

Nota van zienswijzen inclusief verslag marktconsultatie

Deze nota van zienswijzen bestaat uit de inspraakreacties die door de gemeente Almere zijn ontvangen naar aanleiding van het concept programma van eisen door verschillende stakeholders alsmede een geconsolideerd anoniemverslag van de schriftelijke reacties op het marktconsultatiedocument en mondelinge toelichting hierop door deze partijen.

Inspiraakreacties Ontwerp-PvE Busconcessie Almere 2028-2037

#	Hoofdstuk	Eis oud	Inspreker	Reactie/Opmerking/Vraag van indiener	Reactie/Opmerking Gemeente Almere
1	0	Algemeen	ROCOVF	Waarom wordt AllGo in dit document vaak genoemd terwijl er toch sprake is van een algemene aanbesteding?	allGo is een merknaam ontwikkeld door Keolis. De merknaam is eigendom van de Gemeente en wordt d.m.v. een licentieovereenkomst ter beschikking gesteld aan de nieuwe concessiehouder.
2	0	Algemeen	ROCOVF	AllGo of allGo, de naam wordt verschillend geschreven in diverse documenten en ook op de website!	Dank voor uw oplettendheid. We hebben de schrijfwijze aangepast op de Stijlwijzer allGo.
3	0	Algemeen	Provincie Noord-Holland	Bijlagen hebben wij niet ontvangen, dus hebben wij niet kunnen toetsen.	Dat klopt, de bijlages worden gepubliceerd met het bestek.
4	2	2.1.01	BEL Gemeenten	Projectopdracht HOV Busvervoer Almere - T' Gooi - Utrecht USP van Provincie Flevoland - Onderzoek. Is de scope van dit onderzoek meegenomen in de concessie? Er zijn moties aangenomen bij Huizen en Eemnes over de voorgenomen opheffing van lijn 200.	Ja, met dit onderzoek is rekening gehouden. In het concept PvE is de mogelijkheid van deze verbinding opgenomen. Maar dat is pas aan de orde als er oplossingen zijn voor de fileproblematiek op de A27. Op dit moment is de verbinding door de vertraging, lange reistijd en onbetrouwbaarheid niet reëel.
5	2	2.1.01	Provincie Noord-Holland	Wij zullen de verbinding Almere – Blaricum P+R – Hilversum niet gedogen binnen de concessie Gooi en Vechtstreek. Deze route loopt parallel aan lijn 320 en vormt daarmee directe concurrentie. De verbinding is ook niet in ons concessiebesluit opgenomen als te gedogen.	We hebben de verbinding uit het PvE gehaald.
6	2	2.1.01	Provincie Noord-Holland	De verbinding naar Utrecht is een gezamenlijke exercitie tussen onze concessies. Wij verzoeken expliciet te vermelden dat deze in samenwerking met de concessie Gooi en Vechtstreek tot stand dient te komen.	We hebben de notie toegevoegd.
7	2	2.1.01	Vervoerregio Amsterdam	De concessiegrens-overschrijdende verbindingen zijn slechts in zeer algemene zin beschreven. Graag hier voor wat betreft het trajectdeel binnen de Concessie Amsterdam de toegestane route in detail beschrijven	De toegestane routes zullen we toevoegen.

8	2	2.1.02	Vervoerregio Amsterdam	In de concessie Amsterdam vormen bepaalde verbindingen mogelijk ook een verbinding die de lokale vervoerder daardoor niet hoeft te rijden. Dit artikel kan daarmee problemen veroorzaken. Dat 'op ieder moment' vraagt een andere invulling waarbij 'wij' (onze vervoerder) de mogelijkheid hebben daarop ruim van te voren te kunnen anticiperen	De zinsnede "op ieder moment" schrappen we omdat het vrijblijvendheid suggereert. We voegen toe "na afweging van de belangen van reizigers en Concessiehouder en met instemming van aangrenzende concessieverleners".
9	2	2.1.04	ROCOVF	Wij juichen toe dat de nieuw toe te kennen concessie een looptijd heeft van negen en een half jaar. Dit verschaft de concessiehouder zekerheid voor investeringen te doen voor een langere tijd en dient de duurzaamheid die noodzakelijk is in verband met de klimaatdoelstellingen. Tegelijk hebben we te maken met snelle (politieke) veranderingen die moeilijk realiseerbaar kunnen zijn als strikt aan deze tien jaar wordt vastgehouden. Mogelijk kan hieraan, halverwege de concessieduur, een evaluatiemoment worden toegevoegd waarop eventueel gewenste veranderingen kunnen worden overeengekomen.	Er is een herijking voorzien in Dienstregelingjaar 2032. In de herijking beoordelen de Gemeente en de Concessiehouder gezamenlijk of het vervoeraanbod nog aansluit bij de ontwikkelingen in het netwerk of het Openbaar Vervoer en daarmee bij de behoefte van de Reizigers.
10	2	2.1.17	Provincie Flevoland	Verstaat de gemeente Almere onder gedogen van de lijnen vanuit IJssel-Vecht dat deze buslijnen ook voor lokaal vervoer binnen Almere gebruikt mogen worden?	Lokaal vervoer op de lijnen vanuit IJssel-Vecht, zoals genoemd in dit artikel, in de gemeente Almere is gedoogd door de gemeente Almere. We voegen deze notie toe als losse eis.
11	2	2.1.17	ROCOVF	U wijst erop dat er een gedoogplicht bestaat ten aanzien van andere vervoerders. In de praktijk betekent dit meestal dat er niet ingestapt mag worden bij andere vervoerders binnen het concessiegebied. Dit is redelijk en billijk maar een enkele keer onbegrijpelijk. Als reizigers hierdoor één of meerdere bushaltes moeten voorbijlopen alvorens in een bus van de concessiehouder verder te kunnen reizen dan moet onderling overleg tussen de concessiehouder en de gedoogde vervoerder mogelijk zijn.	Zie vraag 10.
12	3		ROCOVF	U schrijft: "Het met een BRT Silver Award bekroonde BRT-concept (Bus Rapid Transit) van de gemeente Almere is een systeem dat busvervoer snel, efficiënt en betrouwbaar maakt door het gebruik van eigen rijbanen voor bussen." Ik zou u er	Dank voor uw oplettendheid.

				op willen wijzen dat betrouwbaar in dit geval zonder 'd' mag worden gespeld.	
13	3		Provincie Flevoland	Kunnen reizigers in geval van een treinstoring of werkzaamheden gebruik maken van het onderliggende busvervoer in Almere zonder meerkosten of over te hoeven checken voor de reiziger? In de MRA zijn afspraken gemaakt tussen GVB en NS dat in geval van storingen of werkzaamheden reizigers van NS gebruik kunnen maken van GVB en v.v.	Reizigers kunnen uiteraard gebruik maken van het busvervoer van de concessie. Hiervoor zullen de gebruikelijke kosten (en dus opstaptarief) in rekening worden gebracht. Reizigers zullen eventueel zelf een claim in kunnen dienen bij de vervoerder waar de storing/vertraging plaats heeft gevonden.
14	3	3.1.2	ROCOVF	Voor het interlokaal vervoer is R-net van grote betekenis. Wij dringen erop aan om deze formule intensief door te ontwikkelen zodat de bussen van R-net de reizigers snelle(re) verbindingen binnen de regio kunnen garanderen. Wij gaan er ook vanuit dat de R-Net bussen binnen Almere rijden volgens het betreffende concept en dringen erop aan dit op te nemen in de Concessie-eisen.	Als concessieverlener zetten wij niet in op het intensief ontwikkelen van R-net en worden de productformules overgelaten aan de concessiehouder.
15	3	3.1.3	Provincie Noord-Holland	Het moment waarop de R-net productformule gereden moet worden, is vrijgelaten. Wij zien hier een risico dat de R-net formule kan verdwijnen. Klopt deze constatering?	Ja, het is aan Inschrijver om de productformule te kiezen.
16	3	3.2.11	Provincie Flevoland	De minimum frequentie van categorie D voldoet niet aan de frequentie eisen die passen bij R-net (bediening 7 dagen per week 6x p/uur in de spitsuren, 4x per uur overdag en zaterdag overdag en 2x p/uur op de overige momenten). Wij pleiten ervoor dat als een inschrijver ervoor kiest om R-net aan te bieden dat deze verbinding dan ook voldoet aan de frequentie -en bedieningseisen die horen bij R-net. Indien een streeklijn niet kan voldoen aan de R-net eisen bijv. omdat de vervoervraag te laag is voor R-net frequenties dan zullen inschrijvers ervoor moeten kiezen om deze lijn niet onder de R-netformule te rijden maar als 'reguliere' streeklijn (als categorie D). Suggestie is dan ook om de frequentie-eisen van R-net hier ook toe te voegen voor als een vervoerder een streeklijn onder categorie D wil uitvoeren onder de R-netformule.	De eisen aan de productformule R-net, waaronder frequentie, zijn in Bijlage D.3 opgenomen. Laagfrequente lijnen zijn geen onderdeel van R-net.

17	3	3.2.11	Gemeente Amsterdam	Amsterdam is tevreden over de voorziene frequenties tussen Almere en Amstelstation enerzijds en Bijlmer Arena/Holendrecht anderzijds (8/6/4x per uur). Ook de bedieningstijden zijn wat Amsterdam betreft goed.	Dank.
18	3	3.2.11	Vervoerregio Amsterdam	Bij deze tabel is niet benoemd dat de ritten evenredig over elk uur gespreid moeten zijn, graag wel opnemen	Wij nemen deze eis niet op, omdat dit aan de Concessehouder is. Deze heeft daar zelf ook alle belang bij. Door de gunningspunten aan "kwaliteit van het vervoerplan" wordt daar indirect op gestuurd.
19	3	3.2.11	Vervoerregio Amsterdam	Bij categorie C wordt in de avond en op zondag een frequentie van 3x per uur benoemd. Dit sluit niet aan op het NS-basispatroon. Is dit werkelijk wat Almere wil met BRT-laagfrequent?	Op rustige trajectdelen/ tijdperioden is een hogere frequentie soms niet reëel, hoe wenselijk ook.
20	3	3.2.13	ROCOVF	U schrijft: "Op Oudejaarsdag eindigt de exploitatie tussen 20.00 en 21.00 uur." Ik zou u er op willen wijzen dat nieuwjaarsdag een Feestdag is, en daarom volgens Zondagdienstregeling wordt gereden. Gelet op het type festijn wat Oud&Nieuw is, acht u het niet wenselijk dat er op Oudejaarsdag busvervoer tot later dan 21:00 beschikbaar is, danwel acht u het niet wenselijk dat er in de nacht en vroege ochtend van nieuwjaarsdag geen busvervoer beschikbaar is?	Laatste ritten op oudjaarsdag rond 20.00 uur zijn algemeen in het OV in Nederland, wij sluiten daarbij aan. Redenen zijn laag potentieel reizigersaanbod later die avond, veiligheidissues, maar zeker ook het zelf kunnen vieren van oud en nieuw door het personeel.
21	3	3.2.13	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Oudejaarsdag: Behoud de huidige regeling waarbij de laatste ritten vóór 20:00 uur vertrekken en volledig worden uitgereden. Na 20:00 uur starten er geen ritten meer vanaf de beginhalte.	In de uitvoering is uw wens nog steeds mogelijk, daarom handhaven wij de eis dat de exploitatie moet stoppen voor 21:00. De concessiehouder kan beslissen wanneer exact de laatste bus vertrekt, bijvoorbeeld met zicht op aansluiting van de laatste trein.
22	3	3.2.14	ROCOVF	Waarom is dit?	Sinds het einde van de coronaperiode ziet de gemeente Almere een structureel lagere vraag op vrijdagen. Om het aanbod hierop aan te passen staat de gemeente toe om een lagere (vakantie-)dienstregeling te rijden.
23	3	3.2.14	Provincie Flevoland	Geldt de vrijdagse vakantiedienstregeling voor alle vrijdagen? Andere vervoerders, zoals NS, rijden op vrijdagen (nog) geen weekenddienstregeling. In hoeverre heeft dat gevolgen voor de aansluitingen op andere vervoerders en de bediening van onderwijsinstellingen/werkgelegenheid? Lijn 326 rijdt in de weekenden bijvoorbeeld niet, rijdt deze in de toekomst dan ook niet op vrijdagen?	De Inschrijver maakt hierin een onderbouwde keuze, en zal naar verwachting geen woon-werklijn integraal schrappen op een vrijdag. Beoordeling via het criterium 'kwaliteit van het vervoerplan' borgt dit. Wel kan eventueel een hoge frequentie in -bijvoorbeeld- de ochtendspits op vrijdag lager zijn als het aantal reizigers op vrijdag lager is.

24	3	3.2.14	ROCOVF	In paragraaf 3.2.14 wilt u toestaan om op vrijdag de vakantiedienstregeling te rijden en heeft u aan ons mondeling toegelicht dat het personenvervoer op deze weekdag (vooral na de corona-periode) achterblijft bij de andere werkdagen. We merken dat deze ontwikkeling nog niet als stabiel kan worden aangemerkt en dat het onderwijs op deze dag, net als andere dagen, functioneert. Met name enkele stadslijnen hebben te maken met een groot aanbod van reizende scholieren.	Zie vraag 23.
25	3	3.2.19	ROCOVF	U schrijft: "Voor de categorieën A, B en C in de Stadsdienst geldt een verplichte aansluiting op de eerste en laatste trein (van en naar Schiphol/Amsterdam)" Geldt deze eis ook voor treinen die rijden onder 'Open Acces' waarbij een spoorvervoerder op eigen initiatief een trein van Schiphol danwel Amsterdam rijdt, en minimaal een stop maakt op een treinstation binnen Almere?	Nee, de aansluitverplichting geldt alleen voor treinen die rijden onder de lopende concessie voor het Hoofdrailnet (HRN). De eis is hierop aangepast.
26	3	3.2.19	ROCOVF	U schrijft: "Voor de categorieën A, B en C in de Stadsdienst geldt een verplichte aansluiting op de eerste en laatste trein (van en naar Schiphol/Amsterdam)" Geldt deze eis ook voor treinen die rijden onder 'Open Acces' waarbij een spoorvervoerder op initiatief van de Gemeente Almere, danwel een andere gemeente binnen de Provincie Flevoland, een trein van Schiphol danwel Amsterdam rijdt, en minimaal een stop maakt op een treinstation binnen Almere?	Zie vraag 25.
27	3	3.2.19	ROCOVF	U schrijft: "Voor de categorieën A, B en C in de Stadsdienst geldt een verplichte aansluiting op de eerste en laatste trein (van en naar Schiphol/Amsterdam)" Waarom geldt deze van de aansluiting enkel voor de richting Schiphol danwel Amsterdam, en niet voor de richtingen Lelystad en/of Utrecht?	De aansluitverplichting geldt voor alle treinen die rijden onder de lopende concessie voor het HRN. Dit geldt dus voor beide richtingen. De eis is hierop aangepast.
28	3	3.2.19	Provincie Flevoland	Op welke treinen vanaf welke stations dient er een aansluiting te zijn? We adviseren een overzicht toe te voegen per treinstation op welke trein de concessiehouder dient aan te sluiten. Provincie kan daar onderbouwing voor aanleveren met de belangrijkste reisrelaties per station.	Zie vraag 27.

29	3	3.2.20	ROCOVF	Is het handig om betreffende wijken hier te noemen?	Met het oog om een ademende concessie te verkrijgen, is een zo ruim mogelijke inzetbaarheid van deze eis opgenomen, waarbij wij niet specifieke projecten onder Maatwerk laten vallen.
30	3	3.2.23	BEL Gemeenten	Waarom staat het streekvervoer van "Almere – Blaricum P+R - Utrecht Science Park" er niet bij?	Omdat dit geen verplicht onderdeel ('eis') is van deze concessie en derhalve geen deel uitmaakt van het Programma van Eisen.
31	3	3.2.23	Gemeente Huizen	Graag zouden we deze verbinding in het PVE beter zien terugkomen. Vanuit de regio Gooi en Vechtstreek (G&V) is er bij de provincie Noord-Holland op aangedrongen deze HOV verbinding te verbeteren. Op dit moment rijdt er vanuit Huizen lijn 200 naar Utrecht Science Park Maar deze staat onder druk door de vele vertragingen. Graag zouden wij met almeren en PNH vanuit de regio G&V verder in gesprek gaan deze HOV verbinding te verbeteren. Dus ook graag daar meer aandacht voor in het PvE van de concessie Almere.	De gemeente Almere heeft contact met de provincie Noord-Holland over deze verbinding. De huidige fileproblematiek op de A27 maakt een buslijn Almere - Utrecht Science Park pas reëel als de bus geen hinder daarvan ondervindt. De provincie Noord-Holland is trekker van initiatieven daartoe en betreft de gemeente Almere daarbij. Zij kent de wens voor een directe buslijn Almere - USP. Het trajectdeel Huizen - USP behoort overigens tot het concessiegebied van Noord-Holland zodat overleg ook formeel noodzakelijk is.
32	3	3.2.23	Gemeente Huizen	De OV-verbinding Almere-Huizen laat naar onze mening nog te wensen over. Veel locaties zijn vanuit Almere sneller per fiets dan met OV te bereiken. Graag zouden wij een betere OV-verbinding tussen Almere en Huizen in dit PvE zien opgenomen worden. Wij beseffen ons dat Huizen onder de concessie Gooi en Vechtsreek valt, maar voor de eizger bestaan die grenzen niet. Vandaar de vraag om hier vanuit Almere serieus naar te kijken.	In de eisen is -globaal- het huidige voorzieningenniveau van de buslijn Almere - Huizen opgenomen. Als Inschrijver potentie ziet in uitbreiding, kan hij dit in zijn Vervoerplan aanbieden.
33	3	3.2.23	Gemeente Amsterdam	Amsterdam is blij dat bus 330 vanaf Bijlmer ArenA door gaat rijden naar Holendrecht. Daarbij hecht Amsterdam belang aan de ontsluiting van Amstel III, met ruim 15.000 voorziene woningen. Amsterdam vraagt daarom om te zorgen dat de bussen langs deze as zal gaan halteren op de juiste locaties. Daarbij is het van belang dat deze route via de S111 moet gaan lopen, omdat de Hondsrugweg zal worden omgevormd tot het Hondsrugpark.	De route tussen Bijlmer en Holendrecht is voorgeschreven (zie vraag 7).
34	3	3.2.24	ROCOVF	Waarom is dit?	Het aanbieden van vervoer voor reizigers staat centraal. In dit kader wil de Gemeente voorkomen dat verschillende OV-verbindingen (onnodig) met elkaar concurreren.

35	3	3.2.24	Provincie Flevoland	Woordkeuze "ontwikkelt" is verwarrend. Wordt hiermee bedoeld dat deze lijnen gereden moeten worden of moeten worden toegevoegd? Verbinding naar Amstel bestaat al wel en wordt benoemd als te ontwikkelen verbinding, terwijl de verbinding naar Bijlmer ook bestaat en hier niet wordt benoemd als te ontwikkelen verbinding	Dank voor uw oplettendheid. De tekst in de eerste bepaling van het onderdeel streekdienst is aangepast in: "De Concessiehouder rijdt een streekdienst ..."
36	3	3.2.24	Gemeente Amsterdam	Amsterdam hecht aan de verknoping op Muiden P+R en Diemerknop. Dit geldt naast de ontsluiting van Oost en Zuidoost ook voor de ontsluiting van IJburg en Weesp. De gemeente Amsterdam hecht aan zo veel mogelijk afstemming tussen relevante ritten en overstaprelaties op deze knopen.	Wij delen uw opmerking. In het PvE is de afstemming dan ook opgenomen. Het is ook in het belang van Concessiehouder en is onderdeel van het kwalitatieve gunningscriterium "vervoerplan".
37	3	3.2.24	Gemeente Gooise Meren	Het college van B&W van gemeente Gooise Meren onderschrijft het belang van P+R Muiden voor het verknopen van de streekdiensten. Het aansluiten op lijn 320/321 biedt overstapmogelijkheden voor reizigers in alle richtingen.	Zie vraag 36.
38	3	3.2.24	Gemeente Gooise Meren	Het college van B&W van gemeente Gooise Meren ziet graag een extra bushalte voor de streekdiensten die over de Hollandsche Brug rijden. De streekdienst is gericht op reizigers van/naar Almere en binnen Almere. Er is vraag vanuit Muiderberg om met OV naar Almere te reizen (voor o.a. onderwijs). Ook ontvangen wij signalen dat inwoners van Muiderberg met de auto naar Almere reizen omdat een OV verbinding ontbreekt. De streekdiensten vanuit Almere die over de Hollandse Brug rijden, stoppen namelijk niet in de buurt van P+R Muiderberg. Dit is op korte afstand van Muiderberg. Lijn 110 halteert ook op deze locatie waardoor er overstapmogelijkheden zijn. Er liggen kansen om de inwoners uit Muiderberg met de bus naar Almere te laten reizen. Het college van B&W gaat graag hierover in gesprek met u.	De gemeente Almere gaat hierover graag met u in gesprek. Omdat een eventuele nieuwe halte formeel tot het concessiegebied van de provincie Noord-Holland behoort dient deze daar ook in te worden betrokken.
39	3	3.2.24	ROCOVF	Goede verbindingen/aansluitingen op P+R Muiden en P+R Blaricum moeten worden nagestreefd. Hiervoor moeten er goede relaties worden nagestreefd met de provincie Noord-Holland en de vervoerder die daar rijdt. De aansluiting van de lijnen naar verschillende concessies moet zo optimaal mogelijk zijn. Dit geldt met name in de avonduren als de bussen minder frequent rijden.	Zie vraag 36.

40	3	3.2.30	ROCOVF	Hoe weet de reiziger dat die de overstap kenbaar moet maken? Hoe doet ie dat?	Een busreiziger meldt een gewenste overstap bij de buschauffeur. Voor het wachten van een Bus op een aankomende trein werkt dit niet.
41	3	3.2.30	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Aansluitingen: De eis om 180 seconden te wachten voor gegarandeerde aansluitingen botst met de punctualiteitseisen, zeker gezien de beperkte tijd (vaak slechts 60 seconden) aan het eindpunt voor passagierswissel.	Dit is onderdeel van de toegestane afwijking ten opzichte van 100%.
42	3	3.2.32	ROCOVF	Contact tussen chauffeurs is nu niet mogelijk bij overstap in Muiderpoort, dus dit punt verdient extra aandacht!	De Gemeente is voor dit punt afhankelijk van de vervoerders van omliggende concessies voor compatibiliteit van de communicatiesystemen, waardoor een eenzijdige resultaatverplichting niet zinvol is. De Gemeente zal tijdens de implementatieperiode aandacht besteden aan dit punt.
43	3	3.2.42	ROCOVF	Hoe gaat de overstap met andere bussen? Hebben chauffeurs contact met elkaar?	De communicatie tussen Bussen en Auto's is geborgd door eis 4.2.4 en verder.
44	3	3.2.8	Gemeente Amsterdam	De gemeente Amsterdam ziet kansen m.b.t. nachtvervoer in Weesp en IJburg. Mogelijkerwijs is een overstap met gegarandeerde aansluiting op de Diemerknop of Muiden P+R een mogelijkheid. Dit valt of staat vanwege de sociale veiligheid met een gegarandeerde aansluiting. Amsterdam vraagt dan ook of de concessiehouder kan worden verplicht mee te werken met eventuele gegarandeerde aansluitingen van andere concessiehouders in het nachtnet.	Concessiehouder zal hierop ingaan zodra er reëel zicht is op dergelijk nieuw nachtvervoer.
45	3	3.2.9	ROCOVF	De mogelijkheid dat de Penitentiare Inrichting Almere Buiten heropend wordt is zeer groot. Uiteraard moet er een goede busverbinding tussen een Almeers NS-station en deze instelling komen. Wij adviseren deze mogelijkheid te vermelden.	Een dergelijke verandering vindt zijn weg via de Vervoerplanprocedure.
46	3	3.3.07	ROCOVF	Hoe wordt dit kenbaar gemaakt aan blinden, slechtzienden?	De website, waar deze informatie op moet worden geplaatst, dient toegankelijk te zijn conform eis 7.4.6.

47	3	3.3.1	Provincie Flevoland	Goed dat de gemeente Almere voornemens is om kritischer te zijn op het toepassen van de R-netformule aangezien er nu meerdere R-netlijnen in Almere rondrijden die niet voldoen aan de R-net eisen. Echter, dit zou logischerwijs dan ook moeten betekenen dat ook de kleurstelling van R-net alleen mag worden toegepast op lijnen die voldoen aan de R-net frequentie. Het zou dan ook niet logisch om streekbussen dan in dezelfde kleurstelling te rijden met als enige verschil het ontbreken van een logo. Maakt dat R-net voor de reiziger wel onderscheidend genoeg van een 'streeklijn'? Een reguliere streekbus moet wel voldoende afwijken van R-net zodat het verschil voor de reiziger duidelijk is, alleen het ontbreken van een R-net logo is niet onderscheidend genoeg.	Mede vanwege de door u aangegeven aandachtspunten, maakt Inschrijver hierin een keuze.
48	3	3.3.1	Provincie Noord-Holland	Missen hier de doorontwikkeling naar BRT richting Utrecht via Blaricum P+R	Zodra dergelijke ontwikkelingen concreter worden, zullen ze in het jaarlijkse vervoerplan hun plaats krijgen.
49	3	3.3.10	ROCOVF	U schrijft: "De Concessiehouder mag voor het Evenementenvervoer tarieven en producten hanteren die afwijken van het vingerende Tarievenplan." Is het correct dat ik uit deze eis begrijp dat een vervoerder tijdens van en naar Evenementen hogere prijzen mag rekenen (mits toestemming van de Gemeente)? Zo ja, vindt u dit mogelijke resultaat van deze eis, hogere prijzen voor het Busvervoer tijdens Evenementen, wenselijk?	Het is correct dat voor evenementen andere tarieven mogen worden gehanteerd. Dat geldt dan voor het evenementenvervoer en niet voor de 'normale lijnen' waar bezoekers van een evenement eventueel gebruik van maken.
50	3	3.3.12	ROCOVF	Hoe wordt dit kenbaar gemaakt aan blinden, slechtzienden?	De website, waar deze informatie op moet worden geplaatst, dient toegankelijk te zijn conform eis 7.4.6.
51	3	3.3.12	Provincie Noord-Holland	Verwachting is dat er de komende jaren werkzaamheden plaatsvinden op P+R Muiden, vervoerder dient hier rekening mee te houden en kan hier bij ons geen claims over neerleggen. Bij het opstellen offerte dient vervoerder uit te gaan van huidige ruimte bij P+R Muiden. Graag in overleg treden met concessiehouder GV.	Wij voegen een bepaling toe aan paragraaf 5.1: "De verwachting is dat er de komende jaren werkzaamheden plaatsvinden op P+R Muiden. De Inschrijver dient hier rekening mee te houden en kan hierover bij de wegbeheerder (in casu Provincie Noord-Holland) geen claims neerleggen. Bij het opstellen van zijn inschrijving dient de Inschrijver uit te gaan van de huidige ruimte bij P+R Muiden. Na gunning treedt hij in overleg met de concessiehouder Gooi- en Vechtstreek."

52	3	3.3.14 t/m 3.3.17	ROCOVF	U schrijft: "Als uitvoering van de Dienstregeling en het alternatief uit het alternatievenplan door werkzaamheden niet mogelijk is, bepaalt de Concessiehouder in samenspraak met de Wegbeheerder de omleidingsroute." Zou dit betekenen dat een situatie, zoals in Waterwijk en Markerkant in de zomer van 2024, waarbij geen busvervoer mogelijk is, met deze eis voorkomen wordt?	Wij handhaven de tekst van de eis. Uitzonderlijke omstandigheden zijn echter nooit uit te sluiten.
53	3	3.3.9.	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	In het PvE worden enkel Almeerse evenementen genoemd. Wij verzoeken ook evenementen rond de Johan Cruijff Arena (zoals concerten en Ajax-wedstrijden) op te nemen, inclusief inzet van S&V-personeel ter plaatse voor een ordelijk verloop.	We hebben de evenementen toegevoegd aan de eisen. Wij gaan als concessieverlener niet over de operationele inzet van S&V-personeel. Dit is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de concessiehouder.
54	4	4.1.1.	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	De Concessiehouder betreft de Gemeente, ROCOVF en de Chauffeurs (of hun vertegenwoordiging) bij de te maken keuzes ten aanzien van de aanschaf van het Materieel. Aanvullen met; zsm na toekenning van de nieuwe concessie zodat daadwerkelijk er serieuze input geleverd kan worden die in de order meegenomen worden.	Naar onze opvatting heeft de concessiehouder er belang bij om de stakeholders te betrekken en om dit tijdig te doen. We achten de huidige eis dan ook voldoende om bij de keuzes rond materieel de inspraak te borgen.
55	4	4.2.10	ROCOVF	Wat gebeurt er als een bus in brand vliegt? Controle? Oefenen de chauffeurs dit?	Dit is aan de Concessiehouder die er op professionele wijze mee omgaat.
56	4	4.2.13	ROCOVF	Uiteraard vinden wij de veiligheid van de chauffeur van kardinaal belang en kan een veiligheidsdeur daarmee helpen. We hopen dat dit niet ten koste gaat van het contact tussen chauffeur en reiziger. Dat voor de sociale veiligheid binnen de bus van belang is	Wij gaan uit van een professionele afweging door de Concessiehouder
57	4	4.2.13.	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Veiligheidsdeur: Behoud de huidige uitvoering met bedienbaar veiligheidsruit.	De veiligheidsdeur is voorgeschreven in eis 4.2.11.
58	4	4.2.4	ROCOVF	U schrijft: "De Concessiehouder zorgt ervoor dat fietsen veilig kunnen worden meegenomen in Materieel dat wordt ingezet op de Stadsdienst." Waarom kiest u ervoor dat fietsen meemogen op de stadsdienst?	Op basis van de ontvangen reacties (m.b.t. veiligheid en uitvoerbaarheid) uit de inspraakronde en marktconsultatie heeft de gemeente Almere besloten om geen fietsen toe te staan in de bus.
59	4	4.2.4	ROCOVF	U schrijft: "De Concessiehouder zorgt ervoor dat fietsen veilig kunnen worden meegenomen in Materieel dat wordt ingezet op de Stadsdienst." Waarom kiest u ervoor dat fietsen meemogen op enkel de Stadsdienst en niet op de Streekdienst of overige diensten?	Zie vraag 58.

60	4	4.2.4	ROCOVF	Fietsen meenemen alleen wanneer dit geen gevaar oplevert voor de overige reizigers	Zie vraag 58.
61	4	4.2.4	Vervoerregio Amsterdam	Let op dat er landelijk een discussie gaande is over fietsen met accu. Het lijkt raadzaam om aan de vervoerder de ruimte te laten dergelijke fietsen te verbieden. Dit wegens brandgevaar en het risico dat reizigers daardoor lopen	Zie vraag 58.
62	4	4.2.4	ROCOVF	U wenst dat fietsen tijdens een reis meegenomen kunnen worden met de bus. De kracht van openbaar vervoer zit vooral in de snelheid waarop er vervoerd wordt. Als de fietsen in de bus zelf vervoerd worden kan dat betekenen dat de veiligheid van de passagier onder druk komt te staan, de sociale veiligheid in het voertuig achteruitgaat en het in- en uitstapproces kan worden vertraagd. Het ROCOVF geeft daarom een negatief advies over het vervoer van fietsen in de bus.	Zie vraag 58.
63	4	4.2.4	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Wij zien als chauffeurs de volgende bezwaren: 1. Verlies van rijtijd, wat het BRT-systeem schaadt. 2. Geen controle op correcte bevestiging van fietsen, wat bij noodstops gevaarlijke situaties oplevert. 3. Beperking tot bepaalde tijdvakken (19:00–06:00) leidt buiten deze tijden tot discussies en mogelijk agressie richting chauffeurs 4. Zo ook voor de passagiers zien wij dat die steeds ouder en jonger worden en dat gaat gepaard met een enorm groot aantal rollators, kinderwagens en rolstoelen het zou voor deze doelgroepen makkelijker moeten worden om ook sneller in te stappen want dat is nog wel eens een dingetje en we staan toch onder druk om op tijd op een station of eindpunt te komen anders krijgt ons bedrijf een boete.	Zie vraag 58.
64	4	4.2.5	ROCOVF	U schrijft: "De Concessiehouder zorgt ervoor dat fietsen veilig kunnen worden meegenomen in Materieel dat wordt ingezet op de Stadsdienst." Waarom kiest u ervoor dat fietsen meemogen mogen worden op de stadsdienst maar enkel in de avond-/ nachtelijke uren?	Zie vraag 58.

65	4	4.2.6 t/m 4.2.9	Gemeente Amsterdam	Voor Amsterdam is het van belang dat de VRI-beïnvloedingssystemen van de bussen aansluiten op de Amsterdamse VRI-systemen. Het is van belang dat de nieuwe concessiehouder afstemt met de gemeente Amsterdam over het gebruik van VETAG/VECOM/KAR.	In de implementatieperiode zal dit aan bod komen
66	4	4.2.9	ROCOVF	Wat gebeurt er als er geen internet is?	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor goed functioneren van zijn apparatuur.
67	4	4.4.1	ROCOVF	Nadat de nieuwe concessie is verleend stelt het ROCOVF een schouw van het te gebruiken materieel zeer op prijs zodat feedback kan worden gegeven op comfort en met name op aanpassingen ten behoeve van mensen met beperkingen. De rode zitplaatsen moeten voor iedereen gemakkelijk toegankelijk zijn.	We maken hier in de implementatieperiode afspraken met de Concessiehouder over.
68	4	4.5.06	ROCOVF	U schrijft: "In het Materieel worden geen muziek of reclame-uitingen ten gehore gebracht." Betekent dit ook dat de Gemeente geen informatie over actualiteiten meer gaat delen in het Materieel, zoals nu wel het geval is?	Nee, dat betekent het niet.
69	4	4.5.07	ROCOVF	Vooraf aandacht voor schone zitplaatsen. Is eten en/of drinken geoorloofd in de bus? Wat is de rol van de chauffeur hierin?	De Concessiehouder stelt de huisregels vast.
70	4	4.5.1	Provincie Flevoland	Goed dat hier het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV wordt genoemd. Het is hier goed om ook de regionale uitwerking in het Flevolandse Uitvoeringsprogramma toegankelijkheid te noemen die de provincie elke 4 jaar moet opstellen als onderdeel van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Huidige Uitvoeringsprogramma 2024 - 2028 geldt bij start concessie en zal in 2028 door de provincie worden geëvalueerd met de Flevolandse gemeenten en daarna geactualiseerd.	Dank voor uw aanvulling, dit zal in de overleggen met de Concessiehouder t.z.t aan bod komen.
71	4	4.5.19	ROCOVF	Is het voor de chauffeur toegestaan om de bestuurdersplek te verlaten?	Ja.
72	4	4.5.20	ROCOVF	Voor mindervalide reizigers is een hoge opstap voor de speciale (rode) zitplaatsen een hindernis. Stoelen voor mindervalide reizigers dienen gelijkvloers te bereiken zijn	We delen uw mening, dat is bedoeld met "goed toegankelijk" aan het einde van de bepaling
73	4	4.5.26	ROCOVF	U schrijft: "Materieel dat rijdt in de Streekdienst is voorzien van een goed functionerend [...] oplaadmogelijkheden (USB-poort conform de laatste standaard". Waarom kiest er u niet	We achten de tekst in het PvE passend.

				voor om USB-C, de norm geldende binnen de gehele EU, vast te leggen in het PvE?	
74	5	0	Vervoerregio Amsterdam	Vanuit de Vervoerregio Amsterdam gezien treedt de concessiehouder in overleg met 'onze' gemeentes en GVB omtrent de toets om te bezien of en hoe de aangeboden routes, dienstregeling en ruimteclaim in de busstations zich verhoudt tot de beschikbare capaciteit. Zonodig past Concessiehouder de dienstregeling aan om deze passend te maken aan de aanwezige capaciteit of treedt met u en ons in overleg over het eventueel aanpassen van de toegestane routing van een lijn binnen het gebied van de concessie Amsterdam.	Wij delen uw opmerking. In het PvE is de afstemming met de wegbeheerder dan ook opgenomen.
75	5	5.1.2	Vervoerregio Amsterdam	Ook de capaciteit van wegen, kruispunten, haltes en busstations hoort hierbij	Zie vraag 74.
76	6	6.1.4	ROCOVF	Hoe gaat hier op worden toegezien?	We gaan in beginsel uit van meldingen door Concessiehouder en/of van reizigers zelf.
77	6	6.1.4	ROCOVF	U schrijft dat het niet toegestaan is om staande reizigers te vervoeren als er harder dan 80 kilometer per uur wordt gereden door de bus. Dit is begrijpelijk. Toch kunnen zich noodsituaties voordoen waarbij deze regel niet gehandhaafd kan worden. We denken aan het uitvallen van bussen, het uitvallen van treinverkeer, defecte bussen en dergelijke. We willen daarom voorstellen te vermelden dat het in beginsel niet is toegestaan.	We zijn het met u eens, doch denken dat een toevoeging "in beginsel" onbedoeld te veel vrijblijvendheid suggereert.
78	6	6.1.4.	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Niet toegestaan dat reizigers moeten staan op wegen waar de maximum snelheid hoger is dan 80 km per uur. Voorstel om dit punt als verwijzing mee te nemen bij de inzet voor vervoer bij evenementen. Maar daarbij dan ook de eis van inzet van S&V ter plekke want als chauffeur alleen is dit niet te handhaven.	Deze eis geldt indien in de uitvoering van de concessie wordt gereden op wegen waar de maximum snelheid 80 km per uur of meer is. Wij gaan als concessieverlener niet over de operationele inzet van S&V-personeel. Dit is te allen tijde de verantwoordelijkheid van de concessiehouder.
79	6	6.1.5	ROCOVF	Hoe gaat hier op worden toegezien?	We gaan in beginsel uit van meldingen door Concessiehouder en/of van reizigers zelf.
80	6	6.2.13	ROCOVF	Hoe verhoudt zich dat met punt 3.2.30 180 sec wachttijd?	Dit is onderdeel van de toegestane afwijking ten opzichte van 100%.

81	6	6.2.13	ROCOVF	U schrijft: "Bussen dienen op tijd te rijden (punctueel) [...] Ritten binnen -15 tot 120 seconden vertrekken vanaf het Beginpunt van een Lijn en binnen -15 tot 120 seconden vertrekken bij een Knooppunt." Waarom kiest u voor een vertrekpunctualiteit van maximaal vijftien (15) seconden voor vertrektijd, en niet vertrektijd van maximaal nul (0) seconden voor vertrektijd?	Een zeer kleine marge is in de praktijk reëel.
82	6	6.2.13	ROCOVF	U schrijft: "Bussen dienen op tijd te rijden (punctueel) [...] Ritten binnen -15 tot 120 seconden vertrekken vanaf het Beginpunt van een Lijn en binnen -15 tot 120 seconden vertrekken bij een Knooppunt." Waarom kiest u voor enkel een vertrekpunctualiteit en besluit u de aankomstpunctualiteit niet als eis te bepalen?	De aankomstpunctualiteit ligt voor een te groot deel buiten de macht van Concessiehouder om daar reële en afdwingbare eisen aan te stellen.
83	6	6.2.20	ROCOVF	De ambitie ligt tussen 7,5 en 8,5, waarom is hier geen hogere ambitie?	In de tabel betreft het geen ambities maar eisen. Op de meeste aspecten eisen we hogere waardes dan actueel.
84	7	7.4.1	ROCOVF	U schrijft: "De website functioneert ook zonder toestemming voor cookies". Betekent dit dat de website zou moeten werken zonder een vorm van cookies? Zo ja, bent u er bewust van dat de huidige versie van de website van de huidige vervoerder niet werkt zonder cookies? De kans bestaat dat een website van een vervoerder zonder een enkele vorm van cookies niet goed werkt. Functionele cookies zijn nodig om de huidige website te laten draaien. Ik deel de mening dat de website zou moeten kunnen werken zonder Tracking Cookies. Zie ook: https://www.keolis.nl/cookies	We handhaven de eis.
85	7	7.4.5	ROCOVF	Het zou fijn zijn om de filmpjes altijd met ondertiteling te hebben, zodat mensen die gehoorproblemen hebben de filmpjes ook kunnen begrijpen.	We achten de eis 7.4.6 afdoende.

86	8	8.2.9	Provincie Flevoland	De meest gebruikelijke en reizigersvriendelijke oplossing bij een concessiewisseling of afschaffen van een abonnement is dat reizigers hun abonnement nog kunnen blijven gebruiken tot het einde van geldigheidsduur ook als deze over de concessiewisseling heen doorloopt. Anders moeten reizigers resitutie krijgen voor de periode dat zij niet met het reisproduct kunnen reizen, dat is complex om goed in te regelen en is moeilijker uit te leggen aan de reiziger die bij aanschaf ervanuit gaat zijn abonnement tot einde geldigheidsduur te kunnen gebruiken. Suggestie is dan ook om in eis 8.2.9 van de concessiehouder te eisen dat bestaande abonnementen geldig blijven tot einde geldigheidsduur ook als dit over de concessiewisseling heen gaat. Bij de overgang naar IJssel-Vecht is dat ook zo opgelost met abonnementen die geldig waren over de concessiewisseling heen.	We gaan er van uit dat de concessiehouders goede afspraken maken, bijvoorbeeld op de wijze zoals u aangeeft. Dit is geborgd in eis 8.2.9.
87	8	8.4.2	Provincie Flevoland	Bij eis 8.4.2 lid b wordt geeist dat het distributienetwerk ook moet voorzien in de mogelijkheid om reisproducten op te halen bij een automaat in het voertuig of op de halte. Bij OVpay is het ophalen van reisproducten bij een automaat niet meer nodig. De verwachting is dat bij ingang van de concessie die OV-chipkaart al is afgeschaft óf bijna afgeschaft is wat betekent dat veel reizigers met een reisproduct al overgestapt zullen zijn naar OVpay (opvolger OV-chipkaart). Daarmee zal de functionaliteit om reisproducten op te halen met ingang van de concessie naar alle waarschijnlijkheid al volledig overbodig zijn of voor een zeer beperkte tijd een functie hebben. Dat terwijl eis 8.4.2 lid b wel een (forse) investering vergt van de concessiehouder die ten koste gaat van iets anders bijv. het aantal dienstregelingen die concessiehouder kan aanbieden. Suggestie is daarom om lid b te laten vervallen omdat dit een overbodige functie is bij OVpay.	Dank voor uw toelichting. Om onnodige voorzieningen te eisen voegen we aan het lid toe: "In het geval dat de OV-chipkaart nog niet volledig is uitgefaseerd: ..."
88	8	8.4.4	ROCOVF	Welke alternatieven zijn er dan?	Dit kan een app zijn, en is onderdeel van de uitwerking van OVpay.
89	8	8.4.8	ROCOVF	In Zeewolde al heel lang buiten gebruik. Hoe zit dat in Almere? Is dat haalbaar dat ze volop in gebruik zijn?	Deze vraag betreft niet het PvE.
90	8	8.4.8	ROCOVF	Afhaal/verkoop automaten: beschikbaar waar? Hoeveel?	Het minimum is in eis 8.4.2 opgenomen.

91	10	10.1.1.	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Bij het opstellen van kwaliteitsplannen zoals het Vervoersplan, Werkgeversplan en Actieplan Sociale Veiligheid is betrokkenheid van de medezeggenschap cruciaal. Adviezen vanuit personeel dienen te worden meegenomen richting de opdrachtgever.	We kunnen deze eis niet opnemen omdat er geen contractuele relatie is tussen de gemeente en het personeel. De concessiehouder beslist over het al dan niet betrekken van het personeel bij het opstellen van de kwaliteitsplannen.
92	10	10.1.4	ROCOVF	U schrijft: "Al het Rijdend Personeel beschikt over een EHBO-diploma met hartreanimatie of een BHV certificaat met hartreanimatie en kan een hartreanimatie te kunnen uitvoeren". Met deze eis verplicht u de Vervoerder om ook alle Buurtbuschauffeurs te scholen voor een EHBO-diploma, danwel een BHV-diploma te behalen, is dat correct?	Dat is correct.
93	10	10.2.1	ROCOVF	Rijstijl, chauffeur moet wachten tot mindervalide reizigers zitten en niet gaan rijden, dit is gevaarlijk en een reden voor mindervalide reizigers om het OV te mijden.	We delen uw mening, en gaan uit van een professionele vervoerder met goed opgeleide chauffeurs die wachten met weggrijpen bij de halte als reizigers die minder goed ter been zijn zich nog naar een plaats begeven.
94	10	10.2.11	ROCOVF	Wat te doen als een chauffeur naast de bushalte staat te roken?	Voor een buschauffeur gelden dezelfde regels voor roken als voor iedereen.
95	10	10.2.5	ROCOVF	U schrijft: " kan de Concessiehouder toestemming vragen om Rijdend Personeel in te zetten dat de Nederlandse taal niet of beperkt machtig is". Persoonlijke heb ik enige moeite met hoe deze eis is geformuleerd, er wordt namelijk geen eis gesteld aan het Engels wat dit Personeel spreekt, danwel dat het Personeel geen Nederlandse taal niet hoeft te leren volgens deze eis. Ik ben van mening dat Personeel wat geen Nederlands spreekt en/of geen/gebrekking/matig Engels, en ook geen poging hoeft te doen om de Nederlandse taal onder de knie hoeft te krijgen, een meer dan significante daling van de kwaliteit is van het Openbaar Vervoer is. Deelt u deze mening?	Eis 10.2.5 handhaven we in deze vorm, het grote chauffeurstekort maakt een strengere eis minder realistisch.
96	10	10.2.6	ROCOVF	Kennis van enkele essentiële gebaren voor doven en slechthorenden en weten hoe een spraak naar tekst app gebruikt kan worden. Zeker bij calamiteiten.	We achten een dergelijke eis niet realistisch.
97	10	10.3.1	ROCOVF	Mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, deze term aanpassen. Is in het kader van inclusie niet handig.	Kiezen tussen: "De omschrijving 'mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt' is gangbaar".

98	11	11.3.1	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	S&V-medewerkers: Qua sociale veiligheid wordt in de nota van uitgangspunten aangegeven dat hier aandacht voor is en we zien dan ook die graag terug de huidige regeling van 1 miljoen voor S&V gehandhaafd blijft incl. De eis dat alle S&V collega's in het bezit zijn van BOA 4 diploma met geweldsbevoegdheid. • binnen 3 maanden 80% BOA 4-bevoegd, en na 3 maanden 100% met RTGB-certificering. Zonder BOA-bevoegdheid is adequaat optreden bij incidenten niet mogelijk.	In eis 11.3.1 is opgenomen dat er 40 fte volledig beschikbaar dient te zijn voor toezicht, service en kaartcontroles. Het verhogen van de eis naar 100% en of het laten certificeren met RTGB laten wij aan de concessiehouder. Het is aan de concessiehouder om te zorgen voor een voldoende gekwalificeerd personeel.
99	11	11.4.5	ROCOVF	De open instap is een groot goed maar het nadeel is dat het percentage zwartrijden relatief hoog is. Dit frustreert de betalende reiziger. Wij verwachten dat de sociale veiligheid in de bus en de bestrijding van het zwartrijden in de nieuwe concessie een zeer hoge prioriteit krijgt.	De eisen aan controle (hoofdstuk 11) zijn hoger dan in de huidige concessie en ook op enkele andere punten eisen we meer dan in de huidige concessie.
100	11	11.4.6	ROCOVF	U schrijft: "De Concessiehouder dient ervoor te zorgen dat Ritten worden gecontroleerd door voor Reizigers [...] Minimaal 2% van alle overige Ritten." Betekent dit dat ook 2% van alle ritten in de Buurtbus gecontroleerd moeten worden, of deze eis geldend als gemiddelde van alle overige Ritten?	Controle op de Buurtbus is vanzelfsprekend niet aan de orde, zoals elke vervoerder weet. Niettemin hebben we de buurtbus in de bepaling specifiek uitgezonderd.
101	11	11.8.1	Dhr. Van Kooten namens personeel Keolis	Cameratoezicht: Aanvullen met geluidsopname, essentieel bij bedreigingen en incidenten	We hebben de eis toegevoegd.
102	12	12.4	ROCOVF	Uiteraard onderschrijven wij hetgeen geschreven is over de rol van het ROCOVF. Het ROCOVF wil adviseren om tot een uitstekend vervoerproduct te komen. Gevraagd en ongevraagd maar zeer betrokken. Wij verwachten daartoe ook de bereidheid van de concessiehouder.	Wij gaan daar ook van uit.
103	D.1	Begrippenlijst	ROCOVF	"Gemeente" wordt uitgelegd maar waarom AllGo niet?	allGo is geen definitie maar een merknaam zoals bedoeld in eis 3.1.1.

104	D.1	Begrippenlijst	ROCOVF	Er wordt gesproken van een knooppunt, hoe verhoudt zich dat tot de vaak gebruikte term “hub”?	Een hub in de context van openbaar vervoer is een knooppunt waar meerdere vormen van vervoer samenkomen en waar reizigers makkelijk kunnen overstappen tussen vervoermiddelen. Het is een centrale plek in het mobiliteitsnetwerk die reizigersstromen bundelt en spreidt. In de context van dit PvE heeft de Gemeente gekozen om een aantal knooppunten aan te wijzen waarvoor specifieke eisen stellen (zie Bijlage D.1 Begrippenlijst).
-----	-----	----------------	--------	---	--

Geconsolideerd verslag Marktconsultatie

1. Planning

Is deze planning op hoofdlijnen voor u werkbaar of heeft u onderbouwde verbeter suggesties?

De planning wordt door de vervoerders als realistisch beschouwd, al wordt er wel opgemerkt dat het tijdspad rekening moet houden met vakanties (zomer en kerst). Er wordt geopperd om de definitieve inschrijfdatum mogelijk te verschuiven om deze periodes te omzeilen. Daarnaast wordt gepleit voor een implementatieperiode van ten minste 1,5 jaar, met voorkeur voor een langere periode tussen de publicatie van het bestek en de definitieve inschrijving.

2. Gunningscriteria

Kunt u aangeven in welke mate het huidige gunningsmodel aan deze wensen voldoet, of dat er meer of minder uitgevraagd moet worden?

Als u vindt dat er een gunningscriterium ontbreekt, dan worden concrete suggesties voor een nieuw criterium gewaardeerd (bijvoorbeeld een verwijzing naar een andere aanbesteding).

Drie vervoerders geven aan dat de voorgestelde gunningscriteria mogelijk te weinig ruimte bieden voor de inschrijvers om hun ontwikkelkracht en innovatie te tonen. Er wordt een voorkeur uitgesproken voor een uitbreiding van het gunningsmodel, bijvoorbeeld door het opnemen van een ontwikkelplan of een visie op de toekomstige ontwikkeling van het OV in Almere, gericht op de samenwerking tussen vervoerder en gemeente gedurende de concessieperiode. Tevens is door een partij het voorstel gedaan om het materieelplan en transitieplan op te nemen als separate criteria. De reden hiervoor is dat deze met elkaar te maken hebben, maar wel substantieel van elkaar verschillen. Ook wordt een suggestie gedaan om goed werkgeverschap onderdeel te laten zijn van de gunningcriteria.

Ten aanzien van de verdeling van punten tussen de criteria is het beeld diffuus. Er is een partij het gebruik van het aantal DRK's (Dienstregelingskilometers) als het belangrijkste gunningscriterium kan leiden tot onvoldoende differentiatie tussen de inschrijvers. Echter is er ook een partij die de verdeling prima vindt.

Tevens is er een partij die aangeeft dat in het programma van eisen veel zaken zijn vastgelegd, waardoor de ruimte in het vervoerplan beperkter is.

3. Het concept PVE

Kunt u aangeven in welke mate het huidige PvE aan deze wensen voldoet, of dat er meer of minder eisen nodig zijn die al dan niet anders moeten worden geformuleerd?

Als u vindt dat er een eis ontbreekt, dan worden concrete suggesties gewaardeerd.

De meerderheid van de partijen is van mening dat de kaders in het ontwerp-PvE bijdragen aan een helder beeld van wat van de vervoerder wordt verwacht, waarbij flexibiliteit en ontwikkelmogelijkheden behouden blijven. Een partij adviseert om in het definitieve PvE en eventuele overige documenten duidelijk aan te geven hoe om te gaan met ontwikkelingen die buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen, zoals de realisatie van nieuwbouwwijken zoals Pampus en een duidelijk en volledig herijkingsmoment op te nemen. Dit voorkomt risico's dat te risicovolle of te behoudende aanbiedingen worden ingediend. Een andere partij adviseert de gemeente om de doelstellingen duidelijk te formuleren en vervoerders ruimte te geven om zelf te bepalen hoe zij deze realiseren. Nog een andere partij geeft aan dat de eisen omtrent zero-emissie verwarrend zijn.

4. Autonoom vervoer

Verwacht u gedurende de concessie dat er autonoom openbaar vervoer zal plaatsvinden binnen de concessie?

Welke mogelijkheden ziet u voor pilots met autonoom openbaar vervoer binnen de concessie?

Alle vervoerders geven unaniem aan dat autonoom vervoer mogelijkheden biedt voor de toekomst van het OV in Almere, met name in de nieuwe wijken en voor het BRT-systeem. De meeste partijen geven aan dat het niet onrealistisch is dat dit plaats gaat vinden in de concessie. Men stelt voor om pas over te gaan tot implementatie wanneer de technologie en wetgeving dit toestaan, waarbij het belangrijk is om samenwerking tussen de gemeente, vervoerder en andere stakeholders te bevorderen. Diverse partijen geven aan dat voornamelijk de wet- en regelgeving momenteel een grote belemmering vormt. Ook wordt aangegeven dat maatschappelijke acceptatie een beperkende rol kan zijn. De vervoerders stellen voor om, indien mogelijk, pilots in te voeren om ervaring op te doen.

5. Flexibiliteit en groei van de stad

Welke flexibiliteit kunt u bieden op het gebied van materieel als het gaat om groei, afname of ontwikkelingen die kunnen spelen, zoals ontwikkelingen rondom Pampus?

Met het oog op ontwikkelingen die kunnen spelen, hoe gaat u om met het bijbestellen van een kleine batch bussen (is dit bijvoorbeeld relatief eenvoudig om te doen of komen hier veel extra kosten bij kijken)?

De meerderheid van de partijen ziet flexibiliteit in de inzet van materieel als essentieel, vooral in reactie op de verwachte ontwikkelingen van de concessie en de reizigersaantallen. Dit omvat het vermogen om binnen redelijke kaders van meer- en minderwerk de benodigde voertuigen aan te passen, en het omgaan met onverwachte ontwikkelingen door samen te werken met de opdrachtgever.

Er wordt gepleit voor heldere afspraken met betrekking tot de bediening van nieuwe wijken. De vervoerders stellen voor om een ontwikkelplan in het aanbestedingsproces op te nemen, waarin de vervoerder zijn strategie en aanpak voor de toekomstige groei van het OV kan toelichten. Dit plan moet voldoende ruimte bieden voor samenwerking met de gemeente Almere en moet flexibel zijn om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen, zoals de groei van de stad.

Een meerderheid van de partijen is van mening dat het mogelijk is om een kleine batch bussen bij te bestellen en in de concessie te laten instromen. Echter is het hierbij van belang om tijdig hiertoe te besluiten gezien de oplopende levertijden in de markt. Sommige partijen geven aan dat het mogelijk is om een optie voor meer bussen in het contract op te nemen, maar wijzen erop dat het niet altijd gegarandeerd is dat het specifieke bus-type nog in productie is op het moment van de extra bestelling. Dit kan het bijbestellen bemoeilijken en de optie kan dan mogelijk niet meer beschikbaar zijn.

6. Fietsen in het materieel

- a) In welke mate is het volgens u mogelijk en aan te raden om – gegeven de context van de gemeente Almere – een extra plek in (een deel van) de bussen te creëren voor een fiets, rolstoel, scootmobiel of kinderwagen?*
- b) Hoe kijkt u aan tegen het toelaten van fietsen in de benoemde bedieningsperiodes voor de stadsdienst? Bijvoorbeeld op het gebied van capaciteit voor rolstoelen en kinderwagens, halteringstijd, veiligheid in het voertuig, eventuele onhelderheid van een tijdgrens, uitvoeringskwaliteit alsmede de werkzaamheden voor de chauffeur en gevolgen voor de kosten?*
- c) Indien uw antwoord op vraag onder a "Nee" is, welke alternatieve mogelijkheden kan de gemeente dan eisen of wensen om het onderliggende doel te bereiken?*

Alle vervoerders raden het meenemen van fietsen in het materieel af. Er worden aanzienlijke risico's genoemd, waaronder impact op de kosten, uitvoering en punctualiteit, verzekeraarbaarheid evenals mogelijke schadeclaims in verband met ongelukken. De meeste vervoerders beschouwen het onwenselijk en raden dit af.

7. Transitie naar zero-emissie (ZE)

- a) *Hoe kan de gemeente volgens u het beste omgaan met deze onzekerheid? Heeft u suggesties voor eisen of wensen?*
- b) *Als de gemeente geen zero-emissie mogelijk kan maken voor de concessiehouder vanaf de start van de concessie, ziet u dan toch nog mogelijkheden om de concessie uit te voeren met zero-emissie materieel vanaf de start?*

Alle partijen erkennen dat de beschikbaarheid van voldoende stroom cruciaal is voor het succes van zero-emissie vervoer. De vervoerders geven aan dat het belangrijk is om vroegtijdig duidelijkheid te krijgen over de beschikbaarheid van stallingen en netcapaciteit. Een meerderheid van de partijen is bereid om vanaf de start van de concessie zero-emissie vervoer aan te bieden, mits de laadinfrastructuur op tijd beschikbaar is. Een meerderheid geeft aan alternatieve en tijdelijke oplossingen te overwegen, zoals mobiele laadpunten, maar de kosten hiervan kunnen oplopen.

Een meerderheid van de partijen benadrukt het belang van duidelijke richtlijnen en het creëren van een gelijk speelveld bij de aanbesteding. De vervoerders benadrukken ook het belang van een overnameregeling voor het materieel van de huidige concessiehouder. Indien de gemeente hierin niet slaagt, wordt geopperd om met de huidige vervoerder te overleggen over een overnameregeling van het bestaande materieel, zodat een gelijk speelveld ontstaat. Indien dit niet mogelijk is, zouden andere gegadigden tijdelijke bussen moeten inzetten, wat kan leiden tot minder geschikte voertuigen voor het stadsvervoer in Almere.

De meerderheid vindt dat als de implementatie van zero-emissie voertuigen bij de start van de concessie niet haalbaar is, de concessie moet kunnen starten met een niet-zero-emissie vloot, die later kan worden vervangen door een zero-emissie vloot zodra de benodigde laadinfra beschikbaar is. Dit biedt flexibiliteit voor de vervoerder, maar vereist dat er op termijn voldoende laadinfra wordt gerealiseerd om de transitie naar zero-emissie voertuigen mogelijk te maken.

8. Internationale Sociale Voorwaarden (ISV)

- a) *In welke mate zijn deze eisen nuttig in uw ogen en haalbaar voor uw organisatie?*
- b) *Hoe kunnen producenten aantonen dat bij de productie van de ZE-bussen voldaan is aan de Internationale sociale voorwaarden (arbeidsomstandigheden, mensenrechten en milieu in de toeleveringsketen)? Is dit te controleren?*

Alle vervoerders erkennen de uitdaging om te voldoen aan de Internationale Sociale Voorwaarden, vooral op een gedetailleerd niveau. De vele componenten die nodig zijn voor de bussen, waarvan niet alle door de leveranciers zelf worden geproduceerd, maken het moeilijk om een volledig overzicht van de betrokkenheid te geven. De controle over elke schakel in de wereldwijde toeleveringsketen is vrijwel onmogelijk. Er wordt geopperd dat de gemeente Almere moet streven naar een werkbare norm die voor alle vervoerders haalbaar is. De vervoerders geven aan dat de eisen binnen de ISV werkbaar zijn, maar wel uitdagend.

De relatief korte tijd tussen de gunning en de bestelling van het materieel (vaak binnen twee maanden) maakt het lastig om dit proces te implementeren zonder dat het ten koste gaat van vertragingen in de implementatie.

Een partij verzoekt om artikelen over Hernieuwbare Brandstofeenheden te herzien om meer financiële middelen voor de concessie te genereren.

9. Goed werkgeverschap en SROI

- a) *Wat kan de gemeente volgens u doen met deze aanbesteding om de vervoerder te helpen bij goed werkgeverschap?*
- b) *In welke mate is dit percentage volgens u te laag, passend of te hoog?*

De meerderheid van de partijen erkent dat de verantwoordelijkheid voor goed werkgeverschap primair bij de vervoerder ligt. De vervoerders hebben enkele suggesties voor de eisen rondom goed werkgeverschap en sociaal rendement (SROI). Er wordt door een partij geadviseerd om een duidelijke toelichting op goed werkgeverschap op te nemen in het aanbestedingsproces, bijvoorbeeld door middel van een kwaliteitsplan. Wat betreft SROI is het beeld diffuus. Eén partij stelt dat een percentage van 1% relatief hoog is in verhouding tot de omvang van de opdracht. Een andere partij vindt het genoemde percentage van 1% aan de lage kant, en stelt voor om dit te verhogen naar 2%. Een partij vindt de SROI-waarde van 1% een realiseerbare eis en passend voor de concessie. Partijen geven aan dat het ook mogelijk is om SROI als gunningscriterium op te nemen.

10. Circulariteit

- a) *Heeft u suggesties of voorbeelden voor eisen of wensen op het gebied van circulariteit die onderscheidend, meetbaar en realistisch zijn?*
- b) *Zijn er specifieke onderdelen in de concessie of het materieel die zich volgens u het beste qua milieu-impact voor circulariteit lenen? Zo ja, welke zijn dat dan?*
- c) *Op welke wijze kunnen inschrijvers volgens u aantonen dat dit proces zo min mogelijk schade toebrengt aan het milieu? Hoe kunnen wij controleren of deze informatie juist is?*

Vier vervoerders doen suggesties om circulariteit op een realistische en meetbare manier in te bedden in de aanbesteding. Een aantal partijen stelt dat circulariteit geen verplichting zou moeten zijn, maar een kans om zich te onderscheiden. Daarom wordt aanbevolen om dit onderwerp op te nemen als gunningscriterium in plaats van als harde eis.

Voorbeelden van concrete invullingen zijn:

- Toepassen van de R-ladder of het Ambitiweb als onderbouwing van circulaire ambities.
- Gebruik van certificeringen zoals ISO 14001 of Environmental Product Declarations (EPD's).
- Materiaalstroomanalyses (indien beschikbaar) om impact en herbruikbaarheid aan te tonen.
- Beoordeling op basis van transparantie in de keten.

Meerdere partijen waarschuwen dat aanvullende eisen tot vertraging kunnen leiden en pleiten daarom voor ruimte voor maatwerk en voldoende voorbereidingstijd.

Vrijwel alle partijen benoemen specifieke elementen binnen het materieel en de infrastructuur die zich goed lenen voor circulaire toepassingen zoals:

- Voertuigmaterialen zoals een recyclebare carrosserie en een interieur van hergebruikte of duurzame materialen.
- Batterijen en energieopslag met aandacht voor hergebruik en recycling van grondstoffen zoals lithium of kobalt.
- Modulair ontwerp van voertuigen en onderdelen voor eenvoudig hergebruik (zoals filters, banden, remmen).
- Halte-infrastructuur zoalsabri's, halteborden en verlichting (bijv. modulair en gemaakt van FSC-hout of gerecycled staal).
- Renovatie van bestaand materieel als alternatief voor volledige vervanging.
- Afvalverwerking in voertuigen, o.a. gescheiden afvalbakken.
- Service- en onderhoudsprocessen, inclusief bedrijfskleding en stallingen

Alle vervoerders erkennen dat het aantonen van milieueffecten in de gehele keten uitdagend is. Ze geven aan dat dit slechts in beperkte mate te controleren is vanwege:

- De complexiteit van de toeleveringsketen.
- De beperkte invloed van vervoerders op leveranciers, met name bij ZE-materieel.

Toch worden verschillende suggesties gedaan voor verificatie:

- Laat inschrijvers certificaten van leveranciers overleggen.
- Gebruik onafhankelijke toetsing van analyses, met vooraf goedgekeurde methodiek door de gemeente.
- Vraag naar inzicht in ketenverantwoordelijkheid, bijvoorbeeld in de vorm van due diligence-processen.
- Zet in op controleerbare, realistische en uitvoerbare voorstellen en geef daarvoor punten in het gunningsmodel in plaats van harde eisen

11. Onderhandelingsfase

- a) *Acht u deze onderhandelingsfase van toegevoegde waarde voor de gemeente?*
 - i. *Zo ja, in welke mate en onder welke condities acht u de onderhandelingsfase van toegevoegde waarde?*
 - ii. *Zo nee, kunt u toelichten waarom u dit niet van toegevoegde waarde acht voor de gemeente?*
- b) *Welke onderwerpen lenen zich volgens u het beste om te bespreken tijdens de onderhandelingsfase?*
- c) *Zou een individuele mondelinge vragenronde tijdens de aanbesteding een acceptabel alternatief of meerwaarde vormen voor u?*

Een meerderheid van de vervoerders zien een onderhandelingsfase als potentieel waardevol, mits deze goed en zorgvuldig wordt ingericht. De toegevoegde waarde zit volgens hen met name in:

- het kunnen herstellen van kleine vormfouten, onvolledigheden of inconsistenties;
- verduidelijking van interpretaties van eisen of beoordelingscriteria;
- aanscherping van de kwaliteit van de inschrijving, wat uiteindelijk leidt tot een beter eindproduct voor reiziger en gemeente;
- het stimuleren van innovatie en maatwerkoplossingen.

Enkele vervoerders wijzen daarbij expliciet op goede ervaringen in vergelijkbare aanbestedingen, zoals in Zuid-Holland Noord en Oost-Brabant. Voorwaarden die daarbij worden genoemd:

- het proces moet voldoende transparant en objectief zijn;
- er moet sprake zijn van een zorgvuldig vastgelegd kader voor wat wel en niet besproken of aangepast mag worden;
- voldoende tijd voor de verwerking van eventuele wijzigingen.

Een minderheid van de vervoerders heeft twijfels bij de toegevoegde waarde. Zij benoemen de volgende bezwaren:

- juridisch is er vaak weinig ruimte voor echte aanpassingen aan de inschrijving, wat de onderhandelingsfase in de praktijk beperkt tot een "verificatieronde";
- het proces vraagt veel tijd en capaciteit van vervoerders, wat mogelijk ten koste gaat van de kwaliteit of deelname aan andere aanbestedingen;
- de voordelen kunnen ook worden bereikt via een mondelinge vragenronde of via een extra schriftelijke ronde tijdens de aanbesteding.

Vervoerders zien met name toegevoegde waarde in de toelichting en bespreking van complexe of interpretatiegevoelige onderdelen van de inschrijving, waaronder:

- het vervoerplan;
- het ZE-transitieplan;
- complexe keuzes en afwegingen in het ontwerp;
- uitleg over risico's en implementatie-uitgangspunten;
- eventuele omissies of vormfouten.

Alle vervoerders staan in principe positief tegenover een individuele mondelinge vragenronde tijdens de aanbesteding, mits goed geborgd wordt dat:

- het gelijk speelveld (level playing field) behouden blijft;
- alle generieke informatie alsnog wordt gedeeld via een Nota van Inlichtingen;
- de verslaglegging zorgvuldig en transparant plaatsvindt.

Zij noemen het een waardevol alternatief of aanvulling op een onderhandelingsfase omdat:

- het minder administratieve lasten met zich meebrengt;
- het in een vroeg stadium helderheid kan geven over kernvragen;
- het helpt misverstanden vroegtijdig te voorkomen.

Tegelijk is er een enkele kanttekening:

- één partij geeft aan dat een mondelinge ronde tijdens de offerteperiode het transparantiebeginsel in het geding kan komen. Wel wordt aangegeven dat dit wel goed kan worden ingeregeld.

12. Overige onderwerpen

- Heeft u nog suggesties hoe deze aanbesteding nog aantrekkelijker kan worden gemaakt, zodat u geïnteresseerd wordt in deelnemen aan de aanbesteding?*
- Heeft u vanuit uw kennis en ervaring nog verdere adviezen of aandachtspunten voor de gemeente om mee te nemen in de voorbereiding van deze aanbesteding?*

Meerdere vervoerders geven aan dat de aanbesteding aantrekkelijker kan worden gemaakt door:

- Ruimte voor ontwikkeling: Veel partijen vinden het belangrijk dat er ruimte is voor innovaties en ontwikkelingen, bijvoorbeeld in de vorm van een ontwikkelplan waarin vervoerders hun strategieën voor de toekomst kunnen presenteren. Dit maakt het voor vervoerders mogelijk om zich te onderscheiden en creatiever in te spelen op de lokale behoeften.
- Partnerschap en risicoverdeling: Er wordt gepleit voor een partnerschapsmodel waarin zowel de gemeente als de vervoerder gezamenlijk de risico's dragen, vooral bij onzekerheden zoals de overgang naar zero-emissie (ZE) voertuigen en de transitie van het materieel. Dit zou de aanbesteding meer aantrekkelijk maken door te zorgen voor een meer gelijkmatige verdeling van risico's.
- Stimulansen voor de ZE-transitie: Diverse vervoerders stellen voor om de transitie naar ZE te stimuleren door puntensystemen in het gunningsmodel die de snelheid van de transitie belonen, evenals duidelijkheid over stallingslocaties en netcapaciteit

De vervoerders noemen de volgende adviezen voor de voorbereiding van de aanbesteding:

- Realistische eisen: Vervoerders adviseren om eisen zoals het minimale aantal dienstregelingskilometers en zero-emissievoertuigen flexibel te maken, bijvoorbeeld door ze als wensen te formuleren in plaats van harde eisen. Dit biedt ruimte voor realistische en financieel haalbare voorstellen binnen het beschikbare budget.
- Betere data: Een aantal vervoerders (3 van de 5) beveelt aan om essentiële data zoals reizigersopbrengsten en bezettingscijfers vooraf beschikbaar te stellen, zodat vervoerders een beter inzicht kunnen krijgen in de operationele situatie en daarmee hun biedingen realistischer kunnen maken.
- Onzekerheid rondom infrastructuur: Er wordt opgemerkt dat er onzekerheid bestaat rondom de beschikbaarheid van stallingslocaties en netcapaciteit. Vervoerders raden aan om bij de publicatie van de aanbesteding concrete informatie over deze infrastructuur te verstrekken om te voorkomen dat dit een belemmering vormt voor de inschrijvingen.
- Flexibiliteit in materieelkeuze: Bij het aanpassen van de materieelinzet, bijvoorbeeld voor de wijk Pampus, wordt voorgesteld om flexibeler om te gaan met het bijbestellen van bussen. Dit zorgt voor een betere aanpassing aan de veranderende omstandigheden en is financieel realistischer.