

Nota van Uitgangspunten **Busconcessie Almere** 2028 - 2037



Versie augustus 2024

Gemeente Almere



Samengesteld door MuConsult

In opdracht van Gemeente Almere

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel Nota van Uitgangspunten	4
1.3	Positie NvU.....	4
2.	Huidige situatie.....	5
2.1	Concessiegebied Almere	5
2.2	Ontwikkelingen in de afgelopen jaren	6
2.3	Halte-infrastructuur	6
3.	Doelen en opgaven nieuwe concessie	7
3.1	Doelen van de nieuwe concessie	7
3.2	Toekomstige ontwikkelingen en opgaven Almere	9
3.3	Versterken knooppunten/hubs	11
3.4	Financiële kaders.....	12
4.	BRT-systeem	15
4.1	Lijnvoering.....	15
4.2	Productformule en herkenbaarheid	15
4.3	Bedieningstijden en frequenties	16
4.4	Ontsluiting nieuwbouw.....	17
4.5	Ontwikkeling hubs.....	17
4.6	Ambitie doorontwikkeling richting Utrecht Science Park	18
5.	Beschikbaar voor iedereen	19

5.1	Toegankelijkheid.....	19
5.2	Integratie vervoervormen	20
6.	Tevreden reizigers.....	21
6.1	Sociale veiligheid	21
6.2	Comfort	22
6.3	Betaalgemak.....	23
7.	Duurzaamheid en ZE.....	23
7.1	Financiering.....	24
7.2	Netcongestie en instroom ZE	24
7.3	Laadinfrastructuur.....	24
7.4	Voertuigen en leveringen	25
7.5	Aanpassingen infra i.v.m. introductie ZE.....	25
8.	Samenwerking en organisatie.....	26
8.1	Scope.....	26
8.2	Concessieduur.....	26
8.3	Opdrachtgeverschap	27
8.4	Samenwerking met andere partijen, rolverdeling en risico's	27
9.	Proces en planning	29
9.1	Aanbestedingsprocedure	29
9.2	Betrokkenheid van stakeholders	29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op dit moment wordt het openbaar busvervoer in Almere verzorgd door Keolis. De concessie van Keolis is ingegaan in december 2017 en loopt af in december 2027. De concessie is verleend door de gemeente Almere als gedelegeerd concessieverlener. De provincie Flevoland is voornemens om de bevoegdheid tot het verlenen van de opvolgende concessie opnieuw te delegeren naar Almere. Almere is daarbij wettelijk verplicht om de nieuwe concessiehouder te selecteren via een Europese aanbesteding. Ten behoeve van deze aanbesteding heeft Almere deze Nota van Uitgangspunten opgesteld.

1.2 Doel Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (NvU) vormt het fundament voor de aanbesteding en omvat naast inhoudelijke kaders voor de nieuwe concessie ook het procedurele kader voor de selectie van de vervoerder die vanaf december 2027 het openbaar busvervoer in Almere mag gaan uitvoeren. De NvU vormt een belangrijke schakel tussen de algemene beleidsdocumenten en -doelstellingen van Almere en de concrete eisen en wensen ten aanzien van de nieuwe concessie en de nieuwe vervoerder.

Parallel aan het opstellen van de NvU actualiseert Almere haar Visie Busvervoer Almere 2018 – 2027. Op hoofdlijnen verdienen de ambities en keuzes uit deze visie nog steeds draagvlak in Almere, maar een aantal ontwikkelingen in en rond Almere en nieuwe inzichten maken een actualisatie ervan wenselijk en noodzakelijk. De geactualiseerde visie en de NvU samen hebben als doel om inschrijvers op de aanbesteding van het Almeerse busvervoer inzicht te geven in de beoogde ontwikkelrichting van het openbaar busvervoer in Almere.

1.3 Positie NvU

De NvU is opgesteld op basis van het vigerende beleid van Almere, zoals de Mobiliteitsvisie Almere 2020 – 2030: Verder bouwen op de sterke basis die Almere heeft en de geactualiseerde Visie Busvervoer Almere 2018-2027: de OV-Visie Almere 2028-2037. De Mobiliteitsvisie loopt tot 2030, terwijl de nieuwe concessie een langere looptijd heeft, dit betekent dat de Mobiliteitsvisie mogelijk wijzigt tijdens de looptijd van de concessie.

Daarnaast is voor Almere als gedelegeerd concessieverlener ook het ov-beleid van de provincie Flevoland kaderstellend voor de NvU en de daaropvolgende aanbestedingsdocumenten. Intern hebben bij de gemeente Almere functionarissen van verschillende afdelingen bijgedragen aan de inhoud van het stuk. Dit is ter advies aan de provincie Flevoland, ROCOV en aangrenzende vervoersautoriteiten voorgelegd. De NvU vormt de basis voor het Programma van Eisen en andere documenten die nog ten behoeve van de aanbesteding zullen worden opgesteld.

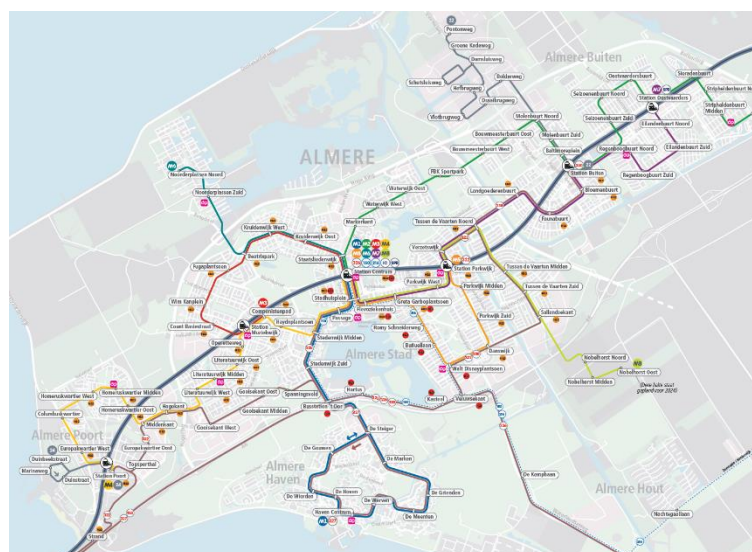
2. Huidige situatie

2.1 Concessiegebied Almere

Goed en hoogwaardig openbaar vervoer is van levensbelang voor Almere. Het OV-systeem zorgt voor een goede bereikbaarheid van vitale functies in de stad en draagt het bij aan het economisch functioneren van de stad. Tevens draagt het bij aan de sociale cohesie in de stad en voorkomt een goed en betaalbaar openbaar vervoer systeem dat inwoners in een sociaal isolement komen.

Kern van het openbaar busvervoer in Almere is het BRT-systeem, bestaande uit acht hoogwaardige stadslijnen onder de productformule allGo die grotendeels over vrij liggende busbanen rijden. De nummers van de BRT-lijnen beginnen met een 'M' van 'metro' en elke BRT-lijn heeft een eigen kleur en identiteit. De BRT-lijnen rijden met hoge frequenties van 4 tot 12 keer per uur en hebben ruime bedieningstijden van 4 uur 's ochtends (werkdagen) tot 2 uur 's nachts. Naast het BRT-systeem behoren tot de busconcessie ook twee maatwerk stadslijnen (flexiGo en duinGo) die qua frequentie en infrastructuur niet voldoen aan de eisen van een BRT-systeem en vier streeklijnen die rijden onder de R-net productformule. De R-net lijnen verbinden Almere via Muiden en Diemen met Amsterdam Amstel en Amsterdam Zuidoost en via de Stichtse Brug met Blaricum. De R-net-lijnen bieden een hoogwaardige verbinding van Almere naar bestemmingen die niet of niet rechtstreeks met de trein bereikt kunnen worden. Naar aanleiding van de veranderende reisbehoefte en de groei van Almere is het streekvervoer de afgelopen jaren verder doorontwikkeld. Zo is lijn 330 in 2023 geïntroduceerd als drager van het R-net netwerk vanuit Almere. De andere drie lijnen vormen een aanvulling hierop. Ten slotte rijden er op zaterdagochtend als onderdeel van de Almeerse busconcessie nachtbusen tussen het centrum van Amsterdam en Almere (nightGo). Aanvullend hierop gaan er (volgens een proef van twee jaar) vanaf eind 2025 in het weekend nachttreinen van de NS rijden tussen Amsterdam en Almere. Verder rijden er vanuit de concessie IJssel-Vecht onder de merknaam RRReis twee streeklijnen die Harderwijk en Zeewolde verbinden met Almere.

Het ov-netwerk in Almere groeit mee met de ontwikkeling van nieuwe wijken. Insteek van Almere is dat de eerste bewoners zo snel mogelijk (bij voorkeur direct) gebruik moeten kunnen maken van openbaar vervoer. De afgelopen jaren is het lijnennet daarom uitgebreid om nieuwe wijken als Duin en Nobelhorst te ontsluiten. In 2020 is lijn 24 als pendel gaan rijden tussen Duin en Station Poort (maatwerk) en in 2023 is lijn M8 tussen Nobelhorst en Station Centrum aan het BRT-systeem toegevoegd. Tijdens de looptijd van de nieuwe concessie is verdere groei van Almere voorzien; allereerst in de stadsdelen Hout en Pampus, maar ook door woningbouw in bestaande wijken, waaronder het Stadshart. Daarbij zal steeds voor een passend ov-aanbod gezorgd moeten worden dat aansluit bij de kenmerken van de (nieuwe) woonwijken. Dunnerbevolkte (landelijke) wijken/gebieden vragen om andere oplossingen dan dichtbevolkte (stedelijke) gebied waar voldoende vraag is voor een BRT-oplossing.



Figuur 1: Lijnennetkaart Almere 2024

2.2 Ontwikkelingen in de afgelopen jaren

Alle concessiegebieden in Nederland hebben als gevolg van de COVID-19-pandemie een daling in het aantal reizigers tot gevolg gehad. Na een periode van groei tot 2020 was in Almere de grootste daling op de streeklijnen. De afname van reizigers op de stadslijnen viel in vergelijking met andere concessiegebieden mee. In Almere bleven veel scholieren, studenten en recreatieve reizigers van het openbaar gebruik maken terwijl forenzen meer zijn gaan thuiswerken.

De afgelopen jaren is er weer groei zichtbaar in het ov-gebruik van, naar en binnen Almere. Het stadsvervoer had in 2019 1,3 miljoen reizigers gemiddeld per maand (gebaseerd op check-ins). In het streekvervoer (inclusief nachtlijnen) zaten in dat jaar 210 duizend reizigers gemiddeld per maand. Hoewel het aantal check-ins op de streeklijnen maar een fractie is van de stadslijnen is die verhouding anders gekeken naar reizigerskilometers. In 2019 waren dit 4,9 miljoen op stadslijnen en 2,8 miljoen op streeklijnen. Reizigers leggen gemiddeld grotere afstanden af op streeklijnen dan stadslijnen. In het voorjaar van 2024 zijn de reizigerskilometers al aardig dicht bij het niveau van 2019. De verhoudingen zijn inmiddels ook enigszins veranderd door de wijzigingen in het lijnennet, voornamelijk bij de streeklijnen. Zo fungeert de nieuwe lijn 330 gedeeltelijk als stadslijn tussen Station Buiten en Busstation 't Oor en rijden er minder R-net bussen door Almere Haven.

Het aantal klachten van reizigers over de kwaliteit en beleving van de bus is de afgelopen jaren gedaald. De klantwaardering bleef in 2023 gelijk aan 2022 met een 7,7 als cijfer. Enkel over rituitval nam het aantal klachten toe. Door personeelstekort heeft de vervoerder meer rituitval gehad dan binnen de eisen van de concessie is toegestaan. Op het gebied van sociale veiligheid nam het aantal incidenten de afgelopen jaren af.

2.3 Halte-infrastructuur

Almere beschikt over ruim 60 kilometer aan vrij liggende busbanen. Hierdoor kunnen de BRT-lijnen betrouwbaar en met een hoge gemiddelde snelheid rijden. Naast de BRT-lijnen zelf zijn ook de haltes van de BRT-lijnen bepalend voor de kwaliteit van het BRT-systeem. De haltes kunnen worden gezien als uithangbord van het openbaar vervoer. Almere hecht daarom waarde aan goede haltes waar reizigers droog, beschut en prettig staand of zelfs zittend op hun bus kunnen wachten. In dat kader heeft Almere een haltekwaliteitsstudie uitgevoerd waaruit een aantal verbeterpunten naar voren kwamen. Daarbij geldt dat Almere als wegbeheerder zelf verantwoordelijk is voor het beheer van de haltes en het onderhoud van de haltes heeft uitbesteed aan een externe partij. Het halte-onderhoud maakt daarmee geen deel uit van de nieuwe busconcessie; de vervoerder heeft wel een signalerende functie als het gaat om de staat van haltes. Ook verwacht Almere dat de vervoerder op haltes actuele reisinformatie beschikbaar stelt en duidelijk aangeeft (bijvoorbeeld met herkenbare zuilen) welke buslijnen bij de haltes stoppen. Hiernaast is een aandachtspunt dat momenteel niet alle haltes geschikt zijn voor bussen die langer zijn dan 15 meter. Hier moet rekening mee gehouden worden in het geval er 18-meter bussen gaan rijden in de nieuwe concessie.

3. Doelen en opgaven nieuwe concessie

Almere groeit de komende jaren door tot de vijfde stad van Nederland, met zo'n 350.000 inwoners. Een belangrijke uitdaging bij het faciliteren van deze groei is het vinden van voldoende ruimte om de noodzakelijke woningen te realiseren en tegelijkertijd de bereikbaarheid voor nieuwe én bestaande inwoners op peil te houden. In de Mobiliteitsvisie Almere 2030 zet Almere in op een aantal uitbreidingslocaties (bv. Pampus, Hout) in combinatie met verdichting van de stad rondom de ov-knooppunten. Door de groei te faciliteren aan de hand van het STOMP-principe, waarbij in deze geprioriteerde volgorde wordt ingezet op stappen (lopen), trappen (fiets), ov (trein en bus), MaaS en als laatste de privéauto, wil Almere de modal-split ten gunste van het ov beïnvloeden.

De voorziene ontwikkelingen vragen om een busconcessie waarin het ov-aanbod meegroeit met de verwachte groei van Almere, vooral op uitbreidings- en verdichtingslocaties met als hoofddoel om goede bereikbaarheid voor bewoners

en bezoekers te realiseren. Almere streeft hierin naar een toekomstbestendig ov-systeem dat niet alleen efficiënt en betrouwbaar is, maar dat ook milieuvriendelijk is en voortbouwt op het huidige sterke BRT-bussysteem en de streeklijnen. Met het huidige gescheiden mobiliteitssysteem vervoert het Almeerse openbaar vervoer relatief meer reizigers dan in andere steden. Door te investeren in een modern, emissievrij busnetwerk met extra aandacht voor inclusiviteit en reizigerscomfort en de integratie van slimme technologieën wil Almere een voorbeeld stellen in stedelijke mobiliteit. Dit alles moet bijdragen aan een ov-systeem dat aansluit bij de vervoervraag waarin duurzaamheid en bereikbaarheid hand in hand gaan, en waar het ov een sleutelrol speelt in de dagelijkse dynamiek van haar inwoners.



Figuur 2: Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030

3.1 Doelen van de nieuwe concessie

Voor de nieuwe busconcessie stelt Almere als hoofddoel:

Het bieden van duurzaam en hoogwaardig busvervoer voor bestaande en nieuwe inwoners van Almere.

Dit hoofddoel is nader geconcretiseerd in de vorm van vier subdoelen die samen de inhoudelijke ontwikkelrichting voor de nieuwe busconcessie schetsen.

3.1.1 Tevreden reizigers

Almere stelt (potentiële) reizigers centraal in de nieuwe busconcessie. Om meer reizigers te trekken is het belangrijk dat huidige reizigers tevreden zijn en dat potentiële reizigers een positief beeld hebben van het Almeerse busvervoer, daarbij speelt beleving een grote rol. Reizigerstevredenheid is dan ook als belangrijk speerpunt opgenomen in de OV-Visie 2028-2037. Hieronder verstaat Almere dat

reizigers zich welkom voelen en makkelijk kunnen reizen wanneer zij dat willen. Naast kwaliteitsaspecten als beschikbaarheid, betrouwbaarheid en snelheid bepalen comfort, toegankelijkheid, reisgemak, veiligheid, informatievoorziening en betaalgemak hoe inwoners en bezoekers van Almere van het ov-systeem beleven. In een later deel van de NvU wordt verder ingegaan op deze tevredenheidsaspecten. Het ov-systeem, waaronder het BRT-systeem en de streeklijnen, moet daarom goed aansluiten op de behoeften van huidige én potentiële reizigers. Immers, een tevreden reiziger zal er sneller voor kiezen om het openbaar vervoer vaker te gebruiken en de reiziger kan positieve ervaringen met anderen delen. Dit laatste kan ertoe leiden dat inwoners en bezoekers van Almere die hier nog geen gebruik van maken verleid worden om met het openbaar vervoer te gaan reizen hetgeen nodig is om de modal-split ten gunste van het ov te beïnvloeden.

3.1.2 Behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van het BRT-systeem

Almere is trots op het BRT-systeem dat in de afgelopen periode is opgebouwd. Het BRT-systeem bestaat uit betrouwbare, herkenbare, snelle en gebruiksvriendelijke buslijnen. De BRT-bussen rijden grotendeels over vrij liggende busbanen die leiden naar de stations, waar reizigers snel en comfortabel kunnen overstappen. En door de hoge frequentie van de bussen en de treinen is er altijd een goede aansluiting. Het BRT-systeem vervult daarmee niet alleen een lokale functie binnen de stadsgrenzen, maar fungeert ook als belangrijke schakel voor inwoners die met de trein richting o.a. Amsterdam, Utrecht en Zwolle willen reizen. Dit laatste zorgt ervoor dat het ov-systeem in Almere een aantrekkelijk alternatief is voor de auto voor regionale verplaatsingen. Deze kwaliteit wil Almere behouden en waar mogelijk verbeteren, ook met het oog op de geplande uitbreidingslocaties en de verdichtingsopgave, teneinde met het beschikbare budget zoveel mogelijk reizigers te kunnen vervoeren en zo de modal-split ten gunste van het ov te beïnvloeden.

Naast de combinatie BRT-systeem en trein, bieden ook de streeklijnen hoogwaardige en frequente regionale verbindingen. Deze lijnen vervullen een belangrijke rol voor met name forenzen van en naar Amsterdam. Met de ruimtelijke uitdagingen die in het verschiet liggen en de onzekerheid over de aanleg van de IJmeerlijn is het belangrijk om ook deze lijnen te versterken om de toenemende reizigersstromen richting Amsterdam te kunnen blijven accommoderen.

3.1.3 Beschikbaar voor iedereen

Naast een kwalitatief hoogwaardig ov-systeem, vindt Almere het belangrijk dat Almeerders die niet over eigen vervoer beschikken makkelijk van A naar B kunnen reizen. Voor de meeste reizen zou het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met lopen, fietsen of een vorm van deelmobiliteit, een logische en aantrekkelijke optie moeten zijn. Daarom houdt Almere vast aan het uitgangspunt van het bieden van een inclusief, hoogfrequent bussysteem, ook in de nog nieuw aan te leggen woonwijken Hout en Pampus. Het ov-systeem moet er samen met de andere onderdelen van het (publieke) mobiliteitssysteem voor zorgen dat inwoners en bezoekers van Almere kunnen reizen op een manier die bij hen past.

3.1.4 Duurzaamheid, start ZE-vervoer (nog aanpassen/aanvullen o.b.v. uitkomsten ZE)

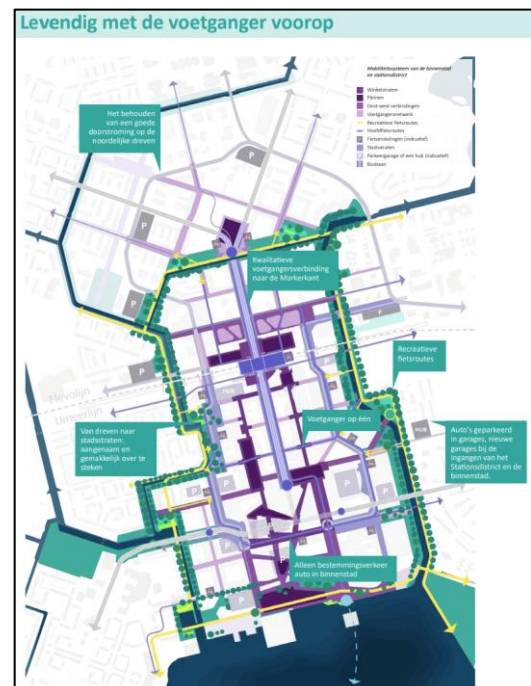
In de Mobiliteitsvisie Almere 2030 geeft Almere aan te streven naar een zo duurzaam mogelijk mobiliteitssysteem. In het landelijke Bestuursakkoord Zero-Emissie Busvervoer is de ambitie uitgesproken om vanaf 2030 het regionaal busvervoer volledig emissievrij uit te voeren. Met de nieuwe busconcessie wil Almere grote stappen zetten op dit gebied door het Almeerse busvervoer in

2028 volledig met emissievrije bussen uit te voeren. Daarnaast is er in de nieuwe concessie aandacht voor circulariteit en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

3.2 Toekomstige ontwikkelingen en opgaven Almere

3.2.1 Ontwikkelvisie binnenstad

In het kader van de Ontwikkelvisie Natuurkrachtig Hart van de Stad 2040 overweegt Almere om de maximumsnelheid op specifieke locaties in de binnenstad te verlagen. Dit met als doel de veiligheid en leefbaarheid in de binnenstad te bevorderen en overlast te verminderen. Zo wordt de busbaan in het centrum integraal onderdeel van een toegankelijke en groene openbare ruimte. Gevolg voor het busvervoer is dat de maximumsnelheid in het gebied tussen het busstation en het Stadhuisplein verlaagd wordt van 50 naar 30 km/u. In de praktijk wordt door de huidige layout van de busbanen en de oversteekplaatsen van voetgangers de maximumsnelheid van 50 km/u momenteel echter zelden gehaald. De exacte gevolgen voor de rijtijden worden op dit moment nog onderzocht. De onderzoeksresultaten zullen te zijner tijd betrokken worden bij het opstellen van het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessie. Door de snelheid te verlagen is het voor de veiligheid en leefbaarheid niet nodig om extra verkeerslichten en/of oversteekplaatsen toe te voegen.



Figuur 3: Busbaan tussen het busstation en stadhuisplein uit Natuurkrachtig hart van de stad (Ontwikkelvisie 2040)

3.2.2 Stadsontwikkelingen: Pampus, Poort en Hout

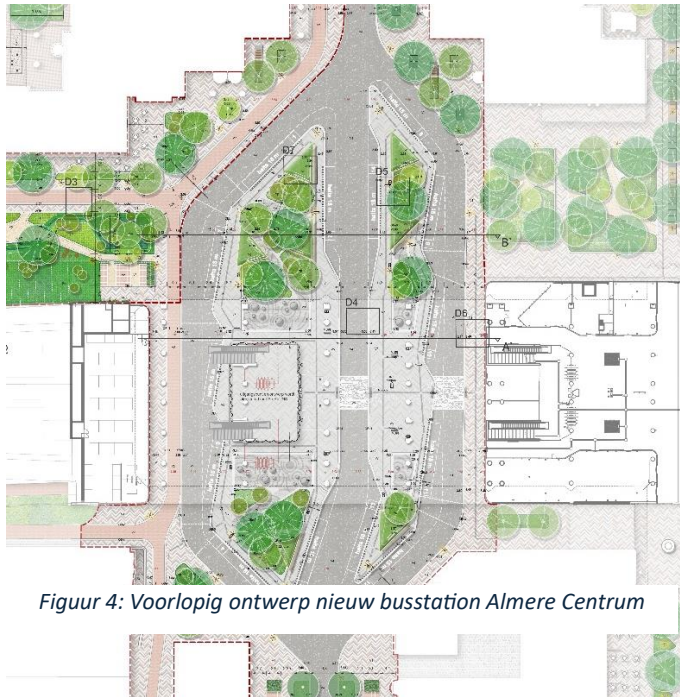
De oplevering van de eerste woningen in Pampus is op dit moment gepland in 2032. Verwachting is dat er in 2038 zo'n 7.500 woningen in Pampus-Oost staan. Om in de vervoersvraag van inwoners en bezoekers van Pampus-Oost te voorzien wil Almere BRT-lijn M3 verleggen naar Pampus-Oost en door naar Poort en deze vanaf het begin zoveel mogelijk met een BRT-waardige frequentie laten rijden. Om overbelasting van de trein en de A6 door de extra vervoersvraag te voorkomen, is daarnaast – afhankelijk van het tempo van de woningbouw - tussen 2036 en 2038 een hoogwaardige streekverbinding of R-net lijn vanuit Pampus via Poort met Amsterdam Zuidoost/-Zuid en Amstel nodig.

Verwachting is verder dat de woningbouw in 2040 zover gevorderd is dat een tweede BRT-lijn nodig is om in de vervoersvraag te voorzien. Het is de bedoeling om vanaf dat moment de huidige BRT-lijn M6 vanuit Noorderplassen via Pampus te verlengen naar Poort. Ook zullen gedurende de looptijd van de nieuwe concessie de streekverbindingen naar Amsterdam nodig blijven, omdat een eventuele aanleg van de IJmeerlijn naar verwachting pas na het einde van de nieuwe concessie zal gaan rijden. Voor de bediening van stadsdeel Hout wordt vooralsnog uitgegaan van een buurtbusbediening, gegeven de lage bevolkingsdichtheid in dit gebied.

3.2.3 Busstation Almere Centrum

Op dit moment werkt Almere hard aan de herinrichting van het busstation Almere Centrum. Het doel is om het gebied te transformeren naar een inclusieve en klimaatrobuuste stationsomgeving.

Hiervoor is een voorlopig ontwerp opgesteld waarin naar een zo goed mogelijke balans gezocht is



Figuur 4: Voorlopig ontwerp nieuw busstation Almere Centrum

tussen het aantal haltes (voor 12-, 15- en 18-meter bussen), routing (rekening houdend met de grotere draaicirkel van 15-meter bussen) en flexibiliteit (rekening houdend met draaibewegingen vanaf de westelijke rijbaan naar de middenbaan en vice-versa). Het voorlopige ontwerp wordt de komende tijd nog verder geoptimaliseerd om het plan te verbeteren. De definitieve planuitwerking zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 gereed zijn. Vooral nog is de planning dat de werkzaamheden voor de start van de nieuwe concessie klaar zijn.

3.2.4 Autonomo vervoer

Autonomo vervoer blijft zich verder ontwikkelen. Het wordt op verschillende plekken ter wereld in praktijk gebracht. Technisch kan er al veel, maar tegelijkertijd zijn er ook nog veel uitdagingen. Almere, een moderne stad met veel vrij liggende busbanen, biedt een ideale omgeving voor nieuwe initiatieven met autonomo vervoer. In 2023 is al een virtuele pilot uitgevoerd rondom de introductie van autonomo vervoer in het BRT-systeem van Almere, op basis waarvan drie scenario's zijn ontwikkeld.

De hogere aanschafkosten van een autonome bus is een van de factoren die nieuwe initiatieven op het gebied van autonomo busvervoer bemoeilijken. De prijs van een autonome bus is op dit moment zo'n 50% hoger dan die van een reguliere batterij-elektrische bus en daarmee ruim twee keer zo hoog als die van een dieselbus. Tegelijkertijd kan een dergelijk voertuig voordelen bieden op het gebied van veiligheid en kan bespaard worden op de personeelskosten. Almere zoekt voor de nieuwe concessie daarom een vervoerder die open staat voor ontwikkelingen op het gebied van autonomo vervoer en zal in de concessie ruimte creëren voor pilots met autonomo busvervoer, met als doel dat autonomo busvervoer gedurende de concessie een wezenlijk onderdeel gaat vormen van het BRT-systeem. Gezien de onzekerheden die spelen bij de introductie van autonomo vervoer zullen inschrijvers uitgenodigd worden aan de hand van op te stellen businesscases aan te geven wat hun visie hieromtrent is. In deze businesscases wordt niet alleen gekeken hoe de financiële lasten en baten verdeeld worden, maar zal ook het belang van innovatie en het belang van continuïteit van het bedrijfsproces, meegewogen worden. Bij de introductie van autonomo vervoer zal in het bijzonder aandacht geschonken moeten worden aan het aspect van sociale veiligheid.

We zoeken een vervoerder die in de nieuwe concessie openstaat voor ontwikkelingen op het gebied van autonomo vervoer en bereid is om op tijdens de concessie ten minste één pilot uit te voeren.

3.3 Versterken knooppunten/hubs

Knooppunten vormen belangrijke schakels in het ov-netwerk. Almere wil de hubfunctie van de knooppunten, ofwel de overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoersvormen versterken. Het gaat hier om bijvoorbeeld openbaar vervoer, deelfervoer, fiets, lopen en doelgroepenvervoer. Hiernaast is het ook van belang om de informatievoorziening en integratie op platformniveau te realiseren, bijvoorbeeld door goede MaaS integratie.

Het knooppunt Station Almere Centrum met haar busstation blijft de centrale entree naar de stad. Daarnaast zijn de andere vijf treinstations en busstation 't Oor belangrijke knooppunten voor Almere, met elk een eigen functie als hub. Op deze locaties is er nog ruimte voor een toename van reizigers, buslijnen en P+R-functies. Het streven om de rol van deze treinstations en busstation 't Oor binnen het ov-netwerk te vergroten, kan gevolgen hebben voor de opzet van het BRT-systeem en andere buslijnen in Almere. Daarbij wordt overwogen om door het hernoemen van enkele stations meer bekendheid en duidelijkheid te creëren over de functie van ieder station als mobiliteitshub.

Almere heeft drie centrale hubs voor de stadsdelen Stad, Poort en Buiten.

3.3.1 Almere Centrum

Station Almere Centrum is niet enkel de centrale hub voor Almere Stad, maar ook voor Almere als geheel. Almere Centrum is het belangrijkste knooppunt voor voetgangers, fietsers en ov-reizigers waar een groot deel van de BRT-lijnen en alle treinen op de Flevolijn stoppen. Het station heeft een bewaakte en overdekte fietsenstalling en er kunnen ov-fietsen worden gehuurd. Bij Almere Centrum zijn geen extra P+R-gelegenheden voorzien. Wel kunnen er reizigers bij de K+R locatie opgehaald of afgezet worden en is er een taxistandplaats.

3.3.2 Almere Buiten

De hub Almere Buiten ligt in het centrum van het stadsdeel en is hier ook het belangrijkste station. Naast regionale treinen stoppen hier ook een deel van de Intercitytreinen van NS. Naast voetgangers, fietsers en ov-reizigers heeft Almere Buiten ook betaalde P+R-gelegenheden nabij het station. Op het busstation met zeven perrons is voldoende ruimte om groei van het BRT-systeem op te vangen.

3.3.3 Almere Poort

Het station van Almere Poort is het enige treinstation in dit stadsdeel. Op het treinstation stoppen in 2024 alleen regionale treinen. Ook hier komen lopen, fietsen, ov gebruik en de auto samen. De toekomst van het P+R-terrein is door bouwplannen rond het station echter nog onzeker. Ook hier heeft het busstation bestaande uit acht perrons nog ruimte voor groei. Met het oog op de komst van het nieuwe stadsdeel Pampus zal dit station een steeds belangrijkere hub vormen in het mobiliteitssysteem van Almere.

3.3.4 Wijkhubs

De minder centraal gelegen kleinere treinstations vormen voornamelijk hubs voor een aantal wijken in de directe omgeving. Hieronder vallen Almere Oostvaarders (wijken in Buiten-Oost), Almere Parkwijk (wijken in Stad-Oost) en Almere Muziekwijk (wijken in Stad-West). Naast goede infrastructuur en voorzieningen voor wandelaars, fietsers en ov-gebruikers kan hier van gratis P+R-terreinen gebruik worden gemaakt. Dit maakt het aantrekkelijk om de overstap van de auto naar het openbaar vervoer te maken. Een brede bediening van BRT-lijnen eventueel aangevuld door streeklijnen kan bijdragen aan de potentiële doorgroei van wijkhubs.

3.3.5 P+R-Hubs

Busstation 't Oor is een hub gelegen aan de snelweg A6 ten noorden van stadsdeel Almere Haven. Wegens de verbreding van de A6 en de komst van de tuinbouwtentoonstelling 'De Floriade' in 2022 is het gebied rondom 't Oor herontwikkeld. Het busstation kreeg een nieuwe locatie boven de snelweg, waaraan met de plaatsing van het herkenbare gele dak in 2023 de laatste hand werd gelegd. Ondanks dat hier geen treinen komen is 't Oor een knooppunt voor streeklijnen richting Amsterdam en 't Gooi. Door 't Oor te beschouwen als volwaardig station met snelle regionale buslijnen en BRT-lijnen kan deze hub ruimte bieden aan de groei van Almere. Bij 't Oor zijn wandelroutes, fietspaden met fietsparkeerplekken en een P+R-terrein gelegen om de overstap van en naar het ov optimaal te faciliteren.

3.4 Financiële kaders

3.4.1 Delegatie concessie

De doelen, eisen en wensen voor de nieuwe concessie Almere, moeten gerealiseerd worden binnen de gestelde financiële kaders. De gemeente krijgt, via de Provincie Flevoland, een vaste bijdrage van €

26,08 miljoen (2028) voor de uitvoering van de delegatie. Hiervan moeten de interne kosten worden gedekt en is ook een deel bestemd voor de instandhouding van de infrastructuur. De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk, hetgeen betekent dat de vervoerder de opbrengsten uit de verkoop van vervoerbewijzen en het studentenreisrecht (SOV) ontvangt.

Uitgangspunt voor de aanbesteding is dat de vervoerder een jaarlijkse exploitatiesubsidie ontvangt voor het uitvoeren van het openbaar vervoer. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd. De vervoerder moet voor dit bedrag ten minste aan de eisen in het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten voldoen, daarbovenop worden vervoerders tijdens de aanbesteding uitgedaagd om extra's aan te bieden ten opzichte van de minimale eisen.

Zodra het delegatiebesluit definitief is, kan het financiële kader nader vastgesteld worden.

3.4.2 Uitbreiding concessie

Gedurende de looptijd van de concessie zal het inwoneraantal van Almere fors stijgen. Zoals in de doelen beschreven, zal de omvang van het openbaar vervoer mee moeten stijgen met het aantal inwoners. Het is op dit moment nog moeilijk te voorspellen op welke momenten en op welke locaties uitbreidingen precies nodig zijn. Daarom vragen we vervoerders om voor hun inschrijving op de aanbesteding uit te gaan van de situatie bij de start van de concessie, met een globale doorkijk naar de jaren daarna. In de aanbestedingsdocumenten nemen we een proces op, waarbij we in overleg tussen gemeente, vervoerder en andere stakeholders samen bepalen wanneer welke exacte uitbreiding nodig is. Op basis van een business-case bepalen we gezamenlijk wat de extra kosten en opbrengsten zijn, vervolgens zullen we tot een voorstel komen hoe we deze uitbreiding gaan financieren. Bovendien wil Almere bij de uitbreiding van het BRT-systeem naar nieuwe woonwijken, zoals Almere Pampus, al in een vroegtijdig stadium hoogwaardig openbaar vervoer aanbieden. Deze werkwijze volgen we ook nu, en is goed toepasbaar op bijvoorbeeld de ontwikkeling van Almere Pampus, de uitbreiding van Almere Hout en andere uitbreidingen/verdichtingen waarbij extra aanbod van openbaar vervoer noodzakelijk of wenselijk is.

Voor de financiering van deze uitbreidingen worden er door de provincie geen extra middelen beschikbaar gesteld. Financiële ruimte zal gevonden moeten worden door besparingen elders binnen het netwerk en/of door ander financieringsbronnen.

Dekking van de exploitatietekorten zal onder andere uit de voor Pampus beschikbaar gestelde middelen uit het Mobiliteitsfonds (€ 54 miljoen) betaald worden. De ontwikkeling van Almere Pampus gaat harder dan voorzien, waardoor er naar verwachting eerder meer reizigers tot het ov-systeem zullen toetreden. Zo lang er geen IJmeerlijn is gerealiseerd zal er dus een hoogwaardig bus alternatief moeten komen.

De huidige gehanteerde tarieven in Almere zijn relatief laag in vergelijking met andere regio's en liggen zo'n 5% onder het regionaal gemiddelde. Dit is wenselijk voor bewoners en bezoekers gezien de lange afstanden die afgelegd worden door het uitgestrekte karakter van de stad. Lage tarieven dragen daardoor bij aan een inclusief ov-systeem waarmee zo veel mogelijk reizigers mee kunnen reizen. Zo is het reguliere basistarief €1,08 en is de kilometerprijs €0,177⁴ (PP2024). We vinden het belangrijk dat ov voor zoveel mogelijk reizigers een bruikbare vervoervorm is. Uitgangspunt voor de nieuwe concessie is het huidige tariefniveau. Het aanpassen van de tarieven kan in uitzonderingssituaties een optie zijn om de hierboven beschreven meerkosten op te vangen, tot maximaal het regionaal gemiddelde. Dit zal gedurende de looptijd van de concessie op basis van scenario's van de vervoerder worden afgewogen door de gemeente. In deze scenario's worden de

effecten voor zowel reizigers, de gemeente, als de vervoerder geschetst. Het vaststellen van de tarieven is aan de gemeente.

4. BRT-systeem

Een belangrijk onderdeel van het Almeerse busvervoer is het BRT-systeem. Met speciale busbanen, hoge frequenties biedt het BRT-systeem aantrekkelijk en flexibel vervoer binnen de stadsgrenzen van Almere. Dit is nader beschreven in hoofdstuk 2. In dit hoofdstuk staat beschreven hoe het BRT-systeem in de nieuwe concessie verder ontwikkeld wordt. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij is dat het BRT-systeem meegroeit met de vraag en uitgebreid wordt naar nieuwe gebieden.

4.1 Lijnvoering



Figuur 5: Elke BRT-lijn heeft een eigen kleur en branding

Het huidige lijnennet bestaat uit acht BRT-lijnen, vier regionale R-net lijnen en twee nachtlijnen onder de noemer nightGO. De staat van de huidige lijnvoering en ideeën voor mogelijke uitwerking in de nieuwe concessie staan vermeld in de OV-visie 2028-2037 en staan nader omschreven in hoofdstuk 2. Uitbreidingen zijn voorzien voor de bediening van Pampus, beginnend met de verlenging van de M3 vanuit Muziekwijk die samenvalt met de voltooiing van de eerste woningbouw. Tevens wordt op enig moment een HOV-verbinding van

Pampus via Poort naar de verschillende delen van Amsterdam (Zuidoost, Zuid en Amstel) voorzien. Hiermee wordt mogelijk een uitbreiding van de capaciteitsbehoefte verwacht bij het halteren op Amsterdam Amstel, Zuid en Zuidoost. Om na te gaan of deze capaciteit te zijner tijd beschikbaar is, wordt hierover tijdig contact gezocht met GVB en de gemeente Amsterdam. De vervoerder wordt gevraagd t.z.t. het lijnennet zo te ontwikkelen dat in overleg en samenwerking met de concessiehouder van de huidige R-netlijnen vanuit het Gooi naar Amsterdam een optimale set van (gegarandeerde) (overstap)verbindingen ontstaat vanuit Pampus naar de verschillende delen van Amsterdam. Met de groei van stadsdeel Pampus zal op enig moment het lijnennet uitgebreid moeten worden met een 2e verbinding vanuit Noorderplassen naar Pampus. Of dit binnen de concessieperiode zal gebeuren is afhankelijk van het tempo en de fasering van de uitbreiding van de woningbouw in Pampus.

In de nieuwe concessie wordt de huidige lijnvoering op hoofdlijnen gecontinueerd. Uitbreiding van het lijnennet vindt met name plaats van en naar Pampus, in samenspraak tussen Almere en concessiehouder.

4.2 Productformule en herkenbaarheid

In de nieuwe concessie kan de vervoerder voortborduren op de twee sterke productformules die het busvervoer van Almere kenmerken. Inwoners van Almere zijn bekend met de huidige allGo-productformule die is opgezet door de huidige vervoerder Keolis. Voor de herkenbaarheid van het ov-systeem is het dan ook wenselijk om deze productformule te continueren, en te optimaliseren wanneer daar mogelijkheid voor gezien wordt door de nieuwe concessiehouder.

De streeklijnen rijden momenteel onder de productformule R-net, ook een bekend product voor reizigers. Deze merknaam wordt in een groot deel van de Randstad gebruikt en brengt een set aan kwaliteitseisen met zich mee, bijvoorbeeld een bepaalde minimumfrequentie op streeklijnen. Almere draagt graag bij aan een sterk R-net merk en erkent de gestelde eisen, maar begrijpt dat het strikt hanteren van de eisen de flexibiliteit van de vervoerder inperkt. Daarom mag bij het continueren van de R-net formule hier in overleg tijdelijk van afgeweken worden. Het uitgangspunt dient wel te zijn dat in de toekomst alle lijnen voldoen aan de gestelde eisen.

De keuze voor het continueren van de R-net productformule of het kiezen voor een andere streekformule in het streekvervoer wil Almere aan de vervoerder laten. Wanneer (op termijn) niet aan de gestelde frequentie-eisen van R-net voldaan kan worden wordt de ruimte aan de vervoerder geboden om een eigen streekformule te implementeren. Daarnaast moet het voor de vervoerder ook mogelijk zijn om deels aan te sluiten bij R-net op de hoogfrequenter lijnen en daarnaast een eigen streekproductformule te hanteren op de lijn(en) waar niet aan de eisen kan worden voldaan. Uitgangspunt is dat het comfortniveau in de streekbussen minimaal gelijkwaardig is aan dat in de huidige concessie. Belangrijk hierbij is dat er voor reizigers een duidelijk verschil tussen stad- en streekbussen zichtbaar is gezien het afwijkende instapregime.

In de nieuwe concessie wordt de productformule allGo gecontinueerd voor het BRT-systeem. De keuze voor de gehanteerde productformule voor streeklijnen laat Almere aan de vervoerder. De vervoerder is vrij om R-net te continueren of een andere hoogwaardige productformule te introduceren.

4.3 Bedieningstijden en frequenties

Almere kent een bijna 24-urige exploitatieperiode (van ca. 04.00 uur tot 02.00 uur). Dit is ruimer dan in veel andere steden, bijvoorbeeld in Amsterdam. Met name van de zeer vroege ochtendritten (0 tot 2 reizigers per rit) maar ook de laatste ritten tussen 01:00 uur en 02:00 uur wordt maar zeer beperkt gebruik gemaakt. In de huidige concessie rijdt vervoerder Keolis bovendien hogere frequenties dan geëist. Op sommige momenten is dat nodig, maar mede als gevolg van de Covid-pandemie is het gebruik van het ov veranderd. In de nieuwe concessie willen we nog beter inspelen op de (veranderde) vraag. We willen het tijdvak van 05:00 uur tot 01:00 uur vasthouden aan de BRT-frequenties op stadslijnen, dus minimaal 4 ritten per uur. Daarbuiten, dus tussen 04:00 uur en 05:00 uur en tussen 01:00 en 02:00 willen we aansluiting garanderen op de eerste en laatste trein, maar de geboden frequentie aan de vervoerder overlaten.

Almere vindt het belangrijk dat de eerste bussen aansluiten op de eerste trein naar Schiphol en op de laatste trein naar Lelystad. Om deze reden start de exploitatie vroeg tussen 04:00 en 05:00 en eindigt deze laat tussen 01:00 en 02:00. In deze tijdsloten wil Almere de vervoerder meer vrijheid bieden om te differentiëren in frequenties, waarbij de grootste voorwaarde is om aan de aansluiting op de eerste en laatste trein te garanderen.

4.4 Ontsluiting nieuwbouw

Om een duurzame groei van de stad mogelijk te maken, hanteert Almere het STOMP-principe bij de aanpak van de mobiliteitsopgaven. De rol van het ov is hier om bij te dragen aan verduurzamen van de model-split. Gezien de veelal vrij liggende busbanen en het uitgestrekte karakter van Almere krijgt het BRT-systeem de ruimte om door te ontwikkelen, zonder het stappen en trappen te belemmeren. Met het oog op de duurzame groei van de stad en de toekomstige uitbreidingen wil Almere in de nieuwe concessie in toekomstige woongebieden als Pampus en nieuw te bouwen wijken in Hout aantrekkelijk busvervoer aanbieden vanaf het moment dat woningen worden opgeleverd. Een verhuizing is een belangrijke verandering waarbij mensen hun keuze voor een bepaald vervoermiddel heroverwegen.



Figuur 6: allGo BRT-lijn in Almere Poort

Door te zorgen dat er vanaf de oplevering van de eerste woningen een goed ov-aanbod is kan voorkomen worden dat bewoners een eerste, tweede of derde auto aanschaffen omdat zij (nog) geen ov-alternatief hebben. Tegelijkertijd kan iedereen zonder auto hierdoor beter participeren in de maatschappij. Dit betekent dat Almere zorgdraagt voor de tijdige aanleg van busbanen en -haltes en dat de vervoerder al in een vroeg stadium openbaar vervoer in zo'n gebied aanbiedt. Dit brengt in eerste instantie extra (aanloop)kosten met zich mee, omdat de opbrengsten de eerste jaren nog achterblijven, maar op termijn moet dit ervoor zorgen dat meer reizigers van het openbaar vervoer gebruik maken. Voorwaarde hierbij is wel dat de gemeente dekking weet te vinden voor deze (aanloop)kosten.

In de nieuwe concessie worden nieuwe woongebieden in een vroeg stadium ontsloten met openbaar vervoer met een aantrekkelijke frequentie, om de modal-split ten gunste van het ov te beïnvloeden.

4.5 Ontwikkeling hubs

Gezien de groei van de stad, zowel binnen de huidige contouren als daarbuiten, zou de huidige lijnvoering van het ov (dat nu voornamelijk op het centrum gericht is) minder goed aan kunnen sluiten op de wensen van de reiziger. Naast het ontsluiten van nieuwbouwoebieden is het wenselijk om gedurende de concessie de druk op de knooppunten van het busvervoer evenrediger te verdelen. Zo ligt het zwaartepunt straks niet alleen op Almere Centrum, maar versterkt de hub-functie van de andere NS-stations en busstation 't Oor en ontwikkelen ze zich tot integrale mobiliteitshubs (zoals beschreven in paragraaf 3.3). Door de ontwikkeling van Almere Pampus is er op termijn ook behoefte aan een extra hub en/of HOV-halte richting Amsterdam. Dit heeft naar verwachting positieve effecten op de reistijden, maar ook op de druk op het busstation en treinstation van Almere Centrum. De voorzieningen rondom de andere NS-stations zijn daar op dit moment nog niet voldoende op ingericht en verdienen potentiële doorgroei.

In de nieuwe concessie worden op termijn optimalisaties doorgevoerd in de lijnvoering om de huidige hubs beter te bedienen en nieuwe integrale mobiliteitshubs te creëren aansluitende op de andere verdeling van het vervoeraanbod en het aantal reizigers. De gemeente onderzoekt de komende tijd welke aanpassingen kansrijk zijn en welke infrastructurele maatregelen eventueel nodig zijn.

4.6 Ambitie doorontwikkeling richting Utrecht Science Park

Er zijn veel reizigers die dagelijks tussen Almere en Utrecht reizen. Almere en de provincie Flevoland hebben de ambitie om deze verbinding te versterken, door buslijn 326 van Blaricum te verlengen naar Hilversum of een nieuwe lijn te introduceren tussen Almere en Utrecht Science Park via de A27. Op dit moment is deze ontwikkeling nog niet kansrijk omdat de infrastructuur (met name op de A27) nog niet geschikt is, maar Almere wil deze ontwikkeling in de nieuwe concessie wel mogelijk maken. Ook speelt de optie om lijn 326 weer gedeeltelijk te herstellen naar de situatie van voor 2018 en dus te verlengen naar Hilversum. Voor deze eventuele verbinding zal in overleg getreden worden met de provincie Noord-Holland om eventuele afkalking van het gebruik van lijn 320 (Amsterdam-Amstel-Huizen-Hilversum) uit de concessie Gooi- en Vechtstreek te voorkomen.



Figuur 7: Regionaal busvervoer in Almere

Een andere mogelijkheid is het introduceren van een buslijn van Almere naar Utrecht Science Park via Huizen. Dit om de reizigers vanuit Noord-Holland op te vangen wanneer lijn 200 vanuit Huizen naar Utrecht Science Park zou worden opgeheven. Zo kunnen de reizigersstromen gecombineerd worden. Of hier behoefte aan is bij de start van de concessie wordt nog onderzocht, introductie/verlenging van deze lijn zal altijd in afstemming zijn met de provincie Noord-Holland.

In de nieuwe concessie bouwt Almere de mogelijkheid in om op termijn een nieuwe sterke verbinding tussen Almere en Hilversum/Utrecht Science Park toe te voegen. Over de infrastructurele mogelijkheden en de financiering van de exploitatie gaat de gemeente samen met de provincie Flevoland in gesprek met de provincies Noord-Holland en Utrecht.

5. Beschikbaar voor iedereen

Naast een kwalitatief hoogwaardig ov-systeem, vindt Almere het belangrijk dat Almeerders die niet over eigen vervoer beschikken makkelijk van A naar B kunnen reizen. Voor de meeste reizen zou het openbaar vervoer, eventueel in combinatie met lopen, fietsen of een vorm van deelmobiliteit, een logische en aantrekkelijke optie moeten zijn. Daarom houdt Almere vast aan het uitgangspunt van het bieden van een inclusief, hoogfrequent bussysteem, ook in de nog nieuw aan te leggen woonwijken Hout en Pampus. Het ov-systeem moet er samen met de andere onderdelen van het (publieke) mobiliteitssysteem voor zorgen dat inwoners en bezoekers van Almere kunnen reizen op een manier die bij hen past.

5.1 Toegankelijkheid

In 2022 is het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 afgesloten. Het verlenen van een nieuwe concessie is een logisch en geschikt moment om (verder) invulling aan de uitvoering van dit akkoord te geven, dat geldt voor zowel fysieke als mentale toegankelijkheid. Almere geeft hier invulling aan met onder andere het Actieprogramma Almere Divers en Inclusief 2023-2026. Zo wordt in 2024 in samenwerking met ervaringsdeskundigen vastgesteld wat aangepast kan worden aan verschillende busstations in Almere om ze toegankelijker te maken. De rol van de vervoerder op het gebied van fysieke toegankelijkheid is om te zorgen voor toegankelijke bussen.

In het kader van mentale toegankelijkheid is de vervoerder verantwoordelijk voor toegankelijke reisinformatie. Dat geldt voor reisinformatie binnen- en buiten de bus, zowel schriftelijk op haltes als digitaal in real-time. Voor wat betreft de reisinformatie binnen de voertuigen zijn er landelijke afspraken gemaakt via het CROW: de ‘Richtlijn reisinformatie in ov-voertuigen’ en de ‘Richtlijn voor de weergave van reisinformatie op DRIS-displays’ waarmee toegankelijke reisinformatie binnen en buiten het voertuig geborgd wordt.

Daarnaast worden op verschillende plekken aanvullende initiatieven gestart, om de toegankelijkheid voor verschillende typen reizigers verder te verbeteren. De vervoerder toont bereidheid om mee te werken aan mogelijke experimenten met ov-ambassadeurs en/of ov-coaches.

In de nieuwe concessie moet de vervoerder voldoen aan de landelijke afspraken op het gebied van toegankelijke bussen en reisinformatie. Daarnaast zoekt Almere een vervoerder die zich proactief opstelt bij het verder verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in en rond Almere.

5.2 Integratie vervoervormen

Het openbaar vervoer is voor veel reizigers slechts een onderdeel van hun totale reis. Het is daarom wenselijk dat het ov-systeem van Almere goed aansluit op andere vormen van vervoer, zoals deelmobiliteit en andere mobiliteitssystemen zoals doelgroepenvervoer.

Op het gebied van deelmobiliteit volgen we de landelijke afspraken, waarbij de ov-vervoerder zorgdraagt voor het delen van informatie en het koppelen van systemen (MaaS-waardige bestekseisen). Daarnaast wil Almere haar inwoners goed informeren over de verschillende vormen van mobiliteit, zodat ze kunnen reizen op een manier die bij hen past. Het uitwisselen van informatie tussen en het regelmatig afstemmen met de uitvoerder van het doelgroepenvervoer kan daarbij van meerwaarde zijn. Almere is bereid mee te bewegen in de integratie tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, met als randvoorwaarde dat de kernwaarden van het BRT-systeem niet in het geding komen.

In de nieuwe concessie sluiten we aan bij de landelijke afspraken rondom het samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit. De ambitie van de gemeente Almere is om de keuze bij de reiziger te laten en inclusieve mobiliteit te stimuleren.

Daarnaast zorgt Almere ervoor dat de ov-vervoerder en de vervoerder(s) van doelgroepenvervoer, scholierenvervoer etc. informatie uitwisselen en regelmatig in overleg met elkaar en de gemeente treden. Almere verwacht bereidheid van de vervoerder om gedurende de concessie mee te bewegen en mee te denken met het ontdekken en mogelijk ontwikkelen van de synergie tussen de verschillende vervoervormen.

6. Tevreden reizigers

Almere wil bestaande reizigers behouden en potentiële nieuwe reizigers verleiden om meer van het openbaar vervoer gebruik te maken. Een belangrijk aspect daarbij is de kwaliteit die reizigers ervaren. Almere wil de kwaliteit van het openbaar vervoer verder verbeteren, om de tevredenheid van reizigers te verhogen en daarmee het gebruik te stimuleren.

De Klantwensenpiramide is een model dat de hiërarchische verhouding van de wensen van gebruikers van het openbaar vervoer weergeeft. Veiligheid en betrouwbaarheid zijn randvoorwaardelijk, als de kwaliteit daarvan ondermaats is, zullen reizigers minder of geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Gemak (daaronder ook begrepen zaken als service en informatie) en snelheid zijn dissatisfiers, reizigers zijn teleurgesteld wanneer deze aspecten ondermaats zijn. Comfort en beleving zijn ten slotte aspecten die reizigers kunnen verleiden om (vaker) van het openbaar vervoer gebruik te maken (Hagen, M. van & G. J. Peek (2004)).



Figuur 8: Klantwensenpiramide, Hagen, M. van & G. J. Peek (2004)

Een aantal aspecten zijn in eerdere hoofdstukken benoemd, zoals de snelheid (BRT-systeem) en het gemak (beschikbaarheid). In dit hoofdstuk worden de aspecten sociale veiligheid, comfort en betaalgemak beschreven.

6.1 Sociale veiligheid

Aan de basis van de klantwenspiramide staat veiligheid en betrouwbaarheid, sociale veiligheid is daarin een belangrijk aspect. Landelijk is afgesproken om niet te concurreren op het thema sociale veiligheid bij aanbestedingen van ov-concessies. Inschrijvers dienen te voldoen aan een minimumniveau dat Almere meegeeft in de aanbesteding. Dit minimumniveau wordt in lijn gebracht met het Lokaal Veiligheidsarrangement. Het huidige arrangement in Almere loopt tot 31 december 2025, deze zal ter voorbereiding op de nieuwe concessie verlengd moeten worden. De uitkomsten daarvan worden meegenomen bij het bepalen van het minimumniveau in het Programma van Eisen.

Het BRT-systeem in Almere brengt een aantal aandachtspunten met zich mee op het gebied van sociale veiligheid. Bij een BRT-systeem is een snelle in- en uitstap wenselijk, om de kwaliteiten van het systeem optimaal te benutten. Een open-instapregime, waarbij reizigers bij alle deuren mogen in- en uitstappen, draagt hieraan bij, maar zorgt ook voor een beperktere sociale controle en potentieel een groter aantal zwartrijders. Wanneer veel reizigers zwartrijden voelen reizigers zich minder veilig en/of comfortabel in de bus. Als gevolg hiervan kunnen reizigers afhaken, bovendien zorgt het voor inkomstenderving voor de vervoerder.

Het open instapregime blijft desondanks een belangrijk onderdeel van het BRT-systeem en heeft bij de start van de vorige concessie geleid tot een behoorlijke groei van het aantal reizigers en het opvoeren van de frequentie van ritten. Daarnaast draagt het ook bij aan toegankelijkheid van bijvoorbeeld ouders met kinderwagens die gemakkelijk achterin in kunnen stappen. Om deze redenen wil Almere in de nieuwe concessie vast blijven houden aan het open instapregime.

Almere heeft de ambitie om te zorgen dat het aantal zwartrijders daalt terwijl het open instapregime behouden blijft op de BRT-lijnen. Om deze reden geeft Almere een aantal additionele kaders mee ten behoeve van de verbetering van de veiligheidsbeleving en het voorkomen van zwartrijders. Zo

moeten reizigers in de nieuwe concessie in alle gevallen de mogelijkheid krijgen om voorin in te stappen (waar nu de voorste deur vaak gesloten blijft). Daarnaast onderzoekt Almere de mogelijkheid om een gesloten instapregime te hanteren buiten spijtijden op de BRT-lijnen en wil de gemeente een controlenorm instellen om zo de trefkans van zwartrijders te verhogen en zo het aantal reizigers zonder geldig vervoersbewijs in te perken. Op de streeklijnen geldt al een gesloten instapregime, Almere wil dit graag behouden.

Almere verwacht een actieve houding van de vervoerder op het gebied van sociale veiligheid. Dit kan ingevuld worden door het jaarlijkse sociaal veiligheidsplan met extra aandacht voor zwartrijden. Daarnaast wordt aan de vervoerder gevraagd om over dit onderwerp maandelijks te rapporteren en afstemming te zoeken met politie en handhaving. Mede ten behoeve van deze maatregelen wordt er jaarlijks ruim één miljoen geïnvesteerd om de sociale veiligheid te vergroten. Dit is een apart subsidiebedrag voor sociale veiligheid dat los staat van de jaarlijkse exploitatiebijdrage om het openbaar vervoer uit te voeren.

De vervoerder is niet primair verantwoordelijk voor sociale veiligheid op stations, haltes en hubs maar deze plekken gelden wel als uithangborden voor het openbaar vervoer. Er wordt verwacht dat de vervoerder zich actief inzet om hier de veiligheid te borgen in samenwerking met betrokken stakeholders.

Sociale veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde, de gemeente zoekt een vervoerder die invulling geeft aan de specifieke uitdagingen van Almere op dit gebied terwijl het open instapregime behouden wordt op de BRT-lijnen.

6.2 Comfort

Comfortabel openbaar vervoer draagt bij aan de tevredenheid van Reizigers. Potentiële reizigers kunnen worden verleid om van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken, bestaande reizigers kunnen worden verleid om vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken. Almere wil het comfort van het openbaar vervoer verder verhogen om de modal-split ten gunste van het ov te beïnvloeden.

Het ervaren van comfort begint op de halte, het huidige BRT-systeem met ruime, overzichtelijke haltes met voorzieningen als overkappingen, bankjes etc. draagt hier zeker aan bij. De vervoerder heeft vooral invloed op het comfort binnen het voertuig. Op langere afstanden hechten reizigers meer waarde aan comfortabele ruime stoelen en veel comfortabele zitplaatsen. Bij kortere reizen met het stadsvervoer wordt hogere waarde toebedeeld aan een groter aantal staanplaatsen en meer mogelijkheden om hulpmiddelen (rolstoelen, kinderwagens, etc.) mee te nemen. De verwachte invulling van het comfortniveau staat in meer detail beschreven in de OV-visie 2028-2037. Almere vindt het belangrijk dat de vervoerder bussen inzet die comfortabel zijn, waarbij de comfortmaatregelen aansluiten bij de specifieke behoeften van de huidige productformules. De vervoerder is daarnaast verantwoordelijk voor schone en goed onderhouden bussen, om het comfortniveau gedurende de concessie op peil te houden.

In de nieuwe concessie zet de vervoerder voertuigen in die op het gebied van comfort aansluiten bij de wensen van de reizigers.

6.3 Betaalgemak

Er zijn verschillende manieren voor reizigers om hun ov-reis te betalen. De afgelopen jaren zijn in heel Nederland nieuwe mogelijkheden geïntroduceerd, onder de verzamelnaam OVPay. Om het betaalgemak voor reizigers te vergroten, wil Almere blijven aansluiten bij de landelijke ontwikkelingen op dit vlak. De vervoerder is daarbij verantwoordelijk voor het implementeren van nieuwe manieren van betalen.

Vanuit de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam wordt het belang van interoperabiliteit benadrukt. Vanuit Almere wordt die visie gedeeld. Dit betekent dat Almere in haar beleid in de nieuwe concessie ervan uitgaat dat de kilometertarieven slechts beperkt zullen mogen afwijken van het gemiddelde van de kilometertarieven in de omliggende concessies. De vervoerder zal gevraagd worden in overleg te gaan met de concessiehouders van omliggende concessies over het over en weer accepteren van elkaars abonnementen op gemeenschappelijke routes. Hierop aansluitend wordt van de vervoerder verwacht dat gedurende de concessie steeds de meest recente versie van MaaS-waardige bestekseisen nageleefd wordt. Zo kunnen reizigers eenvoudig vervoerbewijzen aanschaffen via MaaS-dienstverleners. De verkoopvoorwaarden die concessiehouders aan MaaS-dienstverleners stellen, moeten transparant, non-discriminerend en concurrerend zijn.

In de nieuwe concessie dient de vervoerder alle landelijk geaccepteerde manieren van betalen te faciliteren. Hiernaast wordt van de vervoerder verwacht het belang van interoperabiliteit te onderschrijven en in gesprek te gaan met concessiehouders van omliggende concessies over het onderling accepteren van elkaars abonnementen op gemeenschappelijke routes.

7. Duurzaamheid en ZE

In het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) is landelijk afgesproken om in 2030 volledig Zero Emissie openbaar busvervoer te rijden in alle regionale concessies. Ook in de mobiliteitsvisie Almere 2020-2030 en het Coalitieakkoord 2023-2027: Toekomst voor het nieuwe land staat dat zero-emissie busvervoer een belangrijk aandachtspunt is voor de nieuwe concessie. Daarbij vindt Almere het belangrijk dat de energie die gebruikt wordt op een schone manier is opgewekt. In de huidige concessie rijden sinds 2019 7 ZE-bussen. Een nieuwe concessie is vaak het moment om nieuwe voertuigen aan te schaffen en daarmee een uitgelezen mogelijkheid om grote stappen te zetten in de verduurzaming van de vloot. In de afgelopen jaren zijn bij veel nieuwe concessies in Nederland hierdoor nieuwe ZE-voertuigen aangeschaft en ingezet.

De transitie naar zero-emissie busvervoer kent verschillende aspecten, deze zijn in de onderstaande paragrafen nader uitgewerkt. Samenvattend heeft de gemeente de intentie om bij de start van de concessie volledig zero-emissie te gaan rijden. Tegelijkertijd zijn er onzekerheden rondom netaansluitingen, laadinfrastructuur en de levering van voertuigen. De komende tijd werkt de gemeente de haalbaarheid van 100% zero-emissie bij de start van de concessie verder uit, op basis daarvan kan besloten worden om de transitie op een later moment plaats te laten vinden.

7.1 Financiering

Op dit moment zijn de totale kosten voor het uitvoeren van openbaar vervoer met ZE-bussen vergelijkbaar met het uitvoeren van openbaar vervoer met dieselbussen. De investeringskosten zijn weliswaar hoger, maar de operationele kosten (brandstof, onderhoud etc.) zijn lager. Er zijn dus over de gehele looptijd van de concessie gezien geen significante meerkosten, maar de vervoerder moet voorafgaand aan de start van de concessie wel veel meer investeringen doen. De extra rentelasten die dit met zich meebrengt, worden door veel concessieverleners in Nederland verlaagd door een meerpartijen-overeenkomst op te nemen in de concessie. Dit wordt vaak gedaan in combinatie met een overnameregeling, waarbij de opdrachtgever de ZE-bussen kan overnemen en daarmee de garantie heeft om ten alle tijden over deze voertuigen te kunnen beschikken.

In de nieuwe concessie neemt Almere een meerpartijen-overeenkomst en een overnameregeling op (zie ook 8.2). Deze afspraken moeten passen binnen het delegatiebesluit tussen Flevoland en Almere.

7.2 Netcongestie en instroom ZE

De belangrijkste uitdaging bij de transitie naar zero-emissie busvervoer is het realiseren van voldoende laadcapaciteit om de voertuigen op te laden. Het stroomnetwerk in Nederland loopt tegen de grenzen van de capaciteit aan. Ook in Almere is er sprake van netcongestie, naar verwachting tot minimaal 2030. Hierdoor is het niet vanzelfsprekend om vanaf de start van de nieuwe concessie volledig met ZE-bussen te rijden. Almere pakt voor het realiseren van een netaansluiting het initiatief. Het is op dit moment niet mogelijk voor vervoerders om in hun inschrijving zelf op zoek te gaan naar voldoende laadvermogen. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre er op de huidige stallingen ZE-bussen geladen kunnen worden en of op andere wijzen gezorgd kan worden dat de bussen opgeladen kunnen worden.. Daarnaast wordt de mogelijkheid verkend om restcapaciteit op het net te gebruiken. Hierover wordt in het najaar van 2024 meer duidelijkheid verwacht.

De nieuwe concessie wordt bij de start zoveel mogelijk met ZE-bussen uitgevoerd. Almere stelt een laadstrategie openbaar vervoer op die de problematiek rondom laden en netcongestie in beeld brengt. In het vervolg van het aanbestedingsproces wordt besloten over de exacte uitgangspunten op dit gebied.

7.3 Laadinfrastructuur

In het verlengde van het realiseren van voldoende laadvermogen, moet op strategische locaties laadinfrastructuur gerealiseerd worden. In de beginfase van de implementatie van ZE-bussen werd er vaak laadinfrastructuur op busstations en eindpunten van lijnen geïnstalleerd om tussendoor op te laden. Als gevolg van voortschrijdende batterijtechniek worden nieuwe ZE-bussen nu vaak op de stalling opgeladen en is tussentijds opladen beperkt of niet nodig. In lijn met de realisatie van de netaansluiting heeft Almere een trekkersrol in het vinden van locaties voor laadinfra.

De gemeente bepaald in een later stadium de definitieve oplossingen voor laadinfrastructuur en maakt daar tijdens de aanbesteding en implementatie afspraken over met de vervoerder.

7.4 Voertuigen en leveringen

Naast de beperkte netcapaciteit, is ook de tijdige levering van ZE-voertuigen en de tijdige aanleg van laadinfrastructuur een uitdaging. Zo heeft EBS in de concessie IJssel-Vecht met vertraging te maken gehad en is de levering van elektrische bussen van vervoerder Hermes in 2022 een jaar later begonnen dan gepland. Om deze reden wordt meer tijd voor implementatie en voorbereiding van de transitie naar ZE gecreëerd. Daarom is het de planning om de NvU tijdig vast te stellen en te werken met een planning waarbij de inschrijvers voldoende tijd hebben voor het doen van een inschrijving en het implementeren van de nieuwe concessie (zie ook hoofdstuk 6).

Verder wordt gekeken naar de mogelijkheid om bussen over te nemen van de huidige vervoerder (van vervoerder tot vervoerder). Deze bussen kunnen rijden op trajecten waar in de eerste jaren nog geen capaciteit is voor ZE voertuigen. Hiermee worden investeringskosten en risico's gespreid. Gezien de verwachte uitbreidingen van het netwerk met de ontwikkeling van de stadsdelen Hout en Pampus zal uitbreiding van het wagenpark gedurende de duur van de concessie aan de orde zijn.

De gemeente Almere begint tijdig met de aanbesteding van de nieuwe concessie, om ca. 1,5 jaar implementatietijd voor de vervoerder te creëren. De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om de huidige busvloot als reserve achter de hand te houden.

7.5 Aanpassingen infra i.v.m. introductie ZE

ZE-bussen zijn, als gevolg van batterijpakketten, vaak net iets hoger dan dieselbussen. Dat is vrijwel nergens een probleem, maar de doorgang onder het viaduct van de Noorderdreef in Almere Haven is iets te laag voor de huidige ZE-bussen. Om de inzet van ZE-bussen ook op deze route mogelijk te maken, is een aanpassing noodzakelijk.

De gemeente Almere past het kunstwerk in de Noorderdreef aan, zodat ZE-bussen gebruik kunnen maken van de infrastructuur. Uitgangspunt is dat de aanpassingen bij de start van de concessie zijn doorgevoerd.

8. Samenwerking en organisatie

8.1 Scope

In hoofdstuk 2 staat beschreven hoe het concessiegebied er uit ziet en welke lijnen onderdeel uitmaken van de concessie. Deze scope wijzigt niet. De nieuwe concessie betreft net als de huidige concessie het busvervoer. Met andere mobiliteitsdiensten, zoals deelvervoer en doelgroepen vervoer worden zo goed mogelijk afgestemd, maar maken geen onderdeel uit van het contract met de vervoerder. De gemeente Almere organiseert naast het openbaar vervoer ook het WMO-vervoer, leerlingenvervoer en andere vormen van doelgroepenvervoer en voert sinds 2021 in samenwerking met partners pilots uit op het gebied van deelmobiliteit (MyWheels, Check en GO-sharing). Almere wil de ruimte houden om op termijn in gesprek te gaan over het breder inzetten van de merknaam allGo, die nu het busnetwerk omvat, voor een integraal publiek vervoersnetwerk.

Landelijke afspraken op het gebied van het delen van informatie en boekings- en betalingsmogelijkheden wordt overgenomen in de nieuwe concessie Almere. Daarbij treedt de gemeente regelmatig gezamenlijk met de ov-vervoerder en de overige vervoerders (waaronder de WMO-vervoerder(s)) in overleg, om optimalisaties te zoeken en knelpunten te bespreken. Op deze manier kan door integratie van systemen op termijn een kwaliteitsslag gemaakt worden.

De vervoerder stemt zijn diensten zo goed mogelijk af met andere mobiliteitsaanbieders en vervult daarbij de rol van mobiliteitsmakelaar. Er vindt regelmatig overleg tussen gemeente, vervoerder en andere mobiliteitsaanbieders plaats.

8.2 Concessieduur

De huidige busconcessie heeft een duur van 10 jaar en loopt door tot december 2027. Een concessie van openbaar busvervoer kan in principe voor maximaal 10 jaar worden verleend, maar bij bijvoorbeeld grote investeringen in ZE-voertuigen kan dit worden opgerekt naar maximaal 15 jaar. Een langere concessie is aantrekkelijk voor vervoerders, zo is er namelijk meer tijd om investeringen terug te verdienen. Een kortere concessie kan aantrekkelijker zijn voor de gemeente, omdat het de mogelijkheid biedt om vaker bij te sturen.

In Almere staan de komende jaren veel ontwikkelingen te gebeuren. De sterke groei van het aantal inwoners, de ontwikkeling van Pampus en andere uitbreidingslocaties en de IJmeerlijn zijn thema's die grote invloed hebben op het openbaar vervoer. Van dergelijke projecten is momenteel echter moeilijk te bepalen wat het effect precies is en wanneer de effecten zich voordoen. Almere bouwt voldoende flexibiliteit in het contract in om daarmee om te gaan, maar kiest er daarom ook voor om een relatief korte concessie van tien jaar in de markt te zetten.

Om de concessie aantrekkelijk te houden voor vervoerders en om flexibiliteit in te bouwen voor de toekomst, zal in de aanbesteding een optie tot verlenging worden opgenomen voor een periode van 2 jaar. Hiermee kan Almere inspelen op de eerdergenoemde ontwikkelingen.

Traditioneel starten nieuwe concessies op de zondag na de 2e zaterdag van december. Dit is in lijn met de landelijke dienstregeling van NS. De afgelopen jaren is bij een aantal concessies voor een andere startdatum gekozen (bijvoorbeeld in de zomer) om een soepelere implementatie mogelijk te maken. De gemeente Almere onderzoekt de wenselijkheid hiervan bij potentiële vervoerders, op basis van deze consultatie kan de concessieduur nog aangepast worden.

De scope van de nieuwe concessie Almere is gelijk aan de huidige concessie. De gemeente kiest voor een looptijd van 10 jaar met een mogelijkheid tot verlenging met 2 jaar.

8.3 Opdrachtgeverschap

De Provincie Flevoland is vanuit de wet Personenvervoer 2000 bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het busvervoer in Almere en tussen Almere en Noord-Holland. Tot op heden heeft de Provincie Flevoland deze bevoegdheid gedelegeerd aan de gemeente Almere, voor de nieuwe concessie is de Provincie Flevoland voornemens om deze bevoegdheid te blijven delegeren. Dat betekent dat de gemeente Almere de voorbereiding op de aanbesteding en alle daarbij horende stappen zet.

In de huidige concessie is de vervoerder opbrengstverantwoordelijk, Almere behoudt dit uitgangspunt voor de nieuwe concessie. Opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder geeft marktspanning bij de aanbesteding en prikkels aan de vervoerder om gedurende de concessie reizigersgroei te blijven stimuleren, wat bijdraagt aan de algemene kwaliteit van het openbaar vervoer. Opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessieverlener vraagt veel van de gemeente en leidt niet per definitie tot een beter resultaat. Om de concessie aantrekkelijk te maken voor vervoerders worden in de aanbestedingsperiode extra prikkels uitgewerkt (mogelijk in de vorm van bonussen of ontwikkelbudget).

De gemeente Almere is opdrachtgever van de nieuwe concessie. De opbrengstverantwoordelijkheid ligt net als in de huidige concessie bij de vervoerder.

8.4 Samenwerking met andere partijen, rolverdeling en risico's

Tijdens de looptijd van de concessie is het wenselijk en noodzakelijk om regelmatig af te stemmen tussen de verschillende stakeholders, waaronder de gemeente, de vervoerder, het ROCOVF, aangrenzende gemeenten en concessiehouders etc. Onder andere om te kijken of er aanpassingen en verbeteringen nodig en mogelijk zijn en om elkaar op de hoogte te houden van relevante ontwikkelingen. Daarbij moet de rolverdeling en de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen helder zijn.

Op hoofdlijnen werkt de samenwerking en de rolverdeling zoals Almere die in de huidige concessie hanteren erg goed. Er wordt structureel overleg gevoerd met de vervoerder over de prestaties, de uitvoering van het contract en financiën. Daarnaast praat Almere regelmatig het ROCOVF en de gemeenteraad bij over de laatste stand van zaken. Verder zijn er verschillende thema specifieke

overleggen, zoals op het gebied van vervoerkunde, sociale veiligheid, infrastructuur/werkzaamheden etc.

Almere wil nog iets nauwer samenwerken met een aantal partijen. In paragraaf 8.1 staat beschreven dat in de nieuwe concessie nauwere samenwerking georganiseerd wordt tussen de vervoerder(s) van het WMO-vervoer en de OV-vervoerder. Daarnaast wil Almere graag een structureel overleg met de MRA en de provincie Noord-Holland, om actuele zaken te bespreken en onderwerpen zoals infrastructuur en lijnvoering terug te laten komen. Ook ziet Almere meerwaarde in overleg met de NS voor wat betreft de afstemming van het ov in Almere op de treinen en met Rijkswaterstaat voor wat betreft infrastructuur en werkzaamheden. Ten slotte is het wenselijk om regelmatig met de aangrenzende gemeente Zeewolde af te stemmen, in verband met de uitbreidingsplannen in Zeewolde en Almere.



Figuur 9: Almere Centrum is een ov-knooppunt tussen trein en bus

In lijn met de opbrengstverantwoordelijkheid, laten Almere de ontwikkelvrijheid ook zoveel mogelijk bij de vervoerder. De vervoerder mag, binnen de eisen van het PvE en de concessievoorwaarden, voorstellen doen voor aanpassingen op het gebied van frequenties, dienstregeling, tarieven etc. Stakeholders worden hierover geconsulteerd en het college van B&W van de gemeente Almere stelt dergelijke voorstellen en plannen vast.

Verwachte én onverwachte ontwikkelingen kunnen grote effecten hebben gedurende de relatief lange looptijd van een concessie. Het is daarom van belang dat er ingespeeld kan worden op deze veranderingen. Tegelijkertijd brengen veranderingen risico's met zich mee. Deze risico's worden in de concessie daar neergelegd waar ze het beste beheerst kunnen worden. De verantwoordelijkheid en de risico's rondom de dagelijkse operatie liggen logischerwijze bij de vervoerder, net als voor wat betreft de reizigersopbrengsten. De vervoerder kan echter niet alle risico's dragen.

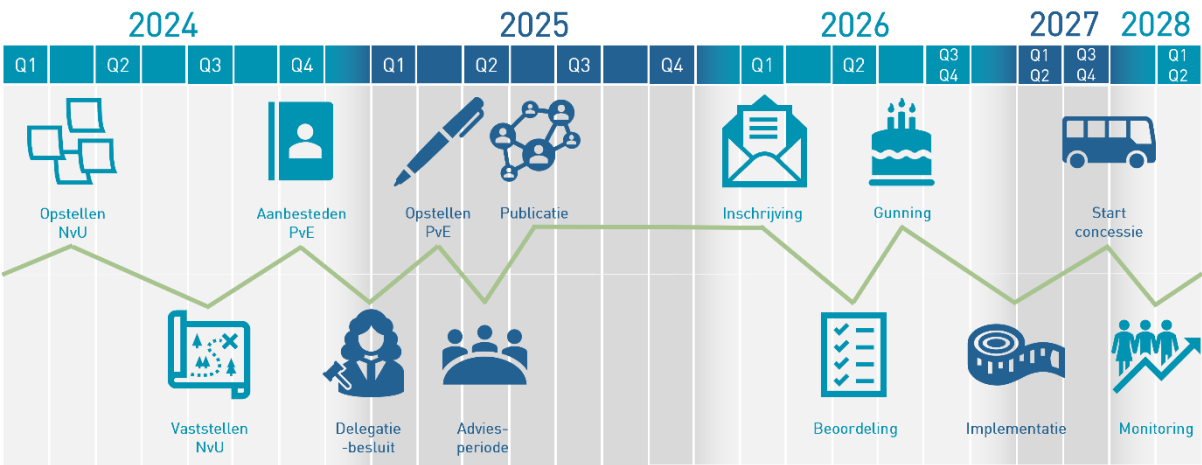
Op landelijk niveau hebben opdrachtgevers én vervoerders, met name als gevolg van de Covid-pandemie, meer behoefte aan flexibiliteit in de concessies. Regelmatiger aanpassingen kunnen doen is noodzakelijk om in te kunnen spelen op verwachte en onverwachte omstandigheden. Ook Almere, waar gedurende de komende concessie een sterke groei van het aantal inwoners te verwachten is, heeft de wens om gedurende de concessie regelmatig te kunnen bijsturen. In lijn met de landelijk afgestemde 'Handreiking Wendbare ov-concessies', worden daarom een aantal herijkingsmomenten ingebouwd. Zo kan Almere in overleg met de vervoerder, beter inspelen op veranderende omstandigheden. Daarbij stelt de vervoerder niet alleen concrete plannen voor het eerstvolgende jaar op, maar ook een doorkijk op hoofdlijnen naar de daaropvolgende jaren.

De huidige manier van samenwerking met andere partijen wordt gecontinueerd. De vervoerder is daarbij opbrengstverantwoordelijk en verantwoordelijk voor de dagelijkse operatie. In lijn met landelijke afspraken wordt flexibiliteit ingebouwd om te kunnen inspelen op veranderingen en het beheersen van risico's.

9. Proces en planning

9.1 Aanbestedingsprocedure

Zoals beschreven in hoofdstuk 6, is een tijdige aanbesteding en voldoende implementatietijd belangrijk voor het beheersen van risico's en de continuïteit van het openbaar vervoer. De planning van de aanbestedingsprocedure houdt hier rekening mee (zie figuur 5). Het vaststellen van deze NvU is gepland na de zomer van 2024. Dit document vormt de basis voor het PvE, dat begin 2025 wordt opgesteld en waar de verschillende stakeholders advies op kunnen uitbrengen. Daarna volgt de daadwerkelijke aanbesteding, de gunning van de concessie is voorzien rond de zomer van 2026. Daarmee heeft de vervoerder ca. anderhalf jaar de tijd om de nieuwe concessie te implementeren.



Figuur 10: Schematische planning van de aanbesteding

9.2 Betrokkenheid van stakeholders

Almere vindt het belangrijk om iedereen die met het openbaar vervoer in en rond Almere te maken heeft, kan meedenken over hoe het openbaar vervoer er uit zou moeten zien. Daarom krijgt iedereen de gelegenheid om na het opstellen van het ontwerp-PvE een reactie te geven. Specifieke stakeholders, zoals het ROCOVF, de Provincie Flevoland en aangrenzende concessieverleners worden om advies gevraagd op het PvE. Deze NvU en het ontwerp-PvE zullen in de gemeenteraad geagendeerd worden, waarbij de raadsleden om wensen en bedenkingen gevraagd worden. De gemeente neemt de input mee en bepaald in hoeverre deze mee te nemen in de aanbestedingsdocumenten of aan te geven waarom ze niet of slechts deels meegenomen worden. Ten slotte zullen de financiële kaders, zoals de jaarlijkse exploitatiebijdrage en de mogelijkheid voor een meerpartijen-overeenkomst, ter besluitvorming aan de gemeenteraad worden voorgelegd.