

Inleiding

Deze Nota van Inlichtingen maakt onderdeel uit van het Bestek en prevaleert boven eerder gepubliceerde aanbestedingsdocumenten die vallen onder het Bestek.

De nummering van de mededelingen in onderhavige Nota van Inlichtingen lopen door ten opzichte van de nummering in de vorige Nota van Inlichtingen. De eerste mededeling van onderhavige Nota van Inlichtingen 1e begint derhalve met nummer II.

Mededelingen

Voor een aantal vragen is op dit moment nog geen antwoord opgenomen. Deze zullen zo spoedig mogelijk worden aangevuld, waarbij eventuele aanpassingen van documenten dan ook worden opgenomen of meegestuurd. Wij zullen de vragen die nog moeten worden beantwoord dan ook separaat publiceren. Bij deze Nota van Inlichtingen 1e worden de volgende documenten gepubliceerd:

- II
- Deel B Concessiebeschikking (Nvl 1)
 - Bijlage B.1 Begrippenlijst (Nvl 1)
 - Deel C Financiële bepalingen (Nvl 1)
 - Deel F Overnameregeling ZE-bussysteem (Nvl 1)

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Antwoord Gemeente	
1	Bijlage D.13				Doorrijdhoogte viaduct Noorderdreef - busbaan	Bijlage D.13 geeft inzicht in beperkingen ten aanzien van kunstwerken. Het viaduct Noorderdreef-Busbaan in Almere Haven heeft een hoogtebeperking van 3,2 meter. In het document "Mobiliteits- en Infrastructuur Programma Almere2021-2025" (Bijlage 3: Reservelijst MIPA projecten, pagina 25) is het verdiepen van de busbaan opgenomen, met uitelijke realisatie in 2027. Hoewel deze verdieping is opgenomen op de reservelijst is een verdieping essentieel om uitvoering met ZE-voertuigen mogelijk te maken. ZE-voertuigen die wel aan de hoogtebeperking voldoen zijn zeer beperkt beschikbaar. Kunt u aangeven of en per wanneer wij kunnen uitgaan van de verdieping van het betreffende kunstwerk?	Op dit moment wordt door de gemeente gewerkt aan de aanpassing van het kunstwerk. Het is de nadrukkelijke wens van de gemeente om de aanpassing gereed te hebben voor de start van de nieuwe concessie.
2	Bijlage G.4				Afstanden per halte	De afstanden per halte zijn geüpdatet naar de afstanden in de vigerende dienstregeling. Zie Bijlage G.4 Afstanden per halte (na Nvl 2)	
3	Bijlage G.5				Afstanden per lijn	De afstanden per lijn zijn geüpdatet naar de afstanden in de vigerende dienstregeling. Zie Bijlage G.5 Afstanden per lijn (na Nvl 2)	
4	Bijlage G.8 Data	17_Bezetting_per_rit			Bezetting zomerperiode	De bezetting per rit is aangeleverd voor 2025 en 2024 maart/november. De vakantiebezetting is alleen van januari 2025 beschikbaar. Om de juiste frequenties voor de vakantie te bepalen zouden wij graag ook de bezetting per rit van de zomervakantie (2024-07, 2024-08) ontvangen. Ook zouden we graag juni en juli van 2025 ontvangen zodat de gebruikte data tijdens de aanbesteding zo actueel mogelijk is.	De bezetting per rit voor 2024 tot en met juli 2025 is toegevoegd aan de Bijlage G.8 Data.zip (na Nvl 3).zip\17_Bezetting_per_rit.
5	Bijlage G.8 Data	17_Bezetting_per_rit			Bezetting per rit per werkdag	In de data "Bezetting per rit" in alle aanleveringen alle werkdagen samengenomen. In het PvE wordt een aparte vrijdagdienstregeling toegestaan. Om een juiste inschatting te maken van benodigde inzet per dag is de bezetting per dag noodzakelijk, en ook in bezit van de huidige vervoerder. Wij verzoeken u deze data per dag van de week te leveren.	De bezetting per rit is verder uitgesplitst in weekdagen (maandag tot en met donderdag) en vrijdagen. Dit is toegevoegd aan de G.8 Data.zip (na Nvl 3).zip\17_Bezetting_per_rit.
6	Bijlage G.8 Data	K10C			Vastrechtopbrengst en CTID-niveau	De opbrengsten van de concessie zijn op een hoog aggregatie niveau gedeeld. Om een goede inschatting te kunnen maken van de ontwikkeling van de reizigersopbrengsten, o.a. door invoering OVpay, hebben we opbrengsten nodig op productniveau (CTID). Wij verzoeken u deze data van de jaren 2023 t/m 2025 met ons te delen.	De opbrengsten op productniveau vanaf 2018 zijn toegevoegd in de Bijlage G.8 Data (na Nvl 3).zip\K10C_20250813
7	Algemeen					Kunt u aangeven welke maatregelen de huidige concessiehouder heeft genomen om zwartrijden te verminderen? En kunt u analyses aanleveren over de effectiviteit van deze maatregelen indien deze beschikbaar zijn?	Zie antwoord op vraag 49, 50, 56 en 71.
8	Bijlage B.1 Begrippenlijst	nvt	nvt	3	Dienstregelinguur (DRU)	In deze inschrijving is er sprake van een DRK-contract, dus er wordt kwantitatief gerekend met dienstregelingskilometers. Bij het begrip Dienstregelinguur (DRU) beschrijft u echter dat stilstand langer dan 2 minuten niet meetelt. Normaliter is dat voor het bepalen van kwantiteiten (zodat inschrijvers niet enorme stilstanden meetellen als dienstregelingen). Wat is de noodzaak in dit geval? Als die er niet is, bent u bereid om deze bepaling over stilstand te laten vervallen, opdat er (in de toekomst) geen verwarring over kan ontstaan?	Omdat de bepaling in deze casus inderdaad geen betekenis heeft, laten we deze vervallen.
9	Bijlage B.1 Begrippenlijst	nvt	nvt	7	Reservebuurtbus	Wij komen het begrip reservebuurtbus niet tegen in de stukken. Op welke eis of welke bepaling is dit begrip van toepassing?	Dank voor de oplettendheid. We verwijderen het begrip reservebuurtbus uit de begrippenlijst.
10	Bijlage B.1 Begrippenlijst + standaardformulier 10	nvt	nvt	3	Gegarandeerde actieradius	U stelt dat een leverancier een gegarandeerd minimum aantal kilometers kan opgeven voor een ZE-bus. Onze ervaring leert dat leveranciers dat doorgaans niet doen, en dat is op zich logisch. Het hangt enorm af van de temperatuur, maar ook van de karakteristieken van de inzet. Zeker met elektrisch verwarmen heeft een gemiddelde snelheid een enorme impact, want een actieradius zijn kilometers en verwarmen gaat per uur. Een lagere gemiddelde snelheid leidt dus tot een kleinere actieradius, net als het aantal keer dat (alle) deuren open en dicht gaan in de winter. En tot slot is er stilstand, bijvoorbeeld op eindpunten, die wel energie kosten voor het verwarmen en de systemen, maar voor een leverancier niet in te schatten zijn bij de verkoop van het voertuig. Kortom: de actieradius is lastig cq niet te garanderen door de leverancier. We verzoeken u om deze bepaling te laten vervallen. En ook om dit aspect te verwijderen uit standaardformulier 10 (materieeloverzicht).	De bepaling over een gegarandeerde actieradius van ZE-bussen blijft gehandhaafd. De gemeente is zich ervan bewust dat de daadwerkelijke actieradius afhankelijk is van diverse factoren, maar verwacht dat fabrikanten een gegarandeerde actieradius kunnen verlenen al dan niet op basis van praktijkervaringen. Het aspect blijft ook in standaardformulier 10 opgenomen.
11	Bijlage B.4 Model Bankgarantie		8		bankgarantie	Onze bank vereist een expliciete vervaldatum van de bankgarantie. Bent u bereid om de tekst 'doch uiterlijk 3 maanden na de voorziene start' aan te vullen met bijvoorbeeld 'doch uiterlijk 12 maart 2028'?	De vervaldatum van de bankgarantie is aangepast naar 1 september 2028. De tekst is hierop aangepast.
12	Bijlage D.16				Huisstijl	In het PvE 9.2 wordt deze huisstijl verplicht gesteld. Deze bijlage is een scan vanuit de offerte van Keolis voor de huidige concessie en naar ons idee ongeschikt als stijlwijzer voor de huisstijl. Veel van de huisstijlelementen zijn nooit gebruikt, en degene die nu worden gebruikt zijn niet allemaal in deze stijlgids opgenomen, waardoor voor inschrijvers niet goed duidelijk wordt welke huisstijl concreet gehanteerd moet worden. Graag zien we een stijlwijzer zoals die van R-net in bijlage D2	Een geüpdate versie van de huisstijlwijzer is bijgevoegd als Bijlage D.16 Stijlwijzer alGo.
13	Bijlage D.23				Ontbreken NvU	In Bijlage D.23 heeft u het raadsvoorstel met betrekking tot de Nota van Uitgangspunten geleverd. De NvU zelf hebben wij echter niet aangetroffen. Kunt u deze nog bijvoegen?	Bijlage D.23 is bijgewerkt en bevat nu de Nota van Uitgangspunten.

14	Bijlage D.4				Frequentiekaart	Volgens de kaart moet de halte Almere, Strand veel vaker bediend worden dan nu het geval is, de verwachte vervoervraag sluit daar niet bij aan. Kunt u dit toelichten?	Voor de bediening van Almere Strand geldt de afwijkende bepaling over Maatwerk in bepaling 3.2.22. In de kaart is dit weergegeven met de letter E.
15	Bijlage D.4				Frequentiekaart	De kaart suggereert dat de halte Muiderberg, P+R volgens frequentie B bediend moet worden, terwijl deze halte nu niet door lijnen uit Almere bediend wordt. Deze halte is vanuit de halte Almere, Strand niet bereikbaar, en vanaf de A6 slecht bereikbaar. Kunnen wij ervan uitgaan dat deze halte niet bediend hoeft te worden?	U mag bij inschrijving uitgaan dat halte Muiderberg, P+R niet bediend hoeft te worden door lijnen uit Almere.
16	Bijlage D.5				Dienstregeling lijn 22	De meegeleverde dienstregeling is slechts in 1 richting. Kunt u de andere richting ook meeleveren?	De gemeente heeft dienstregeling van lijn 22 in beide richtingen aangeleverd, zodat u over een volledig beeld beschikt.
17	Bijlage D.5				Dienstregeling lijn 22	Het bijgeleverde bestand bevat slechts 1 richting van de dienstregeling. Kunt u een bestand aanleveren waarin ook de tegengestelde dienstregeling in is opgenomen?	Zie het antwoord op vraag 16.
18	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Bedrijfsregelingen	Op dit moment ontbreken alle bedrijfsregelingen van Keolis. Deze zijn essentieel om een verantwoorde bieding te kunnen opmaken. Wij verzoeken u om deze met spoed en zo volledig mogelijk (afspraken formatie/bezetting, vakantieregeling, bonus/gratificatieregeling, VOG-beleid, ANW-hiaat regeling, Beleid medische keuring (incl. compensatieregeling tijd), handleiding berekening OT GD, verzuimbeleid, etcetera) op te leveren.	
19	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Ziekteverzuim	Om een zo goed mogelijke inschatting te maken van de ontwikkeling van het ziekteverzuim ontvangen wij graag een opgave per maand van het verzuim over 2024 en over 2025 tot en met juli.	Een overzicht van het ziekteverzuim is toegevoegd als Bijlage E.8.
20	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Ziekteverzuim	Kunt u een definitie geven van het 'ziekteverzuim' dat de zittend vervoerder heeft opgegeven? Hoe wordt bijvoorbeeld in dit percentage omgegaan met bijzondere dagen?	Verzuim wordt over alle kalenderdagen van het jaar gerekend. Feestdagen en niet-werkdagen worden niet uitgesloten bij de berekening van het verzuimpercentage.
21	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Ziekteverzuim	Met het oog op het hoge ziekteverzuim ontvangen wij graag het huidige verzuimprotocol. Hiermee kunnen inschrijvers een betere inschatting maken van de te verwachten ontwikkeling van het ziekteverzuim.	Zie het antwoord op vraag 20.
22	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Functies	Wij treffen geen opgave van pensioenfondsen voor technisch personeel aan. Mogen wij ervan uitgaan dat Keolis geen technisch personeel in het kader van art. 40 in dienst heeft?	In Almere heeft de huidige concessiehouder 1 monteur (Pensioenfondsen Rail & OV) in dienst. Het klopt dat er geen technisch personeel in het kader van art. 40 in dienst is.
23	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Medewerkers	Maakt Keolis Almere ook gebruik van de instroompool cao OV art.96, zo ja om hoeveel FTE gaat dit?	Hier maakt de huidige concessiehouder geen gebruik van.
24	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Medewerkers	In het kader van het berekenen van de formatie is het belangrijk om te weten hoeveel FTE werknemers gebruikmaken van de ouderenregeling 61+ en generatiepact 63+. Graag ontvangen wij hiervan een opgave.	Voor de ouderenregeling 61+ gaat het om 28,23 fte, voor de 63+ generatiepact gaat het om 10,55 fte.
25	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Directe medewerkers	Graag ontvangen wij een opgave van het aantal FTE met een 0-uren contract.	Het aantal 0-uren contracten bestaat uit 19 fte.
26	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Pensioenkosten	In de cao OV art. 91 ii) staat dat 2,1% pensioenpremie zal worden gereserveerd voor de RVU kosten, zijn deze kosten verwerkt in de personeelsopgave onder pensioenpremie?	De 2,1% pensioenpremie wordt niet gereserveerd door RVU-kosten. In de concessie zijn alle medewerkers indirect.
27	Bijlage E.2 Deskundigenverklaring				Personeelsopgave	Onder onderwerp G wordt het percentage deelnemers Rail&OV genoemd. Wilt u dit, zoals gebruikelijk en tevens noodzakelijk voor een goede berekening van de loonkosten, splitsen in aantal FTE Rail&OV pakket A (cao Multimodaal Vervoer) en Rail&OV pakket D (cao Openbaar Vervoer)?	Rail&OV pakket A bestaat uit 4,5 fte, Rail&OV pakket D bestaat uit 40,9 fte.
28	Bijlage E.4 Randvoorwaarden 2025 getekend	6	6.12.f	6	OD-diensten	In dit punt wordt de OD-dienst genoemd. Dit is binnen de CAO-OV geen gangbaar begrip. Kunt u specificeren wat dit voor diensten zijn?	In deze context wordt met OD-dienst een maaltijddienst bedoeld, in het geval dat iemand zowel met de lunch als avondeten aan het werk is.
29	Bijlage E.4 Randvoorwaarden 2025 getekend	Bijlage 2		1	Keertijden	De keertijd en afhandelingsijd bij Nobelhorst ontbreekt. Kan deze aangevuld worden?	In de huidige dienstregeling zit er 1 minuut tussen aankomst en vertrek.
30	Bijlage E.4 Randvoorwaarden 2025 getekend	Bijlage 3		1	Pauzetijden	Onder de tabel staat dat pauzetijden variëren tussen 15 en 25 minuten. Hoe moet dit geïnterpreteerd worden? Dit lijkt tegenstrijdig met o.a. 6.12.c, waar een minimale pauze van 30 minuten wordt genoemd.	De pauze in een dienst bedraagt minimaal 40 minuten netto. Hierin telt de looptijd van en naar de pauzelocatie niet mee. In een dienst mag de pauzetijd ook opgesplitst worden, vandaar dat de individuele pauzetijden kunnen verschillen - doch met een minimum van 15 minuten. De nieuwe Randvoorwaarden 2026 zijn bijgevoegd als Bijlage E.5 Randvoorwaarden 2026 en Bijlage E.8 Randvoorwaarden bijlagen 2026.
31	Bijlage E.4 Randvoorwaarden 2025 getekend				Diensten die voor 4:30 aanvangen	De dienstregeling wordt in Almere uitzonderlijk vroeg opgestart, waardoor meerdere chauffeursdiensten moeten aanvangen voor 4:30 uur. De diensten voldoen daarmee niet aan de kaders van de cao, waarin is vastgelegd dat de aanvangstijd van een dienst niet tussen 0:00 en 4:30 kan liggen. De huidige vervoerder heeft afspraken gemaakt over de kaders en toepassing van deze uitzonderingsdiensten, maar deze vinden wij niet terug in het Randvoorwaarden-document. Kunt u deze informatie alsnog verstrekken?	De Randvoorwaarden 2026 zijn toegevoegd als Bijlage E.5.
32	Deel F overnameregeling		2, 3, 5		overname ZE-auto's	In lid 2 worden enkel bussen en bijbehorende assets benoemd, in 3.5 en 5.1 en bijlage F1 is de ZE-auto wel inclusief. Kunt u bevestigen dat de overnameregeling ook geldt voor ZE-auto's?	De gemeente bevestigt dit niet. De overname-verplichting geldt voor het ZE-bussysteem zoals opgenomen in het Bestek.
33	Bijlage G.4				Afstanden per halte	Bij Nvl 2 heeft u een nieuwe versie van de tabel afstanden per halte verstrekt. Wij missen hierin nog enkele gegevens, namelijk: a) het gewijzigde traject tussen De Steiger, Hortus en 't Oor, b) het voorgeschreven traject tussen Amsterdam Bijlmer Arena en Holendrecht, c) het verlengde traject tussen Nobelhorst Midden en Nobelhorst Oost (mits tijdig opengesteld voor OV), het traject Haven Centrum - Station Centrum via De Gouwen. Wilt u deze toevoegen?	Het gewijzigde traject tussen 't Oor en De Steiger zal pas na de concessiewisseling gerealiseerd worden. Voor de inschrijving dient uitgegaan te worden van de huidige situatie. Dit is aangepast in Bijlage D.13 Bijzonderheden infrastructuur. Het traject Haven Centrum - Station Centrum via de Gouwen staat in beide varianten (via de Gouwen en via de Marken) in de afstandenbijlages. Welke informatie mist u precies? De afstand van het traject Nobelhorst Midden tot Nobelhorst Oost is nog niet helemaal zeker. U kunt in uw inschrijving uitgaan van een afstand van 700 meter in beide richtingen, met daarna nog 150 tot de rotonde om te keren.
34	Bijlage G.4	Bijlage			afbeeldingen materieel	Als bijlage van het Materieelplan vraagt u 'Grafische weergave', kunt u specifieker aangeven wat u hiermee bedoelt?	Zie het antwoord op vraag 154.

35	Bijlage G.4				Ontbrekende afstanden	Wij hebben geconstateerd dat alleen de afstanden getoond worden van het bestaande lijnennet. Het is uiteraard mogelijk dat een inschrijver een ander lijnennet wil aanbieden. Wij onderzoeken u daarom de ontbrekende halteafstanden toe te voegen aan bijlage G.4. Het betreft de volgende afstanden: - Almere Buiten, Bloemenbuurt - Almere Buiten, Seizoenenbuurt Zuid v.v. - Almere Buiten, Bloemenbuurt - Almere Buiten, Regenboogbuurt Noord v.v. - Almere Buiten, Regenboogbuurt Noord - Almere Buiten, Seizoenenbuurt Zuid v.v. - Almere Buiten, Oostvaardersbuurt - Almere Buiten, Sieradenbuurt - Almere Stad, Parkwijk West - Almere Stad, Parkwijk Midden - Almere Stad, Passage - Almere Stad, Flevoziekenhuis - Almere Stad, Markerkant - Almere Stad, Kruidenwijk Oost - Almere Stad, Fugaplantsoen - Almere Stad, Noorderplassen Zuid - Almere Stad, Count Basiestraat - Almere Stad, Operetteweg - Almere Stad, Literatuurwijk West - Almere Stad, Gooisekant West - Almere Stad, Stedenwijk Zuid - Almere Stad, Haydnplantsoen - Almere Stad, Stedenwijk Zuid - Almere Stad, Spanningsveld - Almere Poort, Europakwartier West - Almere Poort, Duinbeekstraat - Almere Poort, Duinstraat - Almere Poort, Europakwartier West - Almere Stad, Busstation 't Oor - Almere Poort, Strand v.v.	De ontbrekende halteafstanden zijn waar mogelijk aangevuld in de Bijlage G.4. Voor de verbinding Almere Buiten, Bloemenbuurt - Almere Buiten, Seizoenenbuurt Zuid v.v. geldt dat deze verbinding niet mogelijk is in beide richtingen.
36	Bijlage G.4				Ontbrekende afstanden	IN het PvE wordt vereist dat er gereden wordt tussen Amsterdam, station Bijlmer Arena en Amsterdam, Station Holendrecht. Van dit trajectdeel zijn geen afstanden aangeleverd. Kunt u deze alsnog verstrekken?	Uitgaand van de nieuwe route dient u de volgende afstanden aan te houden: Richting Holendrecht: - Hoogoorddreef/Atlas (Station Bijlmer Arena) > Holterbergweg 550 meter - Holterbergweg > Hessenbergweg 500 meter - Hessenbergweg > Paasheuvelweg 1.400 meter Richting Bijlmer Arena: - Paasheuvelweg > Hessenbergweg 1.500 meter - Hessenbergweg > Holterbergweg 550 meter - Holterbergweg > Hoogoorddreef/Atlas (Station Bijlmer Arena) 400 meter
37	Bijlage G.4				Halte Duinplein	De in april 2025 geopende halte Duinplein is niet toegevoegd aan deze data, kan dit gecorrigeerd worden?	De halte Duinplein is toegevoegd aan het bestand.
38	Bijlage G.6 Nota van Zienswijze		Vraag 28	6	Aansluitingen op stations	Ons inziens is vraag 28 uit de Nota van Zienswijze niet beantwoord door vraag 27 daaruit voor wat betreft de vraag op welke stations er aansluiting gegeven moet worden op welke treinen. Kunt u dit verduidelijken?	De aansluitverplichting geldt alleen voor station Almere Centrum, waarbij alleen een aansluiting verplicht is op de eerste trein richting Amsterdam en Schiphol en de laatste trein vanuit Amsterdam en Schiphol. De gemeente past eis 3.2.19 hierop aan.
39	Bijlage G.6 Nota van zienswijzen inclusief verslag marktconsultatie		Reacties 58 t/m 64	11 en 12	Fiets in de bus	In de Nota van Zienswijzen reageert u op de vele reacties over dit onderwerp dat u geen fietsen in de bus toe wil staan. Dit is strijdig met PvE-artikel 4.2.13, waarin u Inschrijvers vraagt om oplossingen aan te brengen die het vervoeren van fietsen in de bus uitvoerbaar maken. Welk uitgangspunt moeten Inschrijvers aanhouden?	De gemeente stelt het uitvoeren hiervan niet meer als eis, echter dient Concessiehouder mee te werken met eventuele initiatieven vanuit de gemeente om fietsen mee te nemen in de Bussen. Eis 4.2.13 is hierop aangepast.
40	Bijlage G.8 Data				Data aanlevering	Bij de bestekstukken heeft u onder andere bezettingsdata K08 (kernelement 8 - Statische bezetting) aangeleverd. Volgens de toelichting MIPOV Kernelementen dient kernelement 8 het maximum aantal geregistreerde instappers per lijn per rijrichting per uurblok te bevatten. De kolom rijrichting ontbreekt echter. Zonder deze uitsplitsing zijn deze data amper bruikbaar, want het is niet reëel er van uit te gaan dat er evenveel reizigers in de richting 1 als 2 reizen. Wilt u een nieuwe dataset met rijrichting aanleveren?	09_K08 is bijgewerkt.
41	Bijlage G.8 Data	K10C			Kaartverkoop	Bij de maandelijkse opbrengsten in deze bijlage is niet aangegeven of de bedragen voor SOV-Bijdrage, Saldo opbrengsten, etcetera inclusief of exclusief BTW zijn. Voor een goede beoordeling ontvangen wij deze info graag zo spoedig mogelijk.	De maandelijkse opbrengsten zijn exclusief BTW.
42	Bijlage G.8 Data	15_O10			Relatiestatistiek	In dit bestand dient volgens de Documentatie per lijn de HB-relaties binnen een lijn te worden weergegeven. Wij merken op dat dit veelal niet het geval is: als voorbeeld noemen we lijn 6701: hier heeft ca 15 % van de regels een eindhalte die niet op lijn 6701 ligt of heeft gelegen. Graag ontvangen we de juist samengestelde bestanden.	15_O10 is bijgewerkt.
43	Bijlage G.8 Data	17_Bezetting_per_rit				In ieder geval vanaf 2023 is er sprake van een Lentedienstregeling, die ook valt onder het dagtype WERK_NIETVAK. Als we bij voorbeeld kijken naar April 2025, dan zien we dat de ritten van de winterdienstregeling en de lentedienstregeling door elkaar staan, waarbij we op basis van de data geen onderscheid kunnen maken. Dit maakt de data voor april 2025 onbruikbaar. Kunt u dit oplossen door voor de Lentedienstregeling een apart dagtype te hanteren, danwel door aparte bestanden per dienstregelingstype aan te leveren voor alle jaren dat een lentedienstregeling van toepassing is?	De Lentedienstregeling is nu als apart dagtype benoemd.
44	Bijlage G.8 Data	17_Bezetting_per_rit			Grootte bestand	Het door u in NVI aangeleverde bestand voor 2025 is dusdanig groot dat het niet in zijn volledigheid is in te lezen in Excel. Kan het bestand uitgesplitst worden naar maand?	
45	Bijlage G.8 Data	18_Overstappers			Onwaarschijnlijke gegevens	Het valt op ons dat het aantal overstappers van lijn 1 op lijn 2 op Almere Centraal vrij laag is, veel lager dan veel andere relaties op dit station. Wij vermoeden dat passagiers die van lijn 1 op lijn 2 in de bus blijven zitten, niet als overstap worden geteld. Kunt u dit herstellen en nieuwe bestanden aanleveren?	
46	Bijlage G.8 Data	19_MBO	Restitutie / resultaten barometers 2022 t/m 2024			Betreft dit resultaten van de concessie Almere of zijn dit resultaten van alle concessies in Nederland van de huidige vervoerder? Zo ja: kunt u alleen de resultaten van de concessie Almere toevoegen voor een representatief beeld?	De resultaten zijn van alle concessies in Nederland van de huidige vervoerder. Een uitsplitsing per concessie is niet beschikbaar.
47	Bijlage G.8 Data	20_vakantiedienstregeling			Lentedienstregeling	In de geleverde bestanden geeft u aan op welke dagen de vakantiedienstregeling heeft gereden. Kunt u dit uitbreiden met wanneer de lentedienstregeling heeft gereden?	

48	Bijlage G.8 Data	nvt	17_Bezetting_per_rit	nvt	Bezettingen meerdere jaren, dagen en periodes	Om een juiste voorspelling te kunnen maken van de toekomstige bezettingen, verzoeken we u om meer data te leveren: - Van meer jaren, bij voorkeur vanaf 2019 zodat de trend en de Corona-impact zichtbaar zijn - Van meer periodes, waaronder in ieder geval de gereden vakantieperiodes - Van de afzonderlijke werkdagen, waaronder in ieder geval vrijdag	De gevraagde data is bijgevoegd.
49	Bijlage G.8 Data	nvt	17_Bezetting_per_rit	nvt	Zwartrijders	In hoeverre zijn de bezettingscijfers opgehoogd met informatie uit de telbalken? Als dit het geval is, kunt u aangeven wat het verschil is tussen check-in/uit en de tellingen met de telbalken? En als dit niet het geval is, kunt u de tellingen van de telbalken verstreken van minimaal dezelfde periode als waarvan bezettingscijfers worden verstrekt?	De bezetting is gebaseerd op zowel de in- en uitchecken als telbalken.
50	Bijlage G.8 Data	nvt	nvt	nvt	Rapportages zwartrijden	Kunt u ons voorzien van alle beschikbare rapportages met betrekking tot zwartrijden van minimaal de laatste 5 jaren? Het gaat ons daarbij om zowel rapportages over aantallen, verspreiding over het lijnennet, meldingen van boa's; alle informatie die ons helpt om een gedegen inschatting te maken van het volume, de momenten over de dag en de week, en de maatregelen die de huidige concessiehouder neemt om het zwartriprocentage te laten dalen. Dit is van groot belang voor het kunnen maken van een realistische bieding.	
51	Bijlage G.8 Data		15_O10		Haltes buiten lijn	Een flink aantal data-entries in deze files (van herkomst-bestemmingsrelaties binnen een enkele lijn) hebben een haltecode voor herkomst of bestemming die niet op de gegeven lijn ligt. Dit maakt de validiteit van de gehele dataset twijfelachtig. Kan dit gecorrigeerd worden?	
52	Bijlage G.8 Data		17_Bezetting_per_rit			Kan de K12-dataset aangevuld worden met het aantal in- en uitstappers per rit per halte?	
53	Bijlage G.8 Data		18_Overs tappers		Data per dagsoort	De data is in tegenstelling tot alle andere vervoerkundige data niet aangeleverd per dagsoort, wat de data zo goed als onbruikbaar maakt voor het maken van een week-, zaterdag- en zondagdienstregeling. Kan deze data uitgesplitst per dagsoort aangeleverd worden?	
54	Bijlage G.8 Data		25_K11		Data per uurblok	Voor een volledig beeld over de relevante reisrelaties en overstapgedrag is het van belang dat de data uit K11 per uurblok wordt aangeleverd. Wilt u deze leveren voor alle jaren van de huidige concessie?	De data vanaf 2022 is bijgevoegd.
55	Bijlage G.8 Data				Haltecode 0	In verschillende dataleveringen komt de haltecode 0 voor, bijvoorbeeld in datasets O10 en K11. Kunt u aangeven wat er ten grondslag aan deze data ligt?	De haltecode 0 staat voor een onbekende in- of uitstaphalte, bijvoorbeeld bij een gemiste incheck of een omleiding.
56	Bijlage G.8 Data					Er is in de aanbestedingsstukken veel aandacht voor zwartrijden. Het ontbreekt in de aangeleverde bestanden echter aan data hierover in de huidige concessie. Wij vragen de gemeente Almere dan ook om alle beschikbare data (en/of informatie) over zwartrijden aan te leveren. Mogelijk kan dit (deels) komen uit SVOVDA, aangezien in PvE 11.7.1.c te lezen is dat nieuwe concessiehouder het percentage zwartrijders daar moet bijhouden. Wellicht is dat ook in de huidige concessie van toepassing. Maar ook als dit niet het geval is, zien we graag alle bij huidige concessiehouder en/of gemeente Almere aanwezige data over zwartrijden tegemoet. Graag ontvangen we ook een overzicht van maatregelen die de zittende vervoerder in de afgelopen jaren heeft uitgevoerd om zwartrijden tegen te gaan zodat we de data kunnen interpreteren.	
57	Bijlage G.8 Data					De reizigersopbrengsten (op maandbasis: K10C) zijn geleverd over de volledige looptijd van de huidige concessie. Mede door corona is een groot deel van de concessieperiode echter niet geschikt voor trendanalyses. Zou het daarom mogelijk zijn om ook de reizigersopbrengsten (idealiter op maandbasis, maar mag ook op jaarbasis) van de vorige concessieperiode aan te leveren? Het gaat dan om 2010 t/m 2017.	Alleen de reizigersopbrengsten uit 2015 zijn beschikbaar. Deze zijn toegevoegd aan Bijlage G.8 Data als K10C_2015.
58	Bijlage G.8 Data					De data, i.h.b. reizigersopbrengsten (op maandbasis: K10C), zijn momenteel geleverd t/m mei 2025. Wij vragen u om bij iedere Nvl deze data aan te vullen met de meest recente maanden, zodat wij telkens het meest actuele beeld hebben van de huidige concessie.	In oktober worden de datasets voor de laatste keer geüpdatet met de meest recente data, op dat moment tot en met september 2025.
59	Bijlage G.8 Data					Kunt u aangeven of de bedragen in bestand K10C inclusief of exclusief BTW zijn?	De bedragen zijn exclusief BTW.
60	Bijlage G.8 Data					Kunt u specificeren welke producten (productcodes) geboekt worden onder de verschillende hoofdposten in K10C? We willen in het bijzonder graag weten waar de opbrengsten uit OVPay en Reizen-op-rekening zijn geboekt. En we willen graag weten voor welke van de hoofdposten de geboekte opbrengsten op maandbasis ook daadwerkelijk horen bij de in die maand gemaakte reizen. (Dit lijkt voor de hoofdpост 'Vastrecht' bijvoorbeeld in het bijzonder niet het geval.)	De gegevens worden geboekt in de maand dat het bedrag wordt gesettled. Met name voor vastrecht is dit pas als de verdeling van interoperabele producten wordt aangeleverd door Translink, doorgaans een maand na ingangsdatum van het product.
61	Bijlage G.8 Data					Zijn er nog aanvullende opbrengsten aan de orde in de concessie die niet zijn opgenomen in K10C, zoals bijvoorbeeld opbrengsten uit minima-arrangementen, gratis ov-projecten, grootgebruik etc.?	In bijlagen (K10C verdeling per GB) is de verdeling naar grootboeknummers weergegeven zoals dit in de boekhouding wordt bijgehouden. Hierin is ook aangegeven wat niet is meegenomen en waar eventuele verdere verdeling op basis van productcode is toegepast.
62	Bijlage G.8 Data					Kunt u exact uitleggen hoe €-648.570 in oktober 2024 onder 'Vastrecht' in K10C tot stand is gekomen? We nemen aan dat dit een correctie is op eerder geboekte opbrengsten. Waar komt deze correctie vandaan? En op welke periode en welke posten heeft deze betrekking?	Negatieve getallen voor vastrecht betreffen inderdaad een correctie.
63	Bijlage G.8 Data					In K10C staat onder 'Vastrecht' in oktober 2024 €-648.570. Aannemende dat dit een correctie is, valt deze correctie direct op. Maar wellicht zijn er ook andere, minder direct opvallende, correcties gedaan in K10C. Kunt u eventuele andere correcties specificeren door reden, hoofdpост, maand van correctie en maanden waarop de correctie van toepassing is op te geven?	Wij hebben geen andere correcties ontvangen.
64	Bijlage G.8 Data					In Bijlage Documentatie Datauitvraag staat "Bestand K10A is gericht op de OV-chip/OV-payproductie." en "Bestand K10B is gericht op de overige reizigeropbrengsten." Dit doet sterk vermoeden dat ze samen alle opbrengsten zouden moeten omvatten. Desalniettemin tellen de opbrengsten uit K10A en K10B niet op tot de totale reizigersopbrengsten in K10C. Kunt u de ontbrekende opbrengsten (dus K10C – K10A – K10B) specificeren? Dus de ontbrekende opbrengsten per product (productcode).	
65	Bijlage G.8 Data					Kunt u uitleggen op welke wijze u opbrengsten uit producten met een opbrengstverdeling (zowel voor regionale producten zoals Randstad Noord Jaar/Maand en Amsterdam & Region Travel Ticket als landelijke producten zoals productcodes 534, 600, 611 en 4001-4014) boekt? Hoe moeten de bedragen die in een bepaalde maand in K10B staan, geïnterpreteerd worden? Zijn dit de achteraf (via de verdeling) bepaalde bedragen of iets anders? En komen de in K10B geboekte opbrengsten in een maand in K10C in dezelfde maand terecht? Onder welke posten worden deze opbrengsten in K10C geboekt?	Opbrengsten voor vastrecht geboekt op settlementdatum. In K10A en B (inclusief BTW) worden de bedragen op transactiedatum weergegeven. In K10B wordt de verkoop van interoperabele producten als ze bij de huidige concessiehouder zijn verkocht zijn wel meegenomen (op transactiedatum).

66	Bijlage G.8 Data					Hoewel de data over de reizigersopbrengsten in K10C teruggaat tot januari 2018 gaat de data in de elementen K10A, K10B en O05 op dit moment slechts terug tot januari 2022. Aangezien de posten in K10C zeer algemeen zijn zouden we u willen verzoeken om ook de data van K10A, K10B en O05 op te leveren vanaf januari 2018.	
67	Bijlage G.8 Data				K05	In K05 zien wij onvolledige en mogelijk onjuiste data opgenomen. Een voorbeeld is in het jaar 2024 (K05B) lijn 6705 in maand januari ontbreekt, in februari enkel in één richting, in de maand mei zien we deze lijn wel in beide richtingen wel zijn deze ritten in 1 interval geregistreerd. Dit lijkt ons qua spreiding in andere maanden onrealistisch. Kunt u een volledige en gecorrigeerde set K04 voor de jaren 2019 tot en met 2025 aanleveren?	Voor zover we kunnen overzien staan de door u genoemde voorbeelden correct in het databestand. In uw vraag spreekt u zowel over K05 en K04, waardoor het voor ons onduidelijk is wat u bedoelt.
68	Bijlage G.8 Data				K04	Na onze analyses van de G.8 Dataset valt ons op dat niet alle data compleet is, zowel qua. Voor de data in K04 (rituitval) kunnen wij de volledigheid en juistheid niet verifiëren. Daarom verzoeken wij u over de jaren 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 en 2024 informatie over daadwerkelijk opgelegde boetes aan de zittend vervoerder te verstrekken.	De personeelgerelateerde rituitval is los bijgehouden. Dit is toegevoegd aan Bijlage G.8/05_K04. De daadwerkelijk opgelegde boetes worden door de Gemeente niet als relevant geacht voor de Inschrijving.
69	Bijlage G.8 Data				Data vrijdag	Kunt u in navolging van vraag 5 uit Nvl 3 ook andere dataleveringen die per dagsoort uitgesplitst zijn aanleveren met maandag t/m donderdag en vrijdag uitgesplitst?	De data is nu uitgesplitst op maandag-donderdag en vrijdag.
70	Bijlage G.8 Data				Data KV6	Voor het opstellen van een realistische en uitvoerbare bieding is inzicht in potentiële verbeterpunten van groot belang. Deze zijn onder andere te herleiden uit Koppelvlaak 6 data. Kunt u deze data van de jaren 2019 t/m 2024 en de eerste helft van 2025 beschikbaar stellen?	Deze data zijn openbaar en door de vervoerder zelf op te vragen.
71	Bijlage G.8 Data				Data boetes zwartrijden	Kunt u inzicht geven in de door de huidige concessiehouder opgelegde boetes in verband met zwartrijden in de afgelopen 6 jaar? Graag ontvangen wij a. het aantal opgelegde boetes per jaar, b. het totaalbedrag aan opgelegde boetes per jaar en c. het bedrag dat daarvan daadwerkelijk is geïnd per jaar.	De informatie met m.b.t. boetes toegevoegd onder 26_Boeteoverzicht.
72	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.1	7	Beschikbaar stellen stallingslocatie	U stelt dat u bezig bent een stallingslocatie beschikbaar te krijgen. Tot op heden hebben wij hier geen concrete informatie over ontvangen. Vanwege keuzes die wij moeten maken met betrekking tot de implementatie, ontvangen wij graag een bevestiging dat de gemeente wel/niet een locatie van voldoende omvang ter beschikking stelt. Indien de gemeente een locatie ter beschikking stelt dan dienen de specificaties van deze locatie bij de Nvl 1 beschikbaar te zijn. (waaronder ten minste: locatie, oppervlak, huidig bestemmingsplan en eventueel ingezette wijzigingsprocedure, elektriciteitsaansluiting, gecontracteerd vermogen)	De gemeente heeft zoals aangegeven in de aanbestedingsleidraad de informatie inzake de stalling gedeeld, indien en voor zover de geïnteresseerde de vereiste geheimhoudingsverklaring (Standaardformulier 11) heeft ondertekend. De huurovereenkomst is hierbij gepubliceerd als Bijlage G.2.
73	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.1	7	Beschikbaar stellen stallingslocatie	Graag ontvangen wij van u de bevestiging dat, indien de eventueel ter beschikking te stellen locatie niet bij de beantwoording van Nvl 1 bekend is, deze locatie niet bindend voorgeschreven wordt.	Er is per definitie geen sprake van een bindende voorschrift van de locatie. Zie verder het antwoord op vraag 72.
74	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.6	8	Commercieel vertrouwelijke vragen	Graag ontvangen wij meer duidelijkheid over wat u verstaat onder 'Commercieel vertrouwelijk', zodat inschrijvers beter in kunnen schatten wanneer u een vraag als (commercieel) vertrouwelijk beoordeelt.	In aanvulling op de aanbestedingsleidraad kunnen de volgende kenmerken duiden op een commercieel vertrouwelijke vraag: • De vraag bevat bedrijfsgevoelige informatie, zoals beoogde oplossingen, specifieke methodieken of interne kostprijsopbouw. • De vraag kan concurrenten inzicht geven in de (inschrijf)strategie. • Het antwoord zou een concurrent voordeel geven dat deze zonder de vraag niet zou hebben gehad.
75	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.6	8	Mondelinge vragenronde	U geeft aan dat de mondelinge vragenronde de gelegenheid biedt aan de geïnteresseerde ondernemers om de vragen voor de eerste Nota van Inlichtingen mondeling toe te lichten wat de beweegredenen zijn van de vragen. Wilt u bevestigen dat dit ook geldt voor eventuele Commercieel vertrouwelijke vragen die door geïnteresseerde ondernemers zijn gesteld?	Ja, dat bevestigen wij.
76	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.6	8	Mondelinge vragenronde	Kunt u aangeven wie er namens de Gemeente aanwezig is bij de mondelinge vragenronde?	Twee direct bij het project betrokken ambtenaren zijn naar verwachting aanwezig. Daarnaast zijn adviseurs van Goudappel en Significant Synergy aanwezig.
77	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Toelichtende presentatie	U stelt dat de presentatie dient ter verduidelijking en verificatie van de Inschrijving en kan leiden tot bijstelling van één of meer scores die de beoordelingscommissie heeft toegekend aan de uitwerking van het vervoerplan, het ontwikkelplan, het materieelplan en het transitieplan. In deze opsomming missen wij het uitvoeringsplan en het implementatieplan. Wij nemen aan dat u ook voor deze plannen eventuele verduidelijking en verificatie wenst in de presentatie. Kunt u bevestigen dat het Uitvoeringsplan en Implementatieplan ook onderdeel zijn van de toelichtende presentatie?	Dat bevestigen wij. De aanbestedingsleidraad is hierop aangepast.
78	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Toelichtende presentatie	U stelt dat de presentatie dient ter verduidelijking en verificatie van de Inschrijving en kan leiden tot bijstelling van één of meer scores die de beoordelingscommissie heeft toegekend. Kunt u verduidelijken hoe dit precies werkt? Betekent dit dat de antwoorden die de Inschrijver ter plekke geeft, worden opgenomen en onderdeel vormen van de inschrijving? Of is het de bedoeling dat Inschrijvers later nog schriftelijk antwoord geven op door u gestelde vragen?	Tijdens de presentatie worden mondeling antwoorden en toelichtingen gegeven. Deze toelichtingen dienen uitsluitend ter verduidelijking of bevestiging van de ingediende inschrijving. Indien bijvoorbeeld tijdens de presentatie blijkt dat onderdelen van de inschrijving anders zijn geïnterpreteerd dan bedoeld, kan dit aanleiding zijn voor de beoordelingscommissie om één of meer scores bij te stellen. De gemeente kan voorafgaand aan of na afloop van de presentatie aanvullende schriftelijke vragen stellen, conform de bepalingen in paragraaf 7.13 van de leidraad.
79	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Toelichtende presentatie	U schrijft dat het niet toegestaan is 'aanvullende informatie te presenteren of in te brengen die tot gevolg heeft dat sprake is van een gewijzigde Inschrijving'. Wat bedoelt u precies met een gewijzigde Inschrijving? Strikt genomen kan alles wat na indiening aan de aanbidding wordt toegevoegd (schriftelijk of tijdens de presentatie) worden gezien als een wijziging. Daarentegen ligt de drempel voor een wezenlijke wijziging in aanbestedingsrechtelijke zin veel hoger en laat deze veel ruimte voor (niet-wezenlijke) wijzigingen. Hiertussen ligt een groot grijs gebied. Hoe gaat u hiermee om?	Een 'gewijzigde inschrijving' betekent dat u tijdens de presentatie geen nieuwe informatie mag toevoegen die de inhoud van uw inschrijving wezenlijk verandert. Uitleg, verduidelijking of toelichting op bestaande onderdelen is toegestaan, maar het toevoegen van nieuwe voorstellen, maatregelen of plannen is niet toegestaan. De grens ligt bij het wezenlijk wijzigen van het aanbod. Hoe gaat de beoordelingscommissie om met het grijze gebied? - Alleen verduidelijkingen en toelichtingen van wat al in de inschrijving staat zijn toegestaan; - Nieuwe informatie, aanvullingen of wijzigingen die de inschrijving inhoudelijk veranderen, worden niet meegenomen.

80	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Toelichtende presentatie	U geeft in de vierde alinea aan dat de score van de Inschrijving zowel naar boven als naar beneden kan worden bijgesteld. Wij nemen aan dat als de Inschrijving eventueel op meerderlei wijze interpreteerbaar is, dus niet duidelijk genoeg, dat de beoordelingscore voorafgaande aan de presentatieronde daarop is gebaseerd (naar beneden gestelde score). Ons inziens vormt de beoordelingscore daarmee de ondergrens voorafgaande aan de presentatieronde. Eventuele onduidelijkheden, mogelijke onbedoelde interpretaties van de aanbestedingsstukken of complexe afwegingen kunnen tijdens de presentatie bijvoorbeeld worden opgehelderd waarmee de score naar boven kan worden bijgesteld. Wilt u bevestigen dat u de Inschrijving voorafgaande aan de presentatieronde op z'n merites beoordeelt met gunningspunten en dat deze score niet naar beneden kan worden bijgesteld op basis van de presentatieronde? Indien nee, wilt u aangeven hoe de score precies wordt bepaald voorafgaande aan de presentatieronde? Met andere woorden, hoe beoordeelt u de Inschrijving als deze op meerderlei wijze interpreteerbaar is of onduidelijkheden bevat?	Dit bevestigen wij niet. Op basis van de presentatie kan de score zowel naar boven als naar beneden worden bijgesteld op basis van de presentatie. Voorafgaand aan de presentatie vindt de beoordeling plaats conform het gestelde in de leidraad. Mogelijke redenen om een score naar aanleiding van een presentatie naar beneden bij te stellen zijn: - Een presentatie geeft de kans te toetsen of het verhaal van de inschrijver aansluit bij de offerte. Bijvoorbeeld als er tegenstrijdigheden zijn of als blijkt dat een onderbouwing van een inschrijver incorrect is of minder sterk dan begrepen op basis van de inschrijving, dan kan een score naar beneden worden bijgesteld. - Als tijdens een presentatie risico's of onduidelijkheden aan het licht komen die eerder niet zichtbaar waren. Als de beoordelaars alleen naar boven zou mogen bijstellen, ontstaat een structurele bias: inschrijvers hebben dan niets te verliezen en alleen te winnen.
81	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Presentatie	Het valt ons op, dat de presentatie kan leiden tot het bijstellen van de scores voor de plannen: vervoerplan, ontwikkelplan, materieelplan en transitieplan. Klopt het dat uitvoeringskwaliteit hier ontbreekt?	Zie het antwoord op vraag 77.
82	Deel A Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Toelichtende presentatie	Is de volledige beoordelingscommissie aanwezig bij de toelichtende presentatie, dit mede gelet op de wisselende samenstelling daarvan? En hoe zit het met de deskundigen die in het kader van de beoordeling mogelijk worden ingeschakeld; zijn die ook aanwezig?	De volledige beoordelingscommissie is in principe aanwezig bij de toelichtende presentatie. Indien de samenstelling van de commissie per toetsings- of gunningscriterium verschilt, zijn de relevante beoordelaars voor het betreffende criterium aanwezig. Deskundigen die de commissie adviseren, kunnen ook aanwezig zijn indien hun expertise nodig is bij de toelichting en beoordeling.
83	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	1.1	12	Uitsluitingsgronden	In hoofdstuk 3,1,1 geeft u aan "U moet verklaren dat de omstandigheden zoals bedoeld in artikel 23 en 62 van de Wet personenvervoer niet op u van toepassing zijn". Hiervoor is geen standaardformulier opgenomen. Is een ondertekende UEA hierin voldoende?	Ja. Een handtekening onder het UEA geldt tevens als een ondertekening van de Inschrijving. Door het indienen van de Inschrijving gaat de Inschrijver expliciet akkoord met alle in het Bestek en eventuele andere aanbestedingsstukken gestelde eisen en voorwaarden. Daarmee verklaart de Inschrijver dus ook dat de omstandigheden zoals bedoeld in artikel 23 en 62 van de Wet personenvervoer 2000 niet van toepassing zijn op de Inschrijver.
84	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	3.2.1	15	Verzekeringen	U vraagt om bewijsstukken aangaande minimumeisen rondom aansprakelijkheidsverzekeringen. Klopt het dat u geen eis stelt aan de maximale leeftijd van de gevraagde bewijsstukken?	Dat klopt. We vragen om een kopie van de polis waaruit blijkt dat u verzekerd bent op het moment van inschrijving of om (een) verklaring(en) van een verzekeraar(s) die voldoet aan de ratingeisen zoals in de leidraad gesteld. In deze verklaring moet worden verklaard dat de verzekeraar bereid is om, indien de Concessie aan de Inschrijver (resp. Onderaannemer) wordt verleend, met de Inschrijver een of meerdere adequate verzekering(en) zoals in de leidraad genoemd af te sluiten.
85	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	3.2.1	15	Verzekering	U vraagt als verzekeringsbewijs om 'een kopie van de polis(sen); dan wel een (of meerderen) verklaring(en) van een verzekeraar(s) die voldoet aan de ratingeisen zoals hierboven gesteld'. Wilt u bevestigen dat u wat betreft de polis doelt op een polis die geldt op moment van inschrijving?	Ja, de polis waarnaar wordt gevraagd betreft een polis die geldt op het moment van inschrijving.
86	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	3.2.1	15	Financiële en economische draagkracht	U stelt slechts minimale eisen aan de financiële draagkracht van potentiële inschrijvers, namelijk bewijs van verzekering en een bereidverklaring tot het stellen van een bankgarantie van 500.000 euro. Tegelijkertijd zijn de financiële verplichtingen die volgen uit het winnen van de concessie aanzienlijk. Er moet een volledige zero emissie vloot instromen, die gelet op de vereisten aan de (capaciteit en kwaliteit van) het materieel en de dienstregeling, een investering van zeker 80 tot 100 miljoen euro met zich meebrengt. De financiële situatie van verschillende spelers op de Nederlandse markt is precair te noemen, zo blijkt uit verschillende recent gepubliceerde jaarrekeningen. Uit de jaarrekening over 2024 van de huidige vervoerder Keolis, blijkt bijvoorbeeld dat zij slechts een beperkt balanstotaal van 83 miljoen kent met een negatief eigen vermogen van -15 miljoen. Ook andere partijen combineren magere financiële resultaten met een zeer beperkt of negatief eigen vermogen. Om de continuïteit van het openbaar vervoer in uw gemeente te waarborgen achten wij het verstandig dat u aanvullende eisen stelt aan de financiële draagkracht van inschrijvers. Dit kan bijvoorbeeld door het stellen van een solvabiliteitscriterium aan de inschrijvende entiteit. Wilt u hiermee instemmen, dan wel toelichten op welke wijze de financiële draagkracht van de winnende vervoerder anders zal worden geborgd?	De gemeente stelt als minimumeis een verzekering en een bankgarantie van €500.000. Er worden geen aanvullende eisen gesteld aan de solvabiliteit of financiële draagkracht. De gemeente behoudt zich het recht voor om de financiële onderbouwing te toetsen, maar legt geen aanvullende eisen op.
87	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	3.2.1	16	bankgarantie	In de Aanbestedingsleidraad staat dat de bankgarantie binnen 35 dagen na gunning moet worden verstrekt. In Standaardformulier 2 Bereidstellingsverklaring staat een termijn van zes maanden. Wij verzoeken u beide documenten met elkaar in overeenstemming te brengen.	Dank voor uw signaal. Wij zullen de termijn voor het verstrekken van de bankgarantie in zowel de Aanbestedingsleidraad als Standaardformulier 2 op elkaar afstemmen. De juiste termijn staat vermeldt in de Aanbestedingsleidraad en wordt aangepast in het Standaardformulier, zodat hierover geen onduidelijkheid bestaat.
88	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	9	22	DRIS	U vraagt bij onderdeel b te beschrijven "de stand van zaken op het moment van inschrijving wat betreft de levering van gegevens voor DRIS conform de eisen gesteld in het Programma van Eisen". Klopt onze aanname dat u hiermee doelt op eis 7.7.2e? Indien onze aanname onjuist is, ontvangen wij graag een nadere toelichting op welke eis(en) u hier doelt.	Uw aanname is juist.
89	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	9	22	VETAG	U vraagt bij onderdeel c te beschrijven "overzicht van maatregelen die u in de periode tot aanvang van de Concessie treft om aan de VETAG en KAR eisen in het Programma van Eisen te voldoen". Graag ontvangen wij uw verduidelijking naar welke eis(en) in het PVE u verwijst m.b.t. VETAG.	Met de verwijzing naar VETAG in het Programma van Eisen wordt bedoeld: de eisen aan het gebruik van het VETAG-systeem voor prioriteitsverlening op verkeersregelinstallaties, zoals opgenomen in PVE eis 4.2.6. Inschrijvers dienen te beschrijven hoe zij hieraan voldoen.

90	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	9	22	Levering gegevens	Graag ontvangen wij nadere toelichting op uw vraag om "Testen die worden uitgevoerd om levering van gegevens conform de eisen gesteld in het Programma van Eisen te kunnen garanderen." Welke gegevens conform welke eisen doet u hierop, anders dan u bij andere onderdelen al vraagt?	Met "Testen die worden uitgevoerd om levering van gegevens conform de eisen gesteld in het Programma van Eisen te kunnen garanderen" wordt bedoeld dat de inschrijver moet aantonen dat de systemen (zoals DRIS, VETAG, KAR) correct functioneren en voldoen aan de eisen uit het PvE, zoals reisinformatie (hoofdstuk 7) en prioriteitsverlening (hoofdstuk 4). Dit betreft onder andere het testen van de koppeling, tijdigheid en volledigheid van de gegevenslevering aan de gemeente en derden.
91	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	12	22	Informatie en rapportage	U vraagt hier te beschrijven "Organisatie van de (management)informatiestroom aan de Gemeente conform de eisen in het Programma van Eisen en de concept-Concessiebeschikking". Graag zien wij uw verduidelijking naar welke eisen (zowel in het PvE als de concept-Concessiebeschikking) u hier precies verwijst.	Zie hiervoor hoofdstuk 13 Data en monitoring in het Programma van Eisen en artikel 7 van de concept-Concessiebeschikking.
92	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	23.2		Hardheidsclausule	U noemt specifiek dat het niet beschikken over voldoende transportcapaciteit als gevolg van netcongestie, waardoor niet kan worden voldaan aan de eis in PvE 4.3.1 dat al het vervoer in de concessie per dienstregeling 2030 ZE moet zijn, een reden kan zijn voor een beroep op de hardheidsclausule. Hoe verhoudt dit zich tot de aanbidding van de Concessiehouder? Als deze in zijn inschrijving een transitie per dienstregeling 2029 heeft aangeboden, is het dan alsnog mogelijk bij het uitblijven van een netaansluiting na een jaar een beroep te doen op de hardheidsclausule? Of kan dit alleen als de inschrijver uitging van een transitie per dienstregeling 2030? En hoe verhoudt deze clausule zich tot de aangeboden maatregelen in het Transitieplan, waar vervoerders in meer of juist mindere mate zich afhankelijk kunnen maken van het reguliere energienet? Een inschrijver die bijvoorbeeld toeschrijft naar een transitie per 2030, maar speculeert op een veel latere transitie (niet onaannemelijk gezien de laatste berichten van Tennet over het net in de regio Almere) met beroep op deze clausule, kan hier aanzienlijk financieel voordeel van hebben. Graag uw visie hierop.	De hardheidsclausule geldt voor situaties waarin het niet mogelijk is om aan de ZE-eis te voldoen door netcongestie. Indien u in uw inschrijving een eerdere transitie aanbiedt, kunt u bij uitblijven van een netaansluiting geen beroep doen op de hardheidsclausule. Ook voor Inschrijvers die een transitie aanbieden naar ZE in 2030, geldt dat zij een betrouwbaar transitieplan moeten aanbieden. Dit om te voorkomen dat er gespeculeerd gaat worden op een latere transitie.
93	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	21	Doorrijdhoogten	U geeft aan dat we moeten beschrijven hoe we komen tot de benodigde vergunningen, waaronder bijvoorbeeld het rijden met bussen die een fractie hoger zijn dan de officiële doorrijdhoogten, maar ruimschoots binnen de zekerheidsmarge vallen. In onze ogen is een verkeersbord een wettelijke eis waar wij ons aan moeten houden. Het niet voldoen aan de maximale toegestane hoogte, ook als u vraagt om een beschrijving om te komen tot een gunning, leidt naar onze mening tot een ongeldige of op z'n minst voorwaardelijke bieding. We verzoeken u daarom om als wegbeheerder schriftelijke toestemming te geven voor een hoger voertuig, aan alle inschrijvers.	De maximale doorrijdhoogte zoals aangegeven op de borden bij de betreffende viaducten is bepalend (zie ook Bijlage D.13 Bijzonderheden infrastructuur). Rekening houdend met het nog uit te diepen viaduct bij Almere de Steiger, betekent dit dat de bussen maximaal 3.40 meter hoog mogen zijn. De tekst in de Aanbestedingsleidraad is aangepast.
94	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	21	Doorrijdhoogten	U geeft aan dat we moeten beschrijven hoe we komen tot de benodigde vergunningen, waaronder bijvoorbeeld het rijden met bussen die een fractie hoger zijn dan de officiële doorrijdhoogten, maar ruimschoots binnen de zekerheidsmarge vallen. Indien u inschrijvers toestemming geeft om met hogere bussen in te schrijven dan volgens de verkeersborden is toegestaan: wat verstaat u onder 'ruimschoots binnen de zekerheidsmarge'? We ontvangen, in het kader van een gelijk speelveld voor alle inschrijvers, graag van u per kunstwerk de maximale hoogte die u als acceptabel beschouwt.	zie antwoord op vraag 93
95	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	21	Hoogte viaducten	Kunt u de daadwerkelijke hoogte van de viaducten binnen de gemeente delen met Inschrijvers? Dit is met name van belang voor de onderdoorgang bij Almere Haven van 3,20 meter.	Zie het antwoord op vraag 93.
96	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	21	Werving van rijdend personeel	In T1 hoofdstuk 4b vraagt u een plan van aanpak voor eventuele werving van rijdend personeel. In ditzelfde plan vraag u een risicoanalyse op dit thema in hoofdstuk 14a. In G6 2f vraag u in het kader van uitvoeringskwaliteit onze maatregelen voor het werven, boeien en binden van medewerkers in een krappe arbeidsmarkt. Het deel "werven" van deze laatste (G6) is overlappend aan de vraag in T1 4b. We stellen voor de maatregelen en de risico analyse in 1 van de twee plannen te beschrijven. Kunt u hierin meegaan? En in welk plan wilt u deze maatregel beschreven zien.	Nee. Het implementatieplan ziet op dit onderdeel op werving <i>voorafgaand</i> aan de Concessie. Het uitvoeringsplan ziet op dit onderdeel op werving <i>tijdens</i> de Concessie.
97	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	23	Toetsing van het plan	U schrijft dat u van ons verlangt dat we op een "deugdelijke" manier onderbouwen. Kunt u toelichten wat u deugdelijk vindt?	Zie de toelichting bij Ad (ii) op pagina 26 van de aanbestedingsleidraad.
98	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	23	T1 Implementatieplan	In de laatste alinea van deze paragraaf benoemt u dat de nodige of gevraagde (bewijs)stukken bijgevoegd moeten worden. In de tekst is ons is niet duidelijk welke stukken gevraagd worden. Kunt u dit met de inschrijvers delen?	Voeg bewijsstukken toe die uw aanpak, afspraken of planning onderbouwen, voor zover deze relevant zijn voor het Implementatieplan. Indien u geen bewijsstukken heeft die van toepassing zijn, hoeft u niets bij te voegen.
99	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.13	22	Detailplanning implementatieperiode	U vraagt hier ook toe te voegen "...de benodigde vergunningen en ontheffingen voor onder andere de Tank- en Laadinfrastructuur van het Materieel". Wij vragen ons af waar deze toevoeging vandaan komt, aangezien we verder niets teruglezen over beschrijving van 'tank- en laadinfrastructuur' in het implementatieplan. Ons inziens is de planning hiervan beter op zijn plek bij G5 Transitieplan, waarin u al vraagt om de maatregelen te beschrijven voor de betrouwbare transitie naar een 100% Zero-emissiebusstelsel ... en het realiseren van de daarbij behorende Tank- en laadinfrastructuur.	We begrijpen uw verzoek, maar nemen uw suggestie niet over. Voor de Gemeente is één overall implementatieplanning van belang om goed te kunnen toetsen of de implementatieplannen voldoende zekerheid bieden voor een tijdige en vloeiende implementatie van de Concessie.
100	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.2	20	Extern overleg	Wie/welke partijen bedoelt u precies met 'platformaanbieders'.	Met 'platformaanbieders' bedoelen wij aanbieders van digitale mobiliteits- of reisplatforms waarmee de concessiehouder tijdens de implementatie moet afstemmen. Denk hierbij aan: - Reisinformatie- en MaaS-platforms (bijv. 9292, Google Maps, MaaS-diensten) - Betaal- en ticketingsystemen (zoals OVpay, OV-chipkaart backoffice) - Eventuele integratiepartners voor data-uitwisseling (bijv. NDOV-loket, DRIS-leveranciers) Het gaat dus om partijen die zorgen voor informatievoorziening, ticketing en integratie in het OV-ecosysteem, zodat reizigers actuele informatie en betaalmogelijkheden hebben.
101	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.5	21	Implementatieplan onderdeel Social return	U vraagt in dit onderdeel van het implementatieplan de wijze waarop het social returnplan wordt opgesteld en geïmplementeerd. Begrijpen we het goed dat u hier een procesbeschrijving vraagt en niet de specifieke SROI-activiteiten die leiden tot de minimale invulling van de 1% van de loonsom aan SROI-activiteiten? Indien nee is en we de specifieke SROI-activiteiten wel dienen te beschrijven, dienen we dan uit te gaan van 1% van de loonsom zoals opgegeven in de Personeelsopgave zoals toegevoegd als onderdeel van de aanbestedingsdocumenten?	Uw interpretatie is correct: in het implementatieplan vragen wij een procesbeschrijving van hoe het social returnplan (SROI) wordt opgesteld en geïmplementeerd. U hoeft op dit moment nog niet de specifieke SROI-activiteiten te benoemen die leiden tot de minimale invulling van 1% van de loonsom. De uitwerking van de concrete activiteiten volgt pas na gunning.

102	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.6	21	Transparantie en sociale verantwoordelijkheid	U vraagt hier om 'de wijze waarop de eisen in het Programma van Eisen over de internationale sociale voorwaarden tijdig worden gerealiseerd' te beschrijven. Tegelijk geeft u aan dat alleen de winnende Inschrijver dit verder moet uitwerken tijdens de implementatieperiode. Ons inziens zijn deze twee punten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Aangezien het hebben of opstellen van dit beleid toch al een eis is (4.4.6) vragen wij u vraag 6 te schrappen of, als u hiertoe niet bereid bent, te verduidelijken wat u hier beschreven wilt zien.	Vraag 6 handhaven we, maar wordt verduidelijkt: wij vragen alleen om een korte beschrijving van uw aanpak en planning om tijdig te voldoen aan PvE-artikel 4.4.6 t/m 4.4.11. Het volledige beleid, risicoanalyse en plan van aanpak levert alleen de winnende inschrijver op tijdens de implementatieperiode. De aangepaste tekst in de aanbestedingsleidraad is (paragraaf 4.2 T1, punt 6): "Op hoofdlijnen hoe u borgt dat u tijdig voldoet aan de eisen in het Programma van Eisen (artikel 4.4.6 tot en met 4.4.11) over de internationale sociale voorwaarden (alleen de winnende Inschrijver moet dit verder uitwerken tijdens de implementatieperiode)."
103	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.7	21	Materieel	U vraagt hier om het 'moment waarop een schouw en testritten zijn voorzien teneinde vertegenwoordigers van de Gemeente en het ROCOV een indruk te geven van het comfort... en om hier advies over te geven'. Wat is precies het doel van het advies? Dat hangt namelijk nauw samen met het moment waarop de schouw en testritten moeten plaatsvinden.	Het doel van de schouw en testritten is om u feedback te geven op het comfort van het materieel, zodat u waar nodig en mogelijk nog aanpassingen kunt doen vóór de start van de concessie. Het advies is adviserend van aard en heeft geen formele status, maar kan wel leiden tot aanbevelingen die u dient te overwegen. Het moment van schouw en testritten dient tijdig voor de start van de concessie te zijn, zodat eventuele aanpassingen nog mogelijk zijn. Zie ook het antwoord op vraag 138.
104	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.3	23	Financiële situatie	Het is geen geheim dat de huidige concessie financieel lastig is gebleken (zie: https://raadvanalmere.nl/article/keolis-busvervoer). Ook de vorige concessie van Connexxion was regelmatig financieel lastig te noemen (zie: o.a. https://documentwijzer.raadvanalmere.nl/app/document?url=https:%2F%2Fapi.notubiz.nl%2Fdocument%2F2660796%2F3). Wij constateren dat u met deze aanbesteding meer eist op overigens terechte onderwerpen (ZE, dienstregeling etc.) maar dat er hetzelfde budget voor beschikbaar is. Wat is uw gedachte hierachter?	Het financiële kader is uitdagend, maar ons inziens haalbaar. Het is niet correct dat de beschikbare Exploitatiesubsidie gelijk is aan de huidige. Het exploitatiebudget is grofweg 15% hoger dan het huidige budget. In de financiële bepalingen is helaas een fout geslopen; het bedrag beschikbaar voor sociale veiligheid is abusievelijk niet opgenomen in de totale beschikbare Exploitatiesubsidie. Deze bedraagt derhalve € 21,6 mio (pp 2024). De Financiële Bepalingen zijn op dit punt aangepast. Tevens zijn de frequenties in eis 3.2.11 aangepast, waarbij voor Categorie A in de Spits 10 keer per uur geldt en categorie B 6 keer per uur in de Spits (in plaats van initieel 12 respectievelijk 8 keer per uur).
105	Deel A Aanbestedingsleidraad	5	5.3	25	Wijze van beoordeling	U geeft aan dat verwijzingen tussen plannen kunnen leiden tot een lagere score. Tegelijkertijd lezen we bij die plannen dat u juist verwijzingen verwacht, bijvoorbeeld in paragraaf 6.3 op pagina 32 onder 1. Algemeen deel. Kunt u nader toelichten hoe we uw opmerking onder 5.3 moeten interpreteren?	Waar we expliciet vragen om een verwijzing met een ander plan zal een verwijzing uiteraard niet tot een lagere score leiden. Verwijzen is ook toegestaan als er niet om wordt gevraagd, maar het mag niet zo zijn dat essentiële informatie alleen in een ander plan staat. Een plan moet op zichzelf volledig en begrijpelijk zijn. De opmerking in paragraaf 5.3 is bedoeld voor ongevraagde verwijzingen die bijvoorbeeld ten koste gaan van de zelfstandige leesbaarheid en onderbouwing van een plan of die uw Inschrijving een zoekplaatje maken. Dit kan (maar het hoeft niet) tot een lagere score leiden.
106	Deel A Aanbestedingsleidraad	5	5.3	25	Beoordeling	U stelt dat u bewust kiest voor een integrale beoordeling, omdat u van mening bent dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de beoordelingsaspecten. Vervolgens benoemt de aanbestedingsleidraad dat de samenstelling van de beoordelingscommissie per toetsings- of gunningscriterium kan verschillen, waardoor verwijzingen naar een ander plan kunnen leiden tot een lagere score. We willen benadrukken dat veel (strategische) keuzes en de uitwerking hiervan in de kwaliteitsplannen aan elkaar raken en met elkaar verweven zijn, waaronder het Materieelplan en Transitieplan of het Ontwikkelplan en Vervoerplan. Om herhalingen te voorkomen en de leesbaarheid van de bieding te vergroten, zijn (uiteraard uitsluitend indien nodig) verwijzingen onmisbaar. Kunt u aangeven hoe u met de beoordeling en door het beoordelingsteam de integraliteit borgt waardoor de bieding in zijn totaliteit kan worden beoordeeld? En wanneer leidt een kwalitatieve verwijzing naar een ander plan tot een lagere score?	Zie het antwoord op vraag 105.
107	Deel A Aanbestedingsleidraad	5	5.4	26	standaardformulier 8	In de leidraad staat benoemd dat aan de hand van Standaardformulier 8 moet worden beschreven (tweede bullit): "Indien van toepassing: de aangeboden (gegarandeerde) resultaten van die maatregel, concreet meetbare normen die u aanbiedt bij deze maatregel en/of garanties bij deze maatregelen." In standaardformulier 8 is dit echter niet opgenomen. Ook staat in de leidraad (derde bullit): "De wijze waarop u tijdens de uitvoering van de Concessie zal aantonen dat de aangeboden maatregel is uitgevoerd en, indien van toepassing, de wijze waarop u de resultaten van de maatregel meet en inzichtelijk (via monitoring) maakt aan de Gemeente." In het formulier staat echter enkel 'KPI of verificatiemethode', waarbij niet gevraagd lijkt te worden naar het aantonen van of de maatregel is uitgevoerd, maar enkel naar aantonen van resultaten. Wat is leidend? Klopt het dat we hetgeen in standaardformulier 8 benoemd moeten aanhouden, of verwacht u ook de genoemde punten in 5.4 terug te zien in standaardformulier 8? Dan horen we graag hoe we dit moeten verwerken in het formulier.	De aanbestedingsleidraad is leidend. Standaardformulier 8 is het format waarin u deze informatie vastlegt. De kolom "Korte beschrijving maatregel" is bedoeld om naast de maatregel ook – indien van toepassing – de aangeboden (gegarandeerde) resultaten en concrete meetbare normen/garanties op te nemen. De kolom "Wijze van aantonen" is bedoeld om zowel de verificatie van uitvoering als de monitoring van resultaten te beschrijven (bij KPI's inclusief meeteenheid, gewenste waarde en rapportagefrequentie; bij verificatiemethode inclusief V&V-methode en criterium wanneer voldaan is). U hoeft het format niet aan te passen, maar vult het zo in dat het volledig aansluit bij de eisen in paragraaf 5.4.
108	Deel A Aanbestedingsleidraad	5	5.4	27	Format	Wilt u de beantwoording van de gunningscriteria en de bijlagen per criterium in één pdf-bestand, of de beantwoording en bijlagen in twee aparte bestanden?	Zie het antwoord op vraag 166.

109	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	3	32	Relatie Vervoerplan - Materieelplan	In het Vervoerplan dient de inschrijver in te gaan op de relatie tussen het vervoeraanbod en het aangeboden materieel uit het Materieelplan. Het Vervoerplan heeft betrekking op het dienstregelingjaar 2028, het Materieelplan kan betrekking hebben op 2030, indien een inschrijver er voor kiest met bestaand materieel in 2028 te starten. Stel: vervoerder A start in 2030 met nieuw groot materieel en rijdt de eerste twee jaar met kleiner bestaand materieel. Vervoerder B start meteen in 2028 met nieuw groot materieel. In de beoordeling van het Vervoerplan wordt er dan geen rekening mee gehouden dat vervoerder A in de eerste twee jaar minder capaciteit aanbiedt dan vervoerder B, wellicht niet aan de zitplaatsnorm voldoet en aldus minder bijdraagt aan reizigerstevredenheid. U kunt deze onevenwichtigheid opheffen door de relatie te leggen tussen het Vervoerplan en het Overzicht Aanbieden Materieel, meer specifiek: het materieel in concessie per 12-12-2027. Bent u hier toe bereid? Zo niet, hoe gaat u dan deze onevenwichtigheid opheffen?	In het materieelplan (en Standaardformulier 10) geeft de Inschrijver wel de eventuele inzet van bestaand materieel aan. Alle minimumeisen (waaronder de zitplaatsnorm) gelden onverkort vanaf start concessie. Een inschrijver die in 2028 met kleiner, bestaand materieel start, moet in het vervoerplan aannemelijk maken dat hij in 2028 volledig aan deze normen voldoet met het in Standaardformulier 10 aangeboden materieel. Betrouwbaar eerder nieuw materieel aanbieden dan in 2030 wordt wel beloofd via het aangepaste transitieplan. Zie ook de antwoorden op vragen 134 en 159.
110	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	3.2.f	33	Doorkoppelingen	De voorgestelde doorkoppelingen van lijnen voor het realiseren van betere aansluitingen en/of meer rechtstreekse reismogelijkheden... Kunt u het verband tussen doorgekoppelde lijnen en betere aansluitingen verduidelijken?	Dit verband is er niet. De zinsnede 'betere aansluitingen en/of' hebben wij geschrapd uit bepaling 3.2.f
111	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	3.2.g	33	Nieuwe buslijnen	Dit artikel heeft betrekking op nieuwe buslijnen, die naar gebied buiten Almere rijden. Als voorbeeld noemt u een buslijn Almere - Utrecht Science Park. Conform PvE art. 2.1.1 is dit voorbeeld ook de enige verbinding waarop een inschrijver een nieuwe buslijn naar buiten Almere zou mogen aanbieden. De Provincie Noord-Holland maakt in de Nota van Zienswijzen (nr. 6) duidelijk dat deze uitbreiding in samenwerking met de concessie Gooi- en Vechtstreek tot stand dient te komen. Dit maakt het praktisch lastig voor gegadigden om deze verbinding in hun inschrijving op te nemen, én het plaatst de concessiehouder Gooi- en Vechtstreek in een bijzondere positie. Daarom stellen wij voor de mogelijkheid om nieuwe buslijnen naar gebied buiten Almere aan te bieden uit de uitvraag te halen. Daarmee kan ook sub. g in par. 6.3 van de Aanbestedingsleidraad vervallen. Neemt u dit over?	Nee, dit nemen wij niet over. Nieuwe buslijnen naar gebied buiten Almere zijn inderdaad alleen mogelijk via de routes als genoemd in bepaling 2.1.1 van het PvE. Het is echter op die routes wel mogelijk nieuwe lijnen vanuit andere Almeerse wijken aan te bieden.
112	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.2	30	DRK's per traject	De afstanden per lijn komen niet overeen de som van de afstanden tussen de individuele haltes (Bijlage G.4) Kunt dit corrigeren?	
113	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.2	30	Normalisering	Indien er sprake is van een afwijkende vrijdag is dit dan 51 dagen in een standaard jaar?	Dat hangt er van af. Stel fictief u biedt drie dienstregelingperiodes aan: een basisdienst van 30 weken, een vakantiedienst van 8 weken en een lentedienst van 14 weken. In de basisdienst rijdt u op vrijdag een andere dienstregeling dan op maandag tot en met donderdag, dan zijn er in het standaardjaar 30 "afwijkende" vrijdagen". Als u daarnaast in de lentedienst een vrijdag aanbiedt met een andere dienstregeling dan op maandag tot en met donderdag in de lentedienst, geldt die afwijkende vrijdag 14 dagen.
114	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.2	31	Weging DRK's	Oa in artikel 6.2 van de aanbestedingsleidraad omschrijft u de factoren welke bij het vaststellen van de gewogen dienstregelingkilometers worden toegekend aan de verschillende voertuiglengtes. Aan categorie E (15,01 meter t/m 18,75 meter) wordt factor 1,5 toegekend en aan factor D (13,51 meter t/m 15,00 meter) wordt factor 1,25 toegekend. Dit terwijl een voertuig uit categorie E niet of nauwelijks meer zitplaatsen biedt dan een voertuig uit categorie D. Bent u daarom bereid deze discrepantie op te heffen door de wegingsfactor van categorie D gelijk te stellen aan categorie E? Mocht u hiertoe toch niet bereid zijn, kunt u dan motiveren waarom niet?	Nee, de hogere factor is vanwege de extra plaatsen (zij het inderdaad niet evenredig) en de hogere exploitatiekosten van gelede bussen.
115	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.2.3	30	Afstand tussen haltes De Steiger en 't Oor	Inschrijvers dienen voor het bepalen van de DRK's uit te gaan van de afstanden zoals gegeven in bijlagen G.4 en G.5. In bijlage D.13 geeft u aan dat de busbaan tussen de haltes Almere-Haven, De Steiger en Busstation 't Oor voor december 2027 (en dus voor start van de concessie) wordt verlegd. Dit resulteert in een langere route van circa 600m per richting. Deze uitbreiding is niet opgenomen in de afstandentabel van bijlage G.4. Kunt u voor inschrijvers een nieuwe versie van Bijlage G.4. beschikbaar stellen, waarin deze mutatie is verwerkt?	De omlegging door Hortus vindt pas plaats na de concessiewisseling. Bij inschrijving dient u daarom uit te gaan van de huidige situatie, en zullen de stukken hierop aanpassen.
116	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Koppeling plannen	U geeft aan dat we de uitgangspunten inzichtelijk maken door een koppeling tussen het vervoerplan en het materieelplan. Bent u het met ons eens dat het wenselijk is om ook het Ontwikkelplan hierbij te betrekken, althans als koppelingen maken niet kan leiden tot een lagere score zoals in 5.3 vermeld?	Ja, een koppeling met het Ontwikkelplan is wenselijk. We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad als volgt aangepast: "Geef een analyse van het Concessiegebied en maak de vervoerkundige uitgangspunten inzichtelijk door een koppeling te maken tussen het Vervoerplan, het Ontwikkelplan (G3) en het Materieelplan (G4)."
117	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Inspelen op sociale functie	Kunt u aangeven wat u verstaat onder de sociale functie van het ov? We merken dat in de ov-sector dit een breed begrip is dat vaak door verschillende partijen anders wordt uitgelegd.	De eisen in het Programma van eisen voorzien naar oordeel van de gemeente voldoende sociale functie van het OV. Om onduidelijkheid te voorkomen hebben wij de woorden sociale functie OV laten vervallen in de aanbestedingsleidraad.
118	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2025	Onder 2.b staat ook "het aanbieden van een andere capaciteit in het Materieel dan het huidige Materieel". Dit lijkt ons dubbelop met c, bent u dit met ons eens en zou in dat geval de zin onder b kunnen komen te vervallen?	Ja, dat is dubbelop met onderdeel c. De passage "het aanbieden van een andere capaciteit in het Materieel dan het huidige Materieel" is verwijderd onder onderdeel b."
119	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2025	Onder 2.b zijn het eerste en laatste punt hetzelfde, zo lijkt het. Kunt u het eventuele verschil toelichten of anders de lijst aanpassen?	U heeft gelijk: het eerste en laatste punt onder 2.b ("het aanbieden van andere routes" en "andere routes") zijn inhoudelijk hetzelfde. Het laatste punt vervalt. Dit is tevens aangepast in de aanbestedingsleidraad.

120	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2025	Onder 2.c schrijft u: ... <i>dat dit Materieel voldoende vervoercapaciteit biedt in relatie tot de vervoervraag rekening houdend met piekbezettingen (bezettingsgraad; kent het ingezette Materieel een hogere of lagere capaciteit dan het huidige materieel)</i> . Kunt u deze zin nader toelichten? We lezen capaciteit in relatie tot de piekbezetting > klopt het dat u bedoelt de gemiddelde bezetting op het drukste punt? In de zin tussen haakjes lijkt u te vragen om een vergelijking met de huidige materieelinzet > klopt het dat het hierbij juist niet gaat om de bezetting maar om de beschikbare capaciteit ten opzichte van de huidige voertuigen?	Het betreft twee aparte aspecten. Ten eerste "licht u de vervoercapaciteit van het Materieel toe in relatie tot de vervoervraag rekening houdend met piekbezettingen". Daarbij is uitsluitend bezien van de gemiddelde bezetting op het drukste punt mager; u wordt gevraagd om ook de piekbezettingen te bezien. De wijze waarop u dat doet is aan u. De duidelijkheid, concreetheid en onderbouwing van uw analyse en de relatie tussen de aangeboden capaciteit en de vervoervraag maakt onderdeel uit van de beoordeling. Het tweede aspect over de vervoercapaciteit betreft een vergelijking met het huidige Materieel: we verwachten minimaal een vergelijking van het aantal zitplaatsen per uur op de drukste doorsnedes per lijn per dagsoort en per dienstregelingperiode.
121	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2025	Onder 2.c schrijft u: ... <i>dat dit Materieel passend is bij de beschikbare infrastructuur waarbij in ieder geval de relatie tussen capaciteit van het Materieel en de frequentie wordt toegelicht, bijvoorbeeld door toe te lichten vanaf welk aantal Ritten per uur u inzet van groter Materieel verkiesst boven een hogere frequentie</i> . Kunt u toelichten wat de relatie is tussen 'passend bij de infrastructuur' (wij lezen: past de bus op de haltes en kunnen alle draaibewegingen gemaakt worden etc) en de relatie tussen capaciteit en frequentie?	De relatie tussen 'passend bij de infrastructuur' en capaciteit/frequentie is als volgt: het materieel moet fysiek geschikt zijn voor de infrastructuur (haltes, bochten, lengte, hoogte) én de gekozen capaciteit (grootte bus) en frequentie moeten logisch aansluiten op de vervoervraag en infrastructuur. Het is bedoeling dat u onderbouwt dat het Materieel passend is bij de grotendeels vrijliggende busbanen in Almere en volgens u past waar momenteel veel met hoogfrequent vervoer wordt gereden.
122	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2025	U vraagt inschrijvers onder 2c te beschrijven op welke wijze de transitie naar ZE van invloed is op de dienstregeling en/of lijnvoering. In het kader van hetgeen is benoemd onder 5.3, verwacht u hier juist wel of juist niet een link met het Transitieplan?	De gemeente verwacht dat u de invloed van de transitie naar ZE op de dienstregeling en/of lijnvoering beschrijft. Een verwijzing naar het Transitieplan is toegestaan. Zie verder het antwoord op vraag 105.
123	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32		2c: Er wordt gevraagd om een vergelijking te maken met de capaciteit van het huidige materieel. Om onduidelijkheid en verschillen in interpretatie tussen inschrijvers te voorkomen: kunt u de informatie over het huidige materieel verschaffen? O.a. aantal zit-/stapplaatsen (in-/ex klapstoelen) en plattegronden?	De plattegronden van het huidige materieel zijn bijgevoegd als Bijlage G.11.
124	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3	33	Bijlagen vervoerplan	U vraagt om een bijlage met "het aantal dagen dat de verschillende dienstregelingen wordt gereden". Bedoelt u hier het aantal dagen in een standaardjaar?	Dat is correct: het aantal dagen in het standaardjaar. We hebben toegevoegd: 'en de data waarin de verschillende dienstregelingperiodes in Dienstregelingsjaar 2028 worden gereden'.
125	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.3.2 lid a. en c.	32	Data zwartrijden	U stelt dat de inschrijvende partij met maatregelen moet aantonen dat het aangeboden vervoeraanbod en de vervoercapaciteit past bij de vervoervraag. Om deze vraag goed onderbouwd te beantwoorden dienen wij over complete data te beschikken van de hoeveelheid reizigers op rit- en lijnniveau. Daarnaast is bekend dat het hanteren van open instapbeleid leidt tot relatief hoge zwartrijpercentages, waarbij we veronderstellen dat de mate van zwartrijden varieert per tijdstip en per lijn. Op dit moment beschikken we echter over geregistreerde CiCo data. Hiermee ontbreekt een goede basis voor onderbouwen van de aangeboden capaciteit, en tevens voor het inschatten en onderbouwen van de opbrengsteffecten van verschillende mogelijke wijzigingen in de dienstregeling. Wij verzoeken u met klem om de zittende vervoerder inzage te laten geven in de daadwerkelijk hoeveelheid reizigers op rit- en lijnniveau inclusief zwartrijders. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan vragen we u hoe we om dienen te gaan met deze missende informatie voor wat betreft de onderbouwing van onze aanbidding op dit onderdeel.	
126	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	34	Maximum aantal pagina's ontwikkelplan	U vraagt inschrijvers in het ontwikkelplan in te gaan op zes verschillende onderdelen, waaronder een uitgebreide visie waarin meerdere elementen dienen terug te komen, en waaronder een casus waarin meerdere onderwerpen samenkomen. Met het huidige maximum van 20 pagina's is het risico dat onderdelen onvoldoende uitgediept kunnen worden. Bent u bereid het maximum aantal pagina's voor het ontwikkelplan te verruimen naar 25 pagina's?	Wij hebben het aantal pagina's van 20 aangepast naar 25 in de aanbestedingsleidraad.
127	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	34	Nota van Uitgangspunten	In de uitvraag voor het ontwikkelplan staat dat wij in onze visie op het concessiegebied rekening dienen te houden met de ambities, doelen en uitgangspunten zoals verwoord in de OV-visie allGo 2.0 2028-2037 (bijlage D.23) en de Nota van Uitgangspunten (bijlage D.24). Wij constateren echter dat de OV-visie allGo 2.0 is opgenomen als bijlage D.22 in plaats van bijlage D.23, en dat bijlage D.23 de titel "Nota van Uitgangspunten" draagt, maar inhoudelijk het raadsvoorstel betreft en niet de Nota van Uitgangspunten zelf. Kunt u bevestigen dat wij in onze visie rekening dienen te houden met de daadwerkelijke Nota van Uitgangspunten? Zo ja, dan verzoeken we u de bijlagen en verwijzingen in de aanbestedingsleidraad te corrigeren.	Dank voor uw oplettendheid. De verwijzingen zijn bijgewerkt en de Nota van Uitgangspunten is toegevoegd.
128	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	34	Visie Ontwikkelplan	Bij de visie op doorontwikkeling dient inschrijver rekening te houden met 'de ambities, doelen en uitgangspunten die zijn verwoord in de OV-visie AllGo (hierbij bedoelt u waarschijnlijk bijlage D.22 ipv D.23) en de Nota van Uitgangspunten (bijlage D.23 ipv D24)'. Kunt u het concreet aangeven wat u verstaat onder de doelen, ambities en uitgangspunten? (de uitgangspunten in de OV-visie zijn anders dan die genoemd in de NvU)	Het klopt dat wij bedoelen voor: - OV-visie AllGo, bijlage D.22 in plaats van D.23 en; - de Nota van Uitgangspunten bijlage D.23 in plaats van D24. Deze verwijzingen zijn aangepast in de Aanbestedingsleidraad. U dient beide documenten te raadplegen en te gebruiken in de verwoording van uw visie
129	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	35	Wijzigingen busvloot (e.)	Wat bedoelt u met 'beschikbaarheid en gangbaarheid' van busvloot?	Met beschikbaarheid bedoelen wij of u extra voertuigen relatief eenvoudig kunt toevoegen aan de Concessie (bijvoorbeeld door bijbestelling of herallocatie). Met gangbaarheid bedoelen wij of voertuigen uit uw busvloot relatief eenvoudig in of uit andere concessies of gebieden inzetbaar zijn (bijvoorbeeld door standaardisatie of compatibiliteit).
130	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	35	Wijzigingen busvloot (e.)	Wat bedoelt u met uw opmerking 'die u veel inzet op de Stadsdienst'? Met welke reden ontbreekt hier de Streekdienst?	Met de opmerking "die u veel inzet op de Stadsdienst" wordt bedoeld dat u in uw beschrijving vooral ingaat op het materieel dat het meest wordt ingezet op de stadsdienst. De reden dat de streekdienst ontbreekt, is dat de steekdienst in de praktijk meer uitwisselbaar is, in de stadsdienst waarschijnlijk meer behoefte zal zijn aan flexibiliteit en om de inschrijflast te beperken. U hoeft dus geen beschrijving van het streekmaterieel op te nemen.

131	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4.G3	35	Wijzigingen in samenstelling busvloot	U vraagt inschrijvers in te gaan op wijzigingen in de samenstelling van de busvloot. Eén van de aspecten die meespeelt is de mogelijke levering van nieuw materieel. Kunt u aangeven hoever van tevoren u verwacht dat een eventuele uitbreiding van de vlootbehoefte bekend zal zijn? Kunt u daarnaast aangeven of een uitbreiding of inkrimping van de vloot structureel of kort van aard zal zijn (onvoorzien omstandigheden buiten beschouwing gelaten?)	De gemeente kan vooraf niet exact aangeven wanneer een eventuele uitbreiding of inkrimping van de busvlootbehoefte bekend zal zijn. De grootste voorziene uitbreiding is de bediening van Almere Pampus. Wanneer en welke vorm zal pas duidelijk worden in gedurende de concessieperiode.
132	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4e	35	Wijzigingen in de samenstelling busvloot	Het is ons niet geheel duidelijk wat u bedoelt met deze vraag en waarom deze kleine wijzigingen zo van belang zijn. Kunt u dit toelichten?	De ervaring leert dat bij het jaarlijkse vervoerplan of de vervoerplanprocedures wijzigingen kunnen ontstaan die leiden tot kleine wijzigingen van de busvloot, maar dat de flexibiliteit om dit toe te staan in de praktijk moeizaam is. Bijvoorbeeld omdat Materieel slecht uitwisselbaar is tussen concessies.
133	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4e	35	Wijzigingen in de samenstelling van de busvloot	Kunt u nader toelichten wat u met het derde punt ("geschiktheid van de regeling voor zowel meer- als minderwerk") precies bedoelt? Verwacht u dat inschrijvers toelichten of zij de regeling geschikt achten voor de casus of hoe zij de regeling in de praktijk toepasbaar zien?	Met "geschiktheid van de regeling voor zowel meer- als minderwerk" bedoelen wij dat u toelicht hoe de regeling in de praktijk toepasbaar is bij uitbreiding (meerwerk) of inkrimping (minderwerk) van de busvloot. Wij verwachten dus een praktische toelichting op de toepasbaarheid van de regeling, niet alleen of u deze geschikt acht.
134	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	Beoordeling Materieelplan	Volgens het doel van het Materieelplan bent u op zoek naar 'comfortabel, toegankelijk en flexibel inzetbaar Materieel dat gemak biedt aan de Reiziger, waarmee het vervoersaanbod uit het Vervoerplan uitgevoerd kan worden en tegelijkertijd ingespeeld kan worden op de ontwikkelingen binnen de Concessie'. Wij lezen in het beoordelingskader (onder het kopje 'Hoe gaan wij uw plan beoordelen?') van het plan niet expliciet dat het moment van instroom van de vloot meeweegt in de beoordeling van de aangeboden kwaliteit, terwijl ons dit een logisch gevolg lijkt van deze doelstelling. Immers, als een nieuwe vloot bij start van de concessie instroomt, hebben reizigers hier 100% van de concessieperiode profijt van, terwijl ze bij een instroom per dienstregeling 2030 nog geen 80% van de concessieperiode profiteren van de aangeboden kwaliteit. Wij verzoeken u dit verschil in aangeboden kwaliteit expliciet in te maken in het beoordelingskader.	Het is niet per se zo dat eerdere instroom van nieuw materieel over het geheel van de Concessie tot meer comfort etc. leidt. Eerdere instroom van nieuw materieel zorgt er immers ook voor dat dit materieel aan het einde van de concessieperiode ouder is dan materieel dat later is ingestroomd. We moeten dus rekening houden met het verschil tussen bijvoorbeeld: - 2 jaar bestaand materieel van 10 jaar oud bij aanvang concessie en 8 jaar nieuw materieel na instroom bij aanvang jaar 3 of - Nieuw materieel vanaf de start dat 8 jaar oud is bij aanvang jaar 9. De leidraad is wel aangepast met betrekking tot het transitieplan (Gunningscriterium G5). Daarin wordt een snellere betrouwbare transitie positief beloofd. Ook zijn de gewichten voor G4 en G5 iets aangepast (van 15 naar 12,5 en van 5 naar 7,5). Zie ook de antwoorden op vragen 109 en 159. We willen voorkomen dat er te scherpe of te risicovolle beloftes worden gedaan in de Inschrijving die niet waargemaakt worden. Dit is in het belang van de Reiziger en van de Inschrijvers aan wie die de Concessie niet is verleend. Daarom is in de financiële bepalingen een transitieboete opgenomen als artikel 17.
135	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.4	35	Wijzigingen in de samenstelling van de busvloot	U verzoekt ons om in te gaan op de geschiktheid van de regeling voor zowel Meer- als Minderwerk. Dat is echter een regeling die is opgenomen in Deel C Financiële bepalingen (artikel 3). Wij nemen aan dat wij, door middel van NvI's in deze aanbestedingsprocedure, vragen kunnen stellen of opmerkingen kunnen maken over de geschiktheid van de regeling. Wij kunnen ons niet goed voorstellen hoe we in een kwaliteitsplan hierover uitwijden, zonder dat dit neigt naar voorwaardelijkheid. We verzoeken u daarom om deze zin te schrappen.	Het gevraagde ziet niet op de financiële verrekenregeling voor Meer- en Minderwerk in Deel C Financiële Bepalingen (artikel 3), maar op de geschiktheid van uw eigen organisatorische/operationele regeling om wijzigingen (±2 bussen) praktisch te kunnen realiseren (capaciteit, contracten, processen). De regeling in Deel C staat vast; daarover kunt u in de NvI-rondes vragen stellen, maar die hoeft u niet te commentariëren in G3. We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad als volgt verduidelijkt (par. 6.4, punt e): "geschiktheid van uw eigen organisatorische/operationele regeling om zowel Meer- als Minderwerk te kunnen uitvoeren (dit ziet niet op de financiële verrekenregeling in Deel C, artikel 3)"
136	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	Beoordeling materieelkeuzes gericht op efficiënt ingericht vervoer	U schrijft dat deze aspecten wel worden uitgevraagd in het Materieelplan maar hier niet worden beoordeeld, omdat ze onderdeel zijn van G2 en G6. Wij kunnen deze redenatie niet volgen, zeker niet in het licht van wat er onder 5.3 in de aanbestedingsleidraad staat. We verzoeken u daarom of deze aspecten wel te beoordelen in het Materieelplan, of deze aspecten alleen in G2 en G6 uit te vragen en niet in G4.	Het is voor de beoordelaars handiger om de huidige insteek te handhaven. Zie ook de verduidelijking in het antwoord op vraag 105 over wat er staat in paragraaf 5.3.
137	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	materieeloverzicht	Gevraagd wordt om het in standaardformulier 10 opgenomen Materieel te omschrijven. In standaardformulier wordt enkel gevraagd om de bussen (merk+type). Betekent dit dat de buurtbussen (c.q. auto's) niet opgenomen en beschreven hoeven te worden?	Ook buurtbussen en/of auto's dienen daar te worden beschreven. Standaardformulier 10 is hierop aangepast.
138	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	volgorde	Gevraagd wordt om de onderwerpen in benoemde volgorde op te nemen: bedoelt u hiermee eerst 1a dan 1b (punt 2 bestaat niet), of ook de volgorde van de punten eronder? En als die punten ook bedoeld worden, betekent dit dat u verwacht dat we eerst het stadsdienst materieel beschrijven en vervolgens de overige materieeltypen? Of wilt u dat we eerst de specificaties benoemen en dan het interieur? Kunt u expliciet aangeven welke onderwerpen u in welke volgorde terug wilt zien in het materieelplan? En mogen we daar desgewenst onderdelen aan toevoegen (bijv. over het exterieur)?	Het is voor de beoordelaars handiger als alle inschrijvingen een soortgelijke volgorde hanteren. Dit is geen vereiste. Daarom vragen we het en eisen we het niet. De vraag geldt vooral voor de hoofdonderwerpen (eerst: Een beschrijving hoe het Zero-emissiematerieel past bij het BRT-systeem van de Stadsdienst [...]), en dan Een beschrijving van de specificaties en het interieur van nieuw Zero-emissiematerieel [...] aan bod laten komen. U mag onderwerpen toevoegen. We vragen u om "in ieder geval" in te gaan op de in de leidraad beschreven onderwerpen.

139	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	te beschrijven materieel	Alle materieel dat ingezet wordt vanaf start concessie moet beschreven worden. Echter, voor bussen die pas na een aantal jaren worden instromen zijn de precieze specificaties nog onbekend. Ons insziens is het ook onwenselijk om de specificaties van deze bussen nu al vast te zetten, gezien ontwikkelingen van de komende jaren (in wensen vanuit de concessie en innovatie bij de bussen) niet meegenomen worden. We stellen voor om enkel het materieel tot 2030 te beschrijven.	We hebben uw verzoek als volgt verwerkt. Materieel dat instroomt tot en met 31 december 2030 moet volledig worden beschreven. Voor Materieel dat later instroomt geldt het volgende. Indien u op het moment van inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Bus dat later zal instromen, dient u aannemelijk te maken dat u op de aangeboden instroomdatum zal kunnen beschikken over Bussen met de door u aangeboden eigenschappen (bijvoorbeeld oplaadmogelijkheden voor Reizigers) en de door u aangeboden aantal zitplaatsen, bijvoorbeeld door te wijzen naar verschillende typen Bussen die nu reeds op de markt verkrijgbaar zijn (waarbij de uiteindelijke keuze voor een van deze Bussen, dan wel een tegen die tijd beschikbaar nieuw type op een later tijdstip mag worden gemaakt). Het is niet toegestaan de instroom van Bussen tijdens de looptijd van de Opdracht afhankelijk te maken van onzekere toekomstige (technische) ontwikkelingen. De leidraad is hierop aangepast.
140	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	35	chique uitstraling materieel beoordeling	In het PvE staat (4.5, p24): "Daarom worden de gegadigden in de Aanbesteding uitgedaagd om nadere invulling te geven aan de transparante en chique uitstraling." en "Daarom worden Inschrijvers in de Aanbesteding uitgedaagd om nadere invulling te geven aan de hoogwaardige en chique uitstraling." Echter, in de leidraad wordt voor het materieelplan als doelstelling en beoordelingspunten benoemd: comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit van het materieel. De hoogwaardigheid en uitstraling lijkt daarmee niet gevraagd en beoordeeld te worden, waardoor dit niet overeenkomt met hetgeen in het PvE benoemd. Hoe worden we verwacht dit op te nemen in de plannen?	Het deel dat gegadigden worden uitgedaagd om invulling te geven aan de transparante en chique uitstraling is niet van toepassing. Het Programma van eisen is hierop aangepast.
141	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Nieuw Materieel	U geeft aan in lid 1.a van G4 Materieelplan dat we onderwerpen of onderdelen aan bod moeten laten komen voor nieuw Materieel. U geeft vervolgens aan dat er voor nieuw Materieel dat vanaf 2028 instroomt geen verplichting is voor opgave van merk en type en logischerwijs daaraan gekoppelde voorzieningen/systemen. Hier constateren we een elementair verschil tussen de beoordeling van nieuw Materieel dat wordt ingezet bij start van de Concessie ten opzichte van nieuw Materieel dat instroomt vanaf 2028. Merk en type van Materieel kunnen namelijk belangrijk zijn voor de onderdelen comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit en daarmee de beoordeling van G4 Materieelplan. Is onze interpretatie juist dat bij opgave van specifieke kenmerken van merk en type die vanwege het merk en type meerwaarde hebben voor de onderdelen comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit worden beoordeeld met gunningspunten en de Inschrijver die geen opgave doet van merk en type op dit aspect geen gunningspunten toebedeeld krijgt wat per definitie resulteert in een lagere eindscore uitgaande van gelijkheid van de overige inhoud van dit Materieelplan? Indien nee, wilt u verklaren waarom die niet het geval is en er verschil bestaat tussen de aan te leveren informatie bij de Inschrijving voor Materieel dat wordt ingezet vanaf de start van de Concessie en Materieel dat ingezet wordt vanaf 2028?	Het antwoord op vraag 143 lijkt uw punt te adresseren. Mocht u nog verduidelijking wensen, dan kunt u een vervolgvraag stellen.
142	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Nieuw Materieel	Inschrijver is verplicht dat conform lid 1.a tweede bullt van G4 Materieelplan er bewijsstukken als bijlage dienen te worden aangeboden. Hier constateren we echter een conflict met de mogelijkheid dat de Inschrijver niet verplicht is om het merk en type van het Materieel vanaf 2028 op te geven. Als er geen merk en type bekend is bij de Inschrijver is het ook niet mogelijk om een overeenkomst of intentieovereenkomst te overleggen. Wij adviseren u om het merk en type van Materieel na 2028 wel verplicht te stellen waarmee de eis voor het aanleveren van overeenkomst gehandhaafd kan blijven.	Zie het antwoord op vraag 143.
143	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Specificaties	We lezen dat het merk niet gevraagd wordt bij materieel dat instroomt vanaf 2028 of later. Echter is 2028 op enkele weken na het begin van de concessie. Is dit jaartal juist of is er sprake van een verschrijving?	Het jaartal klopt inderdaad niet. De datum moet 31 december 2030 zijn. De leidraad is hierop aangepast.
144	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Bestaand materieel	Begrijpen we het goed dat bestaand materieel in het geheel niet beschreven hoeft te worden in het Materieelplan? Als we dat niet goed begrijpen, welke onderdelen zoals uitgevraagd in de aanbestedingsleidraad gelden specifiek <i>wel</i> voor bestaand materieel?	Alleen in Standaardformulier 10 beschrijft u de eventuele inzet van bestaand materieel.
145	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Beschrijving interieur	Wat bedoelt u met "klantinterface in het materieel"?	Met "klantinterface in het materieel" bedoelen wij de voorzieningen waarmee de reiziger interactie heeft tijdens de rit. Denk hierbij aan: - Informatieschermen (realtime reisinformatie, overstappen, steringen) - Kaartlezers en validatiepunten (OV-chipkaart, OVpay) - Bedieningspanelen voor reizigers (bijv. stopknoppen, intercom) - Eventuele extra functies zoals USB-oplaadpunten of wifi-indicatie
146	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Nieuw materieel en afspraken	Kunt u een beschrijving geven hoe u het Zero-emissiematerieel vindt passen bij het systeem van de Stadsdienst?	Wij laten dit over aan Inschrijver, waarbij u minimaal ingaat op: - Aantal deuren en de invloed van de deuren bij het instappen van drukke haltes; - Verhouding en aantal zit- en staanplaatsen; - Het gemak waarmee Reizigers met een kinderwagen en/of rolstoel kunnen in- of uitstappen. De Aanbestedingsleidraad is hierop aangepast.
147	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Onderdeel 1, b.	Onderdeel b bij gunningscriterium G4 overlapt volledig met het uitgevraagde in G5 Transitieplan. We stellen voor om het onderdeel b uit G4 over te brengen naar G5. Hierdoor ontstaat een chronologisch en structureel beter transitieplan in onze optiek.	Bedankt voor uw suggestie. We hebben deze overgenomen en verwerkt in de leidraad door onderdeel b van G4 te verwijderen uit het Materieelplan.
148	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Bestaand materieel	Specificaties en interieur van in te stromen bestaand materieel hoeft niet beschreven te worden. Wat moet wel van het bestaande materieel beschreven worden?	Zie het antwoord op vraag 144.
149	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	specificaties	Er wordt benoemd dat de specificaties moeten worden beschreven, waarbij een lijst wordt benoemd dat in het standaardformulier 10 is opgenomen. Moeten deze gegevens ook expliciet in het plan worden opgenomen of mag verwezen worden naar het standaardformulier?	U mag in het materieelplan verwijzen naar Standaardformulier 10 voor de specificaties.

150	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	bijlagen leveranciersovereenkomst	Bij punt 1a wordt benoemd dat een leveranciersovereenkomst "met verwijzing naar in de bijlage toegevoegde gesloten overeenkomsten of documenten" moet worden bijgevoegd. Welke overeenkomsten of documenten worden bedoeld?	De tekst was onduidelijk. De zinsnede "(met verwijzing naar in de bijlage toegevoegde gesloten overeenkomsten of documenten)" hebben we verwijderd.
151	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	leveranciersovereenkomst	U vraagt om overeenkomsten met leveranciers bij de beschrijving van specificaties en het interieur. Klopt het dat u een overeenkomst bedoelt met de busleverancier(s) voor de bussen die aan het begin van de concessie instromen en niet alle leveranciers van mogelijke andere onderdelen en latere instroom van de bus? Dit kan immers een grote hoeveelheid overeenkomsten opleveren met veel onzekerheden. Mogelijk past het aanleveren van deze overeenkomsten beter bij het gevraagde in G5 Transitieplan?	Wij vragen u om in ieder geval alle overeenkomsten aan te leveren voor materieel dat instroomt tot en met 31 december 2030.
152	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	specificaties en interieur	U impliceert met hetgeen beschreven onder de bullet points dat specificaties enkel bijdragen aan 'flexibel inzetbaar' en interieur aan 'comfort, toegankelijkheid en gemak'. Wordt per onderdeel enkel beoordeeld op deze doelen? Hoe verhoudt zich dit tot hetgeen benoemd bij hoe het plan wordt beoordeeld?	We begrijpen de onduidelijkheid. We hebben de beide zinnen aangepast naar: "inclusief een onderbouwing hoe dit bijdraagt aan de doelen van dit gunningscriterium, passend bij de reisafstanden en de context van de Concessie."
153	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	context gemeente	Wat verstaat u onder 'context van de gemeente', gezien de bussen ook buiten gemeente Almere rijden?	"Gemeente" is aangepast naar "Concessie".
154	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	37	Bijlagen G.4	Kunt u specificeren wat een grafische weergave moet inhouden?	De beschrijving van het interieur betreft minimaal: - de indeling (lieft met grafische weergave); - het aantal deuren; - de stoelen (comfort, aantallen in de rijrichting en de steek) - Klantinterface in het Materieel en het aantal en snelheid van de kaartlezers (in verband met het open instapregime); en - Eventuele extra functionaliteiten bovenop de eisen die bijdragen aan comfort en gemak, inclusief onderbouwing hoe dit leidt tot comfort en gemak voor de Reiziger, passend bij de reisafstanden (met verwijzing naar in de bijlage toegevoegde grafische weergave of tekeningen). De grafische weergave wordt als volgt gewijzigd vastgesteld: Grafische weergave of (technische) tekeningen (waaronder plattegronden, zij aanzichten, vooraanzichten, foto's et cetera) van het interieur van het in te stromen bestaande en nieuw materieel. Hierbij wordt gevraagd om de volgende afbeeldingen: - Een grafische weergave van het interieur en exterieur van elk type Voertuig in kleur in de vorm van een foto(bewerking) en/of 3-dimensionale artist impression. - 3-dimensionale artist impression van elk type Voertuig in kleur; - Foto(bewerkingen) van het interieur en exterieur van elk type Voertuig; - Een voertuigplattegrond met een duidelijk herkenbare weergave van de voor staanplaatsen (mits van toepassing) beschikbare delen van het interieur; - Technische tekeningen met daarin de hoofdmaten, waaronder afmetingen van het interieur en vloerhoogte(n) van elk type Voertuig.
155	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	37	beoordeling materieelplan	Voor G4 Materieelplan wordt bij de beoordeling benoemd dat de beoordelingscommissie let op: "Duidelijk en concreet inzicht geeft in het aangeboden comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit van het Materieel;" en "Met een onderbouwing aannemelijk maakt dat het aangeboden Materieel extra comfort, gemak, faciliteiten en toegankelijkheid (meer dan geëist) levert voor de Reiziger." Het eerste sluit aan bij het gunningscriterium doel, het tweede geeft een verandering hierop door 'faciliteiten' te benoemen en flexibiliteit weg te laten. Hoeven de maatregelen rondom flexibiliteit niet onderbouwd te worden? En wat wordt bedoeld met 'faciliteiten'?	"Faciliteiten" is aangepast naar "flexibiliteit".
156	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	37	beoordeling materieelplan	Benoemd wordt dat het plan beoordeeld wordt op aspecten van het Materieel. In het plan wordt echter ook 'benodigde Tank- en laadinfrastructuur en afspraken' benoemd als onderwerp dat in ieder geval aan bod moet komen. Hier wordt echter niet op beoordeeld. Ook lijkt het beschrijven van de laadinfra niet te passen bij het doel van het gunningscriterium (comfortabel, toegankelijk en flexibel inzetbaar Materieel). Zou punt 1b niet bij het transitieplan ondergebracht moeten worden? En wanneer dit onderwerp wel in het materieelplan blijft: kunt u nader toelichten hoe hierop wordt beoordeeld?	Zie het antwoord op vraag 147.
157	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	37	Materieelplan	U vraagt om een grafische weergave van nieuw in te zetten ZE-materieel in de bijlage. Wat verstaat u onder 'grafische weergave'? Bedoelt u hiermee een technische tekening van de indeling van ZE-materieel?	Zie het antwoord op vraag 154.
158	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5.G4	36	Materieel dat na 2028 instroomt	Voor materieel dat vanaf 2028 of later instroomt hoeft het merk en type nog niet bekend te zijn. Wij willen u erop wijzen dat dit inschrijvers die beginnen met bestaand materieel en later de transitie maken naar zero emissie met nieuw materieel mogelijk een groot (economisch) voordeel biedt. Immers inschrijvers hoeven geen harde garanties te geven omtrent bijvoorbeeld levering en prijzen. Dit maakt ook dat het voor u lastiger is een eerlijk vergelijk te maken tussen de verschillende offertes. We stellen daarom voor dat al het materieel dat benodigd is om de geëiste transitie naar zero-emissie (uiterlijk 2030) mogelijk te maken volledig in de offertes opgenomen moet zijn, inclusief merk, type en leververklaringen. Bent u hiertoe bereid? Indien dit niet het geval is kunt u toelichten waarom niet?	Ja, zie ook het antwoord op vraag 151.

159	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.6	37	Transitie naar 100% ZE	U spreekt als doelstelling voor G5 Transitieplan de ambitie uit zo snel mogelijk een betrouwbare transitie te realiseren naar een 100% Zero-emissiebusstelsel. Dit past in lijn met uw ov-visie allGo 2.0 2028-2037 uitgangspunt 'Vergroenen busvervoer' en het doel van de Concessie zoals beschreven in de Nota van Uitgangspunten. U waardeert de kwaliteit van de geboden maatregelen op betrouwbaarheid van de transitie. Wij delen uw standpunt dat betrouwbaarheid voor snelheid gaat. Maatregelen die echter op een betrouwbare wijze aantonen dat vóór het dienstregelingjaar 2030 een 100% ZE-bussysteem is te realiseren, dragen substantieel meer bij aan uw doelstelling dan als dit uiterlijk bij start dienstregelingjaar 2030 plaatsvindt. Over de Concessieperiode van 9,5 jaar betekent dit dat bij een volledig ZE-bussysteem bij start van de Concessie de doelstelling 100% is ingevuld en bij een volledig ZE-bussysteem bij start dienstregelingjaar 2030 maar grofweg 80% van de doelstelling is ingevuld. Wij adviseren u met klem om gunningspunten toe te kennen aan zowel betrouwbaarheid van de transitie als ook de snelheid van de transitie om uw doelstelling volledig in te vullen, waarbij de onderlinge verhouding van de gunningspunten in lijn liggen met uw duurzaamheidsdoelstelling. Wij zien graag uw positieve reactie op ons advies en verzoeken u om dit in de aanbestedingsleidraad te verwerken.	In lijn met de aangepaste eis 4.3.1 (naar aanleiding van vraag 143) geldt dat vanaf 31 december 2030 uitsluitend ZE-materieel mag worden ingezet. Daarnaast is gunningscriterium G5 aangepast ten aanzien van een eerdere transitie naar ZE. Zie in dit kader ook de antwoorden op vragen 109 en 134.
160	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.6	37	Uiterlijke ingangsdatum 100% ZE	In paragraaf 6.6 van de aanbestedingsleidraad schrijft u; "De Gemeente heeft de ambitie om zodra de infrastructuur dit mogelijk maakt, de transitie te maken naar een 100% Zero-emissiebusstelsel" vervolgens verwijst u naar paragraaf 4.3 van het PvE waarin u eist dat er vanaf dienstregelingjaar 2030 uitsluitend ZE materieel ingezet wordt. Op 12 juni 2025 heeft Tennet bekend gemaakt dat de netcongestieproblematiek in de provincies Flevoland, Gelderland en Utrecht niet eind 2029 opgelost zijn, maar niet eerder dan 2033 en bij nog meer tegenslagen, 2035. De eis om vanaf dienstregelingjaar 2030 uitsluitend ZE materieel in te zetten staat daarom op gespannen voet met uw in paragraaf 6.6 beschreven ambitie, omdat de infrastructuur in 2030 de inzet van 100% ZE nog niet mogelijk maakt. Graag ontvangen wij een verduidelijking van wat leidend is. Houdt u vast aan 100% ZE per uiterlijk dienstregelingjaar 2030 of is de beschikbaarheid van infrastructuur (einde netcongestie regio Almere, aangevraagd transportvermogen wordt door netbeheerder toegekend) leidend?	Uw constatering klopt: de huidige tekst benoemt vooral de ambitie van de Gemeente en de verwachte houding van de Concessiehouder, maar geen expliciete doelstelling in meetbare termen. We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad als volgt aangepast (par. 6.6 – doelstelling): "De Gemeente wil, zo snel als mogelijk overgaan naar een 100% Zero-emissiebusstelsel, uiterlijk in 2030, mits dit haalbaar is op een realistische en betrouwbare wijze. Dit doel omvat het realiseren van een transitie die rekening houdt met netcongestie, de energietransitie, de circulaire economie en reizigersvriendelijkheid."
161	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.6	39	Beoordeling transitieplan	Verwezen wordt naar de doelstelling van dit gunningscriterium. Echter, bij de doelstelling wordt een ambitie benoemd en een manier waarop de concessiehouder hierop in moet spelen. Wat is de doelstelling?	Uw constatering klopt: de huidige tekst benoemt vooral de ambitie van de Gemeente en de verwachte houding van de Concessiehouder, maar geen expliciete doelstelling in meetbare termen. We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad als volgt aangepast (par. 6.6 – doelstelling): "De Gemeente wil, zodra de infrastructuur dit mogelijk maakt, volledig overgaan naar een 100% Zero-emissiebusstelsel, uiterlijk in 2030. Een snelle(re) introductie van zero-emissie busvervoer wordt positief gewaardeerd, mits dit haalbaar en realistisch is. Dit doel omvat het realiseren van een transitie die rekening houdt met netcongestie, de energietransitie, de circulaire economie en reizigersvriendelijkheid."
162	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.7	38	Planning transitieplan	Voor de leesbaarheid van de transitieplanning zouden wij deze graag in een afwijkend formaat (A3) toevoegen. Stemt u ermee in dat wij de planning als bijlage mogen aanleveren op A3-formaat, waarbij deze niet meetelt voor het maximaal aantal toegestane pagina's van het transitieplan?	Ja, u mag bij de uitwerking van het Transitieplan een transitieplanning als bijlage aanleveren al dan niet op A3-formaat. Deze bijlage telt niet mee voor het maximaal aantal toegestane pagina's van het transitieplan, mits de planning uitsluitend als overzicht dient en geen aanvullende inhoud bevat.
163	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.7	39	Uitvoeringsplan	Bent u zich ervan bewust dat voor het Uitvoeringsplan het maximum aantal van 20 pagina's zeer beperkt is? Rekening houdend met de hoeveelheid en diversiteit van de onderwerpen voor dit gunningscriterium - onderwerpen waarover per onderwerp al 20 pagina's geschreven kan worden - en daarnaast de beoordeling die mede afhankelijk is van een volledige en complete onderbouwing met effecten, lijkt dit ons niet passend. We verzoeken u daarom om het maximum aantal pagina's op 40 te zetten en/of onderwerpen te schrappen danwel aan te scherpen wat u precies wel en niet verwacht.	20 is aangepast naar 40 in de aanbestedingsleidraad.
164	Deel A Aanbestedingsleidraad	6			Beoordeling Vervoerplan en Materieelplan	Wij constateren dat het gunningsmodel ruimte laat voor een inschrijving die hoog scoort, maar waarmee uiteindelijk de reiziger niet gediend is. Het gunningsmodel biedt namelijk de ruimte om in het vervoerplan 2028 hoge frequenties aan te bieden die veel vervoerkundige meerwaarde bieden voor reizigers. Door een groot deel van de ritten met bestaande diesel 12-meterbussen te rijden, blijft het aantal gewogen dienstregelingskilometers echter beperkt. De capaciteit van deze vloot wordt in uw uitvraag niet beoordeeld als onderdeel van de gunningscriteria. Vervolgens kan een inschrijver in het Materieelplan een nieuwe vloot bestaand uit (veel) grotere voertuigtypen aanbieden, waarmee invulling wordt gegeven aan de capaciteitseisen en waarmee kwalitatief wordt gescoord. Hiermee ligt dus een hoge score op zowel het Vervoerplan als het Materieelplan in het verschiep. Echter biedt de veel hogere weging van grotere materieeltypen de ruimte om na instroom van deze bussen (in 2029 of 2030) een forse frequentieverlaging door te voeren. Hierbij blijft het aantal gewogen dienstregelingskilometers op het aangeboden niveau, maar daalt het ongewogen volume. Hiermee wordt een forse kostenbesparing gerealiseerd door de vervoerder, terwijl de kwaliteit van het vervoerproduct voor reizigers verslechterd. Dit lijkt ons geen wenselijke uitkomst van de aanbesteding. Om dit scenario uit te sluiten stellen we voor dat u eist dat naast het aanbod gewogen dienstregelingskilometers ook de aangeboden frequenties in alle concessieperioden ten minste op het niveau van het aanbod voor dienstregeling 2028 gehandhaafd moeten blijven. Stemt u hiermee in?	De gemeente stemt hier niet mee in. De gemeente wenst flexibiliteit gedurende de Concessie te houden. Dit is ingebouwd in het vervoerplanproces zoals beschreven in het PvE. Hierbij wordt jaarlijks het vervoerplan geactualiseerd op basis van de vigerende dienstregeling, en alleen na instemming van de Gemeente. Dit biedt naar mening van de Gemeente voor voldoende waarborg om een grote afschaling te voorkomen.
165	Deel A Aanbestedingsleidraad	7	11	43	Ondertekening	U geeft aan dat de documenten rechtsgeldig ondertekend moeten worden. Stelt u, naast vertegenwoordigingsbevoegde ondertekening, extra eisen aan de ondertekening (bijvoorbeeld digitaal of nat)?	Er worden geen aanvullende eisen gesteld aan de wijze van ondertekening (digitaal of nat), tenzij expliciet vermeld.

166	Deel A Aanbestedingsleidraad	8		49	Bestanden	We lezen bestand 1 t/m bestand 19. Verwacht u bijvoorbeeld het vervoerplan én alle bijlagen in één PDF bestand?	Nee, wij verwachten niet dat bijvoorbeeld het Vervoerplan en alle bijlagen in één PDF worden samengevoegd. Elk plan (zoals bestand 14: Vervoerplan) wordt als één PDF ingediend en de bijlagen bij dat plan mogen separaat worden toegevoegd. We vragen u wel om duidelijk aan te geven bij welk plan de bijlage hoort, bijvoorbeeld: "Bijlage 14.A (naam)".
167	Deel B Concept concessiebeschikking	1	1.2 lid c	3	Wijzigingen	Kunt u bevestigen dat een wijziging van wet- en regelgeving die invloed heeft op de uitvoering van de Concessie, voor Meerwerk of andere vorm van financiële vergoeding in aanmerking komt? Oftewel: kunt u bevestigen dat een wijziging van wet- en regelgeving niet voor rekening en risico van Concessiehouder komt?	Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Wijziging van wet- en regelgeving komt in beginsel voor rekening en risico van de Concessiehouder. Dat neemt niet weg dat de Concessiehouder bij ingrijpende wijzigingen mogelijk een beroep kan doen op de hardheidsclausule van artikel 23 van de Concessiebeschikking.
168	Deel B Concept concessiebeschikking	2	2.3 en 2.4	3		Impliceren de beide verlengingsbevoegdheden dat de maximale looptijd van de Concessie in beginsel 12 jaar bedraagt? Indien de Gemeente zou besluiten gebruik te maken van de verlengingsbevoegdheid bedoeld in art. 2.4, kunt u toevoegen wanneer u uiterlijk aan de Concessiehouder laat weten of u de verlengingsbevoegdheid benut?	a) De maximale looptijd bedraagt in totaal 12 jaar. b) De Gemeente zal voor 1 januari 2036 schriftelijk kenbaar maken of zij de in artikel 2.3 bedoelde verlengingsoptie benut. De Gemeente kan de in artikel 2.4 bedoelde verlengingsoptie op ieder moment inroepen.
169	Deel B Concept concessiebeschikking	2	2.3 en 2.4	3		Om welke redenen kan de Gemeente de verlengingsbevoegdheid van art. 2.3 inroepen? En de verlengingsbevoegdheid van art. 2.4? Kan de Gemeente daartoe ieder inzicht aandragen, of zijn de mogelijkheden begrenst?	De gemeente kan de verlengingsbevoegdheid van artikel 2.3 (6 maanden) naar eigen inzicht inroepen, bijvoorbeeld bij vertraging in de aanbesteding van een opvolgende concessie. De verlenging van artikel 2.4 (maximaal 2 jaar) is voornamelijk bedoeld voor situaties waarin geen concessie voor een aansluitend tijdvak is verleend. De mogelijkheden zijn niet begrensd.
170	Deel B Concept concessiebeschikking	2	2.5	3		U spreekt over het "wijzigen van de duur". Betekent dit zowel het inkorten als het verlengen van de Concessie? In beide gevallen wijst Inschrijver u erop dat u de beëindigingsgronden voor de Concessie dient te benoemen. Een inkorting betreft immers een voortijdige beëindiging. Anderzijds bent u op grond van het aanbestedingsrecht verplicht alle verlengingsopties uitputtend te benoemen.	De Gemeente heeft op voorhand niet intentie de duur van de Concessie te wijzigen, anders dan op grond van artikel 2.3 en artikel 2.4. De Gemeente kan echter niet volledig uitsluiten dat zich tijdens de looptijd ontwikkelingen voordoen die voor de Gemeente aanleiding vormen de duur te wijzigen. Tegen een eventueel besluit tot wijziging van de duur zal bezwaar en beroep open staan.
171	Deel B Concept concessiebeschikking	2	2.6	4		Doelt u met deze verlengingsbevoegdheid op een eenzijdige verlengingsbevoegdheid of een verlenging die in samenspraak met de Concessiehouder wordt overeengekomen? Doelt u met deze verlengingsbevoegdheid voorts op de grond die daartoe wordt geboden in art. 4 lid 4 PSO Verordening? Zo ja, houdt u er dan rekening mee dat de redenen voor een beroep deze bepaling, en dus op een ruimere verlengingsbevoegdheid in beginsel in de bestekstukken moeten zijn benoemd? Zo nee, welke bevoegdheid heeft u voor ogen?	De Gemeente heeft deze bepaling bewust ruim geformuleerd. Of een langere looptijd is toegestaan zal op het moment van besluitvorming moeten worden beoordeeld aan de hand van de op dat moment geldende wet- en regelgeving. Indien de Gemeente voornemens is de Concessie te verlengen, zal zij daarover in overleg treden met de Concessiehouder. Tegen een eventueel besluit tot verlenging zal bezwaar en beroep openstaan.
172	Deel B Concept concessiebeschikking	3	10			De gemeente Almere garandeert dat zij in de aanbesteding van de opvolgende concessie een regeling zal opnemen die de opvolgende concessiehouder na (al dan niet voortijdige) beëindiging van de Concessie verplicht tot overname van het ZE-materieel zoals beschreven in artikel 2 van de Overnameregeling ZE-bussysteem. De gemeente is gedelegeerd opdrachtgever voor het openbaar busvervoer in deze concessie. De gemeente doet hiermee zelfstandig een toezegging dat er een overnameregeling in de opvolgende concessie wordt opgenomen. Is dit expliciet in het delegatiebesluit van de provincie opgenomen of heeft de provincie dit verklaard? Zo ja, wilt u het delegatiebesluit of een verklaring van de provincie terzake beschikbaar stellen aan de inschrijvers zodat er zekerheid is over de overname van het ZE-materieel na afloop van de concessie. Zo nee, hoe moeten inschrijvers met deze onzekerheid omgaan?	
173	Deel B Concept concessiebeschikking	3	10.2		'vaste' infrastructuur	Wilt u verduidelijken wat u onder 'vaste' infrastructuur verstaat die niet voor overname in aanmerking komt? In de begrippenlijst valt tankinfrastructuur ook onder het begrip ZE-bussysteem welke wel onder de overnameregeling valt.	Artikel 10.2 komt te vervallen. Zoals opgenomen in het Bestek komen onder voorwaarden het ZE-bussysteem, de Energievoorziening en mogelijk andere Assets voor overname in aanmerking.
174	Deel B Concept concessiebeschikking	3	3.5	5		Deze bepaling maakt de rangorde minder duidelijk en subjectief. Inschrijver verzoekt u deze onduidelijkheid op te heffen, door de inschrijving hoger in de rangorde te plaatsen: van een geldige inschrijving mag immers worden verwacht dat die aan alle bestekseisen voldoet, zodat deze geen strijd kan opleveren met het bestek.	De gemeente kan de redenering niet volgen. Wij zullen de rangorde dan ook niet aanpassen.
175	Deel B Concept concessiebeschikking	3	7.2	7		Kunt u aan lid 2 de volgende woorden toevoegen: "... tenzij Concessiehouder zich gerechtvaardigd beroept op het niet delen van de informatie met derden, vanwege de bedrijfsvertrouwelijke of concurrentiegevoelige aard daarvan?"	Nee, daartoe is de Gemeente niet bereid. Zoals is benoemd in artikel 7.3 is de bevoegdheid van de Gemeente om gegevens openbaar te maken begrensd door de Wet open overheid (Woo) en/of andere relevante wet-en regelgeving.
176	Deel B Concept concessiebeschikking	3	7.4	7		Wat bedoelt u in dit verband met 'geaggregeerde vorm'? Doorgaans ziet aggregatie op het cumuleren van informatie, zodat dit niet tot een individuele verstrekker herleidbaar is. In dit geval gaat dat niet op.	De artikelen 7.4 en 7.5 komen te vervallen. Bij een beslissing tot het al dan niet openbaar maken van informatie is de Wet open overheid (Woo) en/of andere relevante wet- en regelgeving (zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming) de leidend.
177	Deel B Concept concessiebeschikking	3	8.1		Huur Assets	In art. 8.1 staat dat de Servicewinkel en personeelsvoorziening station Almere Centrum verplicht gehuurd moet worden. In Bijlage G.1 staat dat huurobject ALM000-1016 + ALM000-1011 met een huurprijs van € 31.978,92 een alternatieve locatie betreft (blz 1/3) waar een wand verplaatst kan worden wat zich dovertaalt in een gewijzigd aantal m2. Wilt u aangeven met welke m2 prijs inschrijvers kunnen rekenen? Kunt u eveneens aangeven waarom, zoals gebruikelijk is, deze huurverplichting niet is opgenomen in Deel D PVE?	Er zijn plannen voor een herindeling van station Almere Centrum, die samenhangen met de bouw van het nieuwe busstation. Deze plannen zijn echter nog niet definitief. De ruimte kan in overleg met verhuurder eventueel aangepast worden, wat consequenties kan hebben voor het aantal m2 en de huurprijs. Inschrijvers dienen nu uit te gaan van de opgegeven huur in Bijlage G.1 De huurverplichting is een aan de concessie verbonden voorwaarde die is opgenomen in de Concessiebeschikking. De Gemeente ziet geen reden deze verplichting te verplaatsen naar het Programma van Eisen.

178	Deel B Concept concessiebeschikking	3	8.1		Huur Assets	In art. 8.1 staat dat de personeelsvoorziening station Almere Buiten verplicht gehuurd moeten worden. In Bijlage G.1 staat op blz 1/3 dat de ruimte verwacht beschikbaar komt indien de huidige concessiehouder niet verlengt. Wilt u expliciet aangeven of inschrijvers wel of niet uit kunnen gaan van beschikbaarheid van deze locatie? Eveneens begrijpen wij niet waarom op deze pagina vermeld wordt dat prijzen onder andere kunnen afwijken van locatie. Wilt u aangeven wat hiermee bedoeld wordt? Wij geven u in overweging om de huurverplichting van deze locatie, zoals gebruikelijk, op te nemen in Deel D PvE	De ruimte wordt nu gehuurd door de huidige concessiehouder. Indien de concessie overgaat naar een andere vervoerder heeft de huidige vervoerder geen belang bij het voortzetten van de huur en zal zij deze beëindigen. Maar formeel moet NS Stations dit voorbehoud maken. De opmerking over o.a. locatie is eveneens een formeel De huurverplichting is een aan de concessie verbonden voorwaarde die is opgenomen in de Concessiebeschikking. De Gemeente ziet geen reden deze verplichting te verplaatsen naar het Programma van Eisen.
179	Deel B Concept concessiebeschikking	3	9.5	8		Inschrijver verzoekt u de koopoptie redelijkerwijs in alle gevallen aan een termijn te verbinden, dus niet alleen in het geval Concessiehouder het object/de objecten aan een derde verkoopt.	Artikel 9.2 van de Concessiebeschikking verbindt al een termijn aan de koopoptie.
180	Deel B Concept concessiebeschikking	4	14	10	Monitoring	Kunt u aangeven wat u bedoelt met 'statistische technieken' en in welke verhouding deze staan tot reële data?	Met statistische technieken wordt bedoeld het berekenen van o.a. gemiddeldes, medianen en andere dergelijke methodes om op basis van de brondata conclusies te kunnen trekken.
181	Deel B Concept concessiebeschikking	4	11.1f	9		Welke eisen stelt het gestelde in dit onderdeel aan de Concessiehouder met het oog op 'actuele ruimtelijke ontwikkelingen'? Het concretiseren daarvan is onder meer van belang i.v.m. vaststelling van de tekortkoming die ten grondslag kan liggen aan de op te leggen boete op grond van art. 16.1 Financiële Bepalingen.	Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder zich - zowel vóór inschrijving als daarna - te vergewissen van alle ruimtelijke ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de uitvoering van de concessie. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om de gevolgen van woningbouw voor de vervoervraag en de gevolgen van infrastructurele werkzaamheden voor het busvervoer.
182	Deel B Concept concessiebeschikking	4	17.2	13		Inschrijver verzoekt u de termijn van 24 uur aan te passen, nu een korte termijn van 24 uur niet steeds in verhouding staat tot de aard en de ernst van de Overmacht c.q. de verplichtingen die daardoor niet kunnen worden verricht. Een dermate korte termijn kan, indien de overmachtstoestand zich voordoet buiten kantooruren of in het weekend, zelfs onvoldoende zijn om de Overmacht vast te stellen. Verval van rechten is dan een onredelijk zware sanctie. Inschrijver stelt voor "24 uur" te wijzigen in "terstond" of "zo spoedig mogelijk na het vaststellen van de overmachtstoestand".	De gemeente deelt uw opvatting niet. Indien sprake is van Overmacht zal de Concessiehouder dit onverwijld en in ieder geval binnen 24 uur na het ontstaan aan de gemeente moeten melden
183	Deel B Concept concessiebeschikking	4	20.3	15	Wijzigingen	Welke waarborgen kan de gemeente bieden ter zake een daadwerkelijke, effectieve toepassing van deze wijzigingsbepaling?	De gemeente meent dat in het Bestek voldoende waarborgen zitten om een effectieve toepassing te borgen, waaronder (niet uitputtend) in artikel 20.6.
184	Deel B Concept concessiebeschikking	4	20.5	15	Besparingen	Besparingen als gevolg van een wijziging van de Concessie vallen in beginsel toe aan de gemeente. Kunt u dit artikel toelichten, aangezien de Concessiehouder opbrengstverantwoordelijke is?	Het bepaalde in artikel 20.5 van de Concessiebeschikking staat los van de opbrengstverantwoordelijkheid. Artikel 20.5 heeft betrekking op de gevolgen van een wijziging van de concessie. Deze bepaling is in lijn met het in de rechtspraak ontwikkelde criterium dat de wijziging van een concessie niet mag leiden tot een verandering van het economisch evenwicht van de concessie ten gunste van de concessiehouder.
185	Deel B Concept concessiebeschikking	4	20.7	16	Begrippenlijst	U schrijft hier Schriftelijk, wat impliceert dat dit een begrip is die in Begrippenlijst opgenomen is. Kunt u Schriftelijk definiëren en in de Begrippenlijst opnemen, dan wel wijzigen in schriftelijk?	Dank voor uw oplettendheid. "schriftelijk" is geen vastgestelde definitie. De schrijfwijze is aangepast.
186	Deel C Financiële bepalingen	1	2	3	Subsidie DRK's	Kunt u bevestigen dat de maximale subsidie DRK's exclusief de middelen zijn vanuit motie Bikker. Zo ja, kunt u inschrijvers medelen hoe groot de bijdrage vanuit deze motie is voor de concessie?	De maximale Exploitatiesubsidie zoals genoemd in Deel C Financiële Bepalingen is inclusief de middelen vanuit motie Bikker.
187	Deel C Financiële bepalingen	1	8	6	Indexatie Buurtbussen, Marketing en Sociale Veiligheid	U geeft aan dat het referentieDRK tarief op prijspeil 2028 wordt gebracht. Kunt u bevestigen dat dit ook geldt voor de Subsidie Buurtbussen, Subsidie Sociale Veiligheid en Marketingsubsidie?	De Subsidie Buurtbussen, Subsidie Sociale Veiligheid en Marketingsubsidie worden ook op prijspeil 2028 gebracht. De tekst is hierop aangepast.
188	Deel C Financiële Bepalingen	1	4.1	4	Subsidie Buurtbussen	De kosten van € 50.000 per Buurtbus en van € 5.000 per Buurtbusvereniging zijn onderdeel van de Exploitatiesubsidie. Uitbreiding van het aantal bussen kan alleen na instemming van de Gemeente. Met hoeveel Buurtbussen en Buurtbusverenigingen moeten inschrijvers als basis rekenen en waarmee moeten inschrijvers rekenen wanneer zij in hun bieding extra buurtbussen willen toevoegen?	De basis waar rekening mee moet worden gehouden is minimaal de huidige buurtbusstichting Almere Hout met één voertuig in de exploitatie. Let wel, dit is een pilot van één jaar (tot augustus 2026). Het is niet zeker te zeggen of deze buurtbus na de pilot blijft bestaan en in welke vorm.
189	Deel C Financiële bepalingen	1	8.6	6	Subsidie sociale veiligheid	De subsidie sociale veiligheid wordt geïndexeerd volgens de systematiek LBI. Bij de overige subsidies wordt aangegeven dat de energiedrager wordt meegewogen. Bij deze subsidie is dit niet het geval. Kunt u aangeven welke energiedrager u hanteert? Of laat u de energiedrager geheel buiten beschouwing. Kunt u dan aangeven welke weging gehanteerd wordt voor lonen en overige?	Bij de indexatie van de Subsidie Buurtbussen en Subsidie sociale veiligheid wordt gebruik gemaakt van de index 'Bus Elektrisch'. De tekst is hierop aangepast.
190	Deel C Financiële Bepalingen	3	11.5	8	Studenten Reis Product	Als gevolg van bijvoorbeeld BOS-onderzoeken kan de jaarlijkse bijdrage uit het Studentenreisrecht fors wijzigen. De kans op een aanzienlijke daling betekent voor inschrijvers een nu nog niet te overzien risico die van invloed kan zijn op de kwaliteit van de biedingen. In hoeverre bent u bereid om voor inschrijvers dit risico te beperken middels een compensatieregeling die bijv. in werking treedt bij mutaties >5% van de totale jaarlijkse opbrengsten uit het Studentenreisrecht?	De Gemeente is niet bereid dit risico voor inschrijvers/de Concessiehouder te beperken.
191	Deel C Financiële Bepalingen	4	13	9		Het artikel kent, in samenhang met artikel 14 van de Concessiebeschikking, een groot aantal aan variabelen en opties, die de totale boeteconstellatie onoverzichtelijk maken. Zo wordt verwezen naar vastgestelde boetes en -impliciet - naar een discretionaire boetebevoegdheid, en wordt er gesproken over voorwaardelijke boetes, onvoorwaardelijke boetes, kennisgevingen, Verbeterplannen en ingebrekestellingen, die in alle mogelijke combinaties lijken te kunnen voorkomen. Concessiehouder kan op deze manier onmogelijk zijn rechten bepalen in een dergelijke situatie. Bovendien is het onduidelijk in welke gevallen hij zich kan verweren via een daartoe schriftelijk geboden mogelijkheid, en wanneer hem de bestuurlijke rechtsgang zou resteren. Inschrijver verzoekt u een schematisch sturingsprotocol op te stellen die de onderscheidenlijke acties duidelijk weergeeft.	Bij het niet nakomen van verplichtingen en/of afspraken door de Concessiehouder heeft de Gemeente twee formele sturingsinstrumenten: 1. een aanwijzing tot het opstellen van een Verbeterplan. Als dit Verbeterplan niet tijdig is ingediend, geen instemming krijgt van de Gemeente of de maatregelen uit het Verbeterplan onvoldoende worden uitgevoerd, kan de Gemeente de benodigde maatregelen (laten) uitvoeren op kosten van de Concessiehouder. 2. Het opleggen van een voorwaardelijke of onvoorwaardelijke boete. De boetes ritueel en punctualiteit, sociale veiligheid, en de implementatieboete zijn in de Financiële Bepalingen gespecificeerd. Voor alle andere gevallen heet de Gemeente de mogelijkheid tot het opleggen van een discretionaire boete. We vertrouwen erop dat dit voldoende inzicht geeft in de formele sturingsinstrumenten van de Gemeente.

192	Deel C Financiële bepalingen	4	13			Het totaal aan op te leggen boetes na ingebrekestelling is niet gemaximeerd. Hier hebben wij zeer veel moeite mee. De algemene tendens binnen de OV-sector is dat er miljoenenboetes worden opgelegd. Gezien deze tendens is het voor een vervoerbedrijf steeds belangrijker om boetebedragen te verdisconteren in de bieding. Het risico voor ons is te groot als het boetebedrag niet gemaximeerd is. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk doch dringend om een maximum aan boetebedragen op te nemen.	De Gemeente gaat mee in de wens om een maximum aan boetebedragen op te nemen. De maximum aan boetebedragen voor een gegeven jaar zal 5% van de totale Exploitatiesubsidie (na indexatie) bedragen, met uitzondering van de implementatieboete en de transitieboete.
193	Deel C Financiële bepalingen	4	14			Aangezien het totaal aan opgelegde boetes niet gemaximeerd is, verzoeken wij u om de boetebedragen die in de huidige concessie zijn opgelegd kenbaar te maken.	De Gemeente maximeert de boetebedragen (zie vraag 192).
194	Deel C Financiële bepalingen	4	16			De maximale implementatieboete bedraagt 1,5 miljoen Euro. Hoe wordt de hoogte van een eventuele implementatieboete bepaald? Houdt u met het bepalen van de hoogte ook rekening met de financiële impact voor de concessiehouder die gepaard gaan met het niet voldoen aan een concessiebepaling danwel maatregel in de bieding? Ter verduidelijking: als door overmacht niet alle bussen tijdig beschikbaar zijn, dan moet de concessiehouder extra kosten maken voor tijdelijk materieel. De concessiehouder heeft dus al een intrinsieke motivatie om alle bussen tijdig te hebben. Een boete vanuit de concessieverlener geeft geen extra stimulans, maar werkt eerder demotiverend.	De hoogte van een eventuele implementatieboete wordt bepaald op basis van onder andere de ernst en omvang van de tekortkoming, tot een maximum van 1,5 miljoen euro. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met de omstandigheden, waaronder overmacht en de financiële impact voor de concessiehouder. Ten overvloede merkt de gemeente op dat het niet tijdig beschikbaar hebben van Materieel geen sprake is van Overmacht, tenzij de Concessiehouder bij en naar oordeel van de gemeente voldoende aantoon dat daar wel sprake van is. We hebben dit artikel toegevoegd aan artikel 16: "De implementatieboete wordt vastgesteld op basis van de in artikel 13.4 lid a tot en met e genoemde zaken en het uitgangspunt zoals geformuleerd in artikel 13.5" We begrijpen dat een boete demotiverend kan zijn, maar we willen ook voorkomen dat er te scherpe of te risicovolle beloftes worden gedaan in de inschrijving die niet waargemaakt worden. Dit is in het belang van de Reiziger en van de Inschrijvers aan wie die de Concessie niet is verleend.
195	Deel C Financiële Bepalingen	4	13.4	9		Verzoek om de incorrecte verwijzing naar de artikelnummers aan te passen: art. 16, 17 en 18 moet resp. zijn art. 14, 15 en 16.	Dank voor uw oplettendheid. De verwijzingen zijn aangepast.
196	Deel C Financiële Bepalingen	4	13.6	9		U heeft in dit onderdeel bepaald dat het totaalbedrag aan op te leggen boetes op geen enkele wijze wordt gemaximeerd. Een dergelijke bepaling is onredelijk en tevens ongebruikelijk. Wij verzoeken u een maximumbedrag aan op te leggen boetes (per jaar) op te nemen, in totaliteit of ten minste voor de boetes uitgewerkt in artikelen 14 t/m 16. Het maximum wordt in soortgelijke concessies gesteld op 5% van de totale exploitatiesubsidie (per jaar).	Zie het antwoord op vraag 192.
197	Deel C Financiële bepalingen	4	14.1	10	Eenheid uitval	U geeft aan dat de eenheid voor boetes op uitval worden berekend op het totaal aantal DRU's. Bedoelt u niet het totaal aantal dienstregelingkilometers?	Om de uniformiteit in het Bestek te bevorderen is de eenheid van de boetes op rituitval aangepast naar DRK's.
198	Deel C Financiële bepalingen	4	14.1, 14.4, 15.1, 15.2	9 t/m 11	Boete's	Wij constateren dat u, in tegenstelling tot de gangbare praktijk bij Nederlandse OV concessies, de eventueel op te leggen boetes niet maximaliseert. Dit zou ons inziens kunnen leiden tot onevenredig hoge boetes, in relatie tot de totale contractwaarde. Bent u bereid dit aan te passen? Zo niet, kunt u dan motiveren waarom niet?	Ja, zie het antwoord op vraag 192.
199	Deel C Financiële bepalingen	4	14.4	11	stad vs streek	In de tabel worden de boetebepalingen gegeven voor stad en streek. De laatste rijen lijken betrekking te hebben op streek, terwijl er stadsdienst staat. Klopt het dat deze regels betrekking hebben op streek ipv stadsdienst?	Dank voor uw oplettendheid. De laatste rijen in de boetetabel onder artikel 14 van Deel C Financiële Bepalingen hebben inderdaad betrekking op de streekdienst. Dit zal worden gecorrigeerd.
200	Deel C Financiële Bepalingen	4	14.9	11		Hoe verhoudt zich de verrekeningsbevoegdheid ten aanzien van de opgelegde Boetes voor rituitval en punctualiteit in enig(e) maand/jaar met de Exploitatiesubsidie, tot de bezwaarmogelijkheid die de Concessiehouder heeft om tegen die Boetes op te komen in rechte? Deze vraag geldt overigens ook voor de andere in het bestek opgenomen verrekeningsbevoegdheden voor de Gemeente.	Het aanhangig zijn van bezwaar of beroep is niet van invloed op de verrekeningsbevoegdheid van de Gemeente. De Gemeente is bevoegd een opgelegde Boete te verrekenen met de eerstkomende betaling aan de Concessiehouder en/of een of meerdere opvolgende betalingen.
201	Deel C Financiële Bepalingen	4	16.1	11		Wat verstaat de Gemeente onder een 'implementatieboete'? Op welke grond kan de Gemeente een dergelijke boete opleggen? Artikel 11 van de Concessiebeschikking maakt deze gronden onvoldoende inzichtelijk – en daarmee een tekortkoming onvoldoende bepaalbaar-, door te refereren naar "in ieder geval" de opsomming onder sub a t/m g. Op welk moment kan de Gemeente een dergelijke boete opleggen? Kunt u een ingebrekestelling of soortgelijk mechanisme als voorwaarde voor het opleggen van een implementatieboete opnemen? Op grond van de bestaande tekst kan immers de onredelijke situatie ontstaan dat de Concessiehouder op de eerste dag van de Concessie (zo vermoedt inschrijver) wordt geconfronteerd met een onvoorwaardelijke boete van €1.500.000,-.	Zie het antwoord op vraag 194.
202	Deel D Programma van eisen	2	2.1.1	7	Nachttrein	U beschrijft hier de concessieoverschrijdende verbindingen. Kunt u met ons de bezettingscijfers van de nachttrein Almere-Amsterdam CS delen?	Ten minste tot het einde van de pilot worden er geen gegevens over de pilot verstrekt.
203	Deel D Programma van eisen	2	2.1.16	9	Deelmobiliteit	U beschrijft hier de vormen van OV die de Concessiehouder moet gedogen. U benoemt onder andere aanvullende mobiliteitsdiensten en deelmobiliteit. Heeft u inzicht in de gebruikersgegevens van deze vormen van mobiliteit (aantal gebruikers per dagdeel)?	De gemeente beschikt alleen over cijfers tot december 2023. De beschikbare data is toegevoegd als Bijlage G.12 Totaal aantal ritten deeltweewielers.
204	Deel D Programma van Eisen	2	2.1.16.g	9	Gedooptplicht	U geeft aan dat experimenten met ov uitgevoerd met zelfrijdende voertuigen en combinaties van doelgroepen en ov moeten worden gedoopt. Dit lijkt ons in de eerste plaats vervoer wat juist gezamenlijk met de nieuwe concessiehouder wordt ontwikkeld. Kunt u nader toelichten waarom u deze experimenten toevoegt aan de lijst met te gedogen vormen van vervoer?	Experimenten met ov uitgevoerd met zelfrijdende voertuigen en combinaties van doelgroepenvervoer en ov worden als te gedogen vormen van vervoer genoemd om innovatie en samenwerking te stimuleren. De concessiehouder wordt uitgenodigd om actief deel te nemen aan deze experimenten, maar hoeft deze niet per definitie zelfstandig te organiseren.
205	Deel D Programma van eisen	2	2.1.8	8	Oprachten	U beschrijft hier de mogelijkheid tot het verstrekken van nadere opdrachten binnen het Openbaar Vervoer en de mogelijkheid om die bij een andere vervoerder dan de Concessiehouder te beleggen. Kunt u a) aangeven wat voor soort opdrachten u hier bedoelt en b) bevestigen dat dit geen opdrachten zijn die binnen de scope van de aanbesteding vallen?	a) Het betreft opdrachten voor OV-achtige of aansluitende vormen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld, evenementenshuttles en doelgroeproutes. b) Dit zijn geen opdrachten die tot de aanbestedingsscope behoren en kunnen ook elders worden belegd.
206	Deel D Programma van Eisen	3	3.14 en 3.15	12	Afwijkende frequentie	In 3.14 staat u toe om om één dag (vrijdag) een afwijkende frequentie te bieden en in 3.15 verbijzondert u dit tot een dagdeel (vrijdagochtend). Wilt u dit verduidelijken?	De beperking tot de vrijdag geeft u ruimte om dit in uw Vervoerplan uit te werken. De genoemde vrijdagochtend is louter als voorbeeld bedoeld.
207	Deel D Programma van Eisen	3	3.15	12	Dienstregelingperiodes	Het is toegestaan per lijn maximaal drie dienstregelingperiodes aan te bieden. Is dat drie in- of exclusief een afwijkende frequentie op vrijdag(ochtend)?	Binnen een dienstregelingperiode is de dienstregeling per lijn per dag van de week gelijk. De afwijkende frequentie op een dag (bijvoorbeeld de vrijdagochtend) betekent afwijkend van de andere werkdagen binnen die dienstregelingperiode.

208	Deel D Programma van Eisen	3	3.18	13	Minimale bedieningstijden	In deze tabel ontbreken de minimumeisen aan de frequentie op zaterdag na 20 uur. Wij verzoeken u de betreffende eis aan te vullen.	Dank voor uw oplettendheid. De bediening op zaterdagavond wordt toegevoegd aan de onderste regel in tabel 3.2.18 en wel in de periode 20:00-00:00. De gemeente zal de aangepaste tabel beschikbaar stellen.
209	Deel D Programma van Eisen	3	3.2	10	Vakantiedienstregeling	Kunt u aangeven in welke periodes van het jaar de lagere frequentie-eisen voor de Vakantiedienstregeling gelden?	U onderbouwt uw keuze in uw Vervoerplan. Wij geven geen voorwaarden of beperkingen aan dienstregelingperiodes.
210	Deel D Programma van eisen	3	3.2.10	11	Afwijkingen	"Voor het aangeboden netwerk bij start van de Concessie gelden de minimale frequenties zoals voorgeschreven in eis 3.2.11. Voorstellen die hierbuiten vallen, kan de Concessiehouder gedurende de Concessieperiode via de Jaarlijkse Vervoerplannen bespreken met de Gemeente, doch kunnen geen deel zijn van het Vervoerplan bij Inschrijving". Kunt u bevestigen dat dit alleen geldt voor negatieve afwijkingen? Zo niet, kunt u dit punt verder toelichten?	Uw interpretatie van deze eis is correct. De frequenties uit eis 3.2.11 zijn de minimale frequenties waaraan u moet voldoen bij Inschrijving.
211	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.11	12	Frequenties	U schrijft onder de tabel dat de frequentie bij inschrijving 1x per uur is. Bedoelt u dit als minimum frequentie of is dit ook het maximum dat inschrijvers mogen bieden in deze categorie?	De frequentie van 1 rit per uur voor Categorie D in de avond en zondag is bij Inschrijving verplicht: een hogere frequentie is daarin niet toegestaan.
212	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.11	12	Frequenties	In hoeverre is een lagere frequentie in de tegenspits toegestaan, met name op de streeklijnen?	Een lagere frequentie in de tegenspits is in beginsel toegestaan, mits u dit overtuigend onderbouwt en het aansluit bij de vervoervraag, ook op de trajectdelen buiten het concessiegebied (zoals lokaal tussen Bijmer Arena en Diemen Stammerkamp). De frequenties in de tegenspits zijn vanzelfsprekend onderdeel van de beoordeling van het Vervoerplan.
213	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.14	12	Vakantiedienstregeling op vrijdag	Kan eis 3.2.14 gelezen worden als "Het is toegestaan in elke dienstregelingperiode op vrijdag een dienstregeling aan te bieden die moet voldoen aan de frequentie-eisen voor een vakantiedienstregeling"?	Dat klopt.
214	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.14 en 3.2.15	12	Dienstregeling op vrijdag en bepaalde dagdelen	U geeft hier aan dat het op vrijdag toegestaan is een vakantiedienstregeling te rijden, en op bepaalde dagdelen van de week een afwijkende frequentie te bieden. Helaas is de data in Bijlage G8 nergens op het niveau van weekdag uitgesplitst (alleen naar werkdagen/zaterdag/zondag), waardoor we zo'n keuze niet kunnen onderbouwen. Een dergelijke onderbouwing is wel benodigd voor gunningscriterium G2. De huidige vervoerder heeft wel de beschikking over deze gegevens. Kunt u de data in bijlage G8 uitsplitsen naar de 7 weekdagen?	Zie het antwoord op vraag 69.
215	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.15	12	Aantal dienstregelingperiodes	In dit artikel staat dat er maximaal 3 dienstregelingperiodes mogen worden aangeboden. Wat verstaat u onder een dienstregelingperiode? Deze is in de Begrippenlijst niet gedefinieerd.	Onder een dienstregelingperiode wordt verstaan: een periode in het jaar waarin een specifieke dienstregeling geldt, bijvoorbeeld een reguliere dienstregeling, een vakantiedienstregeling of een lentedienstregeling.
216	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.15	12	Aantal dienstregelingperiodes	In dit artikel staat dat er maximaal 3 dienstregelingperiodes mogen worden aangeboden. Standaardformulier 5 biedt ruimte aan 4 dienstregelingperiodes. Van welk aantal mogen we uitgaan?	U dient uit te gaan van maximaal drie dienstregelingperiodes, conform artikel 3.2.15 van het Programma van Eisen. Standaardformulier 5 biedt ruimte voor vier periodes, maar dit is slechts om een technische mogelijkheid te bieden voor onvoorziene situaties.
217	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.17	12	Minimale bedieningstijden	Wat bedoelt u met "hierbuiten"? Betekent dit dat we geen kortere bedieningstijden mogen aanbieden in de inschrijving, of ook geen ruimere bedieningstijden? Hoe verhoudt dit zich met aansluiten op eerste en laatste treinen, of met mogelijke vervoerkundige meerwaarde?	Met "hierbuiten" wordt bedoeld dat u in de inschrijving geen kortere bedieningstijden mag aanbieden dan de minimale tijden in de tabel. Ruimere bedieningstijden zijn wel toegestaan. Aansluiten op eerste en laatste treinen blijft van belang.
218	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.18	13	Bedieningstijden	Hoe moeten wij de bedieningstijden interpreteren? Bijvoorbeeld avond/zondag (waar ook de vroege uren bij horen): vertrekt dan de eerste rit om 6:00 uur vanaf het beginpunt, of komt de eerste rit aan op het eindpunt, of een andere variant? En als het hogere spitsfrequenties betreft, bieden we die vanaf 07:00 uur vanaf het beginpunt, is vanaf die tijd de frequentie geëist op het eindpunt of een andere variant?	De bedieningstijden betekenen dat de eerste rit uiterlijk om 6:00 uur vertrekt vanaf het beginpunt in Almere (streeklijnen) of beide beginpunten (stadslijnen). De laatste rit komt op zijn vroegst om 0:00 uur aan op het eindpunt in Almere (streeklijnen) of beide eindpunten (stadslijnen). De eerste en laatste ritten in de dienstregeling 2025 geven een goed beeld van wat Concessieverlener als adequaat beschouwt. Voor hogere spitsfrequenties geldt dat deze vanaf uiterlijk 07:00 uur tot minimaal 9:30 uur vanaf het beginpunt in Almere (streeklijnen) of beide beginpunten (stadslijnen). In de avondspits betekent de hogere spitsfrequentie dat deze van uiterlijk 16:00 uur tot op zijn vroegst 18:30 uur aankomen op het eindpunt in Almere (streeklijnen) of beide eindpunten (stadslijnen).
219	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.18	13	Bedieningstijden	De bediening op zaterdagavond ontbreekt in de tabel. Kunt u deze toevoegen?	Zie het antwoord op vraag 208.
220	Deel D Programma van eisen	3	3.2.18	13	Bedieningstijden	Het valt ons op dat de periode 'zaterdag 20.00-00.00' niet in het overzicht staat. Het lijkt ons, dat deze periode onder 'Avond/zondag' hoort, kunt u dat bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 219
221	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.20	13	Maatwerk	Mag er ook maatwerk worden geboden in de inschrijving? Zo ja, onder welke voorwaarden?	U mag Maatwerk aanbieden in de inschrijving, mits u de minimumbediening aanbiedt zoals beschreven in Bijlage D.5 (Dienstregeling lijn 22 (2025)) en Bijlage D.6 (Dienstregeling lijn 24 (winter 2025)) en u dit goed onderbouwt. Er mag alleen sprake zijn van Maatwerk in de gebieden die zijn aangeduid als categorie E in Bijlage D.4 (Frequentiekaart Almere 2028). Het aangeboden Maatwerk wordt beoordeeld als onderdeel van de kwaliteit van het vervoerplan.
222	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.20	13	Maatwerk	Kunt u Maatwerk als definitie aan de begrippenlijst toevoegen?	De Gemeente voegt de volgende definitie toe aan de begrippenlijst: "Maatwerk is vervoer wat niet volledig voldoet aan de relevante eisen uit het Programma van Eisen. Bij Maatwerk is een actieve rol (zoals bijvoorbeeld medefinancier en/of afstemming van de Dienstregeling op werktijden) van belanghebbenden bij dat vervoer en instemming van de Gemeente noodzakelijk."
223	Deel D Programma van eisen	3	3.2.20	13	Maatwerk	U beschrijft de mogelijkheden voor Maatwerk. Is het inschrijvers toegestaan Maatwerk op te nemen in de Inschrijving?	Zie het antwoord op vraag 221
224	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.22	13	Aanbod De Vaart & Duin	Eis 3.2.22 is niet duidelijk wat de mogelijkheden tot ontwikkeling in de aanbesteding zijn voor het aanbod naar De Vaart en Duin, aangezien er "minimaal het huidige" moet worden aangeboden (wat suggereert dat er ontwikkelruimte is), maar ook dat "aanpassing van dit Maatwerk in de Concessieperiode kan veranderen op basis van een business case" (wat suggereert dat in de aanbesteding geen ontwikkelmogelijkheden zijn). Kunt u dit verduidelijken?	U dient minimaal het huidige aanbod naar De Vaart en Duin te bieden (uitgedrukt in bediende haltes, ritten per tijdvak en bedieningsperiode). U mag in de inschrijving een beter aanbod doen, mits onderbouwd. Dit wordt beoordeeld als onderdeel van de kwaliteit van het Vervoerplan.

225	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.24.d	14	Gekoppeld	Wat bedoelt u met "gekoppeld"?	De tekst van bepaling 3.2.24 d wordt: "Biedt te Muiden P+R zinnvolle onderlinge aansluitingen en aansluitingen op lijnen van andere concessiehouders".
226	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.25	14	Holendrecht	De zin van dit artikel lijkt niet volledig, kunt u de zin aanvullen/aanpassen?	Dank voor uw oplettendheid. We hebben de zin aangepast.
227	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.25	14	Route in Amsterdam	De route in Amsterdam tussen station Bijlmer ArenA en station Holendrecht is nu nog via de Hondsrugweg, maar zal gaan rijden via de S111, omdat de Hondsrugweg verbouwd wordt tot Hondsrugpark. Op het moment zijn nog geen haltes aanwezig op de S111. Kunt u aangeven of en zo ja waar op deze route haltes gerealiseerd gaan worden?	Er komen twee haltes: - een bij de kruising met de Hoogoorddreef - een ter hoogte van de Hessenbergweg De werkzaamheden zijn naar alle waarschijnlijkheid klaar eind Q2 2026.
228	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.26	14	Minimale bedieningstijden	Wat bedoelt u in dit geval met "hierbuiten"? Betekent dit dat we geen kortere bedieningstijden mogen aanbieden in de inschrijving, of ook geen ruimere bedieningstijden?	Met "hierbuiten" wordt bedoeld dat u in de inschrijving geen <u>kortere</u> bedieningstijden mag aanbieden dan de tabel. Ruimere bedieningstijden zijn toegestaan.
229	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.27	14	Bedieningstijden	Hoe moeten wij in dit geval de bedieningstijden interpreteren? Vertrekt de eerste rit op werkdagen om 6:30 uur vanaf het beginpunt, of komt de eerste rit aan op het eindpunt, of een andere variant? En als het hogere spitsfrequenties betreft, bieden we die vanaf 16:00 vanaf het beginpunt, is vanaf die tijd de frequentie geëist op het eindpunt of een andere variant?	Zie het antwoord op vraag 218.
230	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.30	14	Toestemming afwijkende tijden	Tijdens de aanbestedingsprocedure kunnen we niet met u afstemmen in hoeverre afwijkende tijden zijn toegestaan. Wat is er in deze fase toegestaan? Hoe beoordeelt u eventueel afwijkende tijden, uiteraard indien voldoende onderbouwd?	zie het antwoord op vraag 231.
231	Deel D Programma van eisen	3	3.2.30	14	Aansluitingen	U beschrijft de overstaptijden die gelden als aansluiting. Voor een overstap van Bus/Auto op Bus/Auto geeft u 2-8 minuten. Bent u zich ervan bewust dat dit in de huidige concessie 1 minuut is? Zo ja, kunt u motiveren waarom u deze overstaptijd verruimd heeft?	De bepaling 3.2.30 als volgt veranderd: 'Er is sprake van een aansluiting als de overstaptijd rekening houdt met de looptijd tussen de beide voertuigen en met enige speling voor kleine vertragingen'.
232	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.39	14	Aangepaste rijtijden	U geeft hier aan dat u extra te rijden DRU's niet vergoed. Dit vinden we vreemd omdat de betaling is gebaseerd op het aantal DRK's. Het aantal DRK's verandert niet bij rijtjdwijzigingen. Verder zou dit artikel ertoe kunnen leiden dat als de rijtijden na aanpassing korter worden, de concessiehouder meer DRK's moet gaan rijden om aan het aantal DRU's te komen. Kunt u dit artikel herformuleren om zo duidelijk te maken hoe u dit bedoelt?	Dank voor het opmerken van deze inconsistentie. De tekst van bepaling 3.2.39 hebben wij aangepast. Uitgangspunt daarbij is dat extra kosten door meer benodigde rijtijd, geen aanleiding mogen vormen om ritten (meer welbepaald: DRK's) te schrappen om deze extra kosten goed te maken.
233	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.39	15	Dru's aangepaste rijtijden in het eerste jaar	U schrijft hier over een dru-aanbod. Echter is er in deze aanbesteding sprake van een aanbod in dienstregelingkilometers. We vermoeden dat deze bepaling daardoor niet van toepassing is, kunt u dat bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 232.
234	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.41	15	Rijtijden bepalen	U schrijft voor dat de 85-percentielwaarde bepalend is voor de rijtijd. Echter, u eist een bepaalde punctualiteit waar wij voor moeten zorgdragen. Het lijkt ons daarom aan de concessiehouder om te bepalen op basis van welke waarden hij deze punctualiteitseisen bereikt. En het is aan de inschrijvers om te onderbouwen hoe zij dit doen. We verzoeken u daarom om dit artikel te schrappen.	De bepaling is voor uw Inschrijving van zeer beperkt belang omdat u de rijtijden uit de dienstregeling 2025 overneemt. Als bepaling voor de opvolgende jaren acht de Gemeente dit uitgangspunt echter wel degelijk van belang omdat het sterk maatgevend is voor veel belangrijke aspecten, zoals de stiptheid en de exploitatiekosten. We laten de bepaling niet vervallen. Mocht tijdens de Concessieperiode blijken dat de bepaling bijvoorbeeld het behalen van normen qua stiptheid in de weg staat, dan treden Concessiehouder en -verlener in overleg conform het gestelde in artikel 20 van de Concessiebeschikking.
235	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.43	16	Buurtbus Oosterwold	Hier wordt gesproken over de Buurtbus Oosterwold. Kunt u hier meer informatie over verstrekken, zoals een dienstregeling?	Per 25 augustus rijdt de buurtbus voor de proefperiode van een jaar. Gedurende de proefperiode zal over een eventueel vervolg besloten worden. Meer informatie over de buurtbus is te vinden via deze link: https://www.aligobus.nl/nl-nl/nieuws/nieuwe-buurtbus-28-verbint-nobelhorst,-oosterwold . De dienstregeling is toegevoegd als Bijlage D.25 (Dienstregeling buurtbus Oosterwold)
236	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.8	11	Nachtlijnen	Valt het huidige aanbod van lijnen M1 en M2 die in de nacht van zaterdag- op zondag rijden onder de definitie van een nachtlijn?	Het aanbod van lijnen M1 en M2 valt niet onder de definitie van een Nachtlijn.
237	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.8	11	Nachtlijnen	Kunt u een definitie geven van nachtlijn?	Een Nachtlijn is een Lijn die alleen in de nacht gereden wordt, met een eigen route en Dienstregeling.
238	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.8	11	Nachtlijnen	Bedoelt u de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag?	Ja, met nachtlijnen worden bedoeld: de nacht van vrijdag op zaterdag en de nacht van zaterdag op zondag. We verduidelijken dit in de eis.
239	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.9	11	Traject	Op de frequentiekaart (bijlage D.4) kunnen we niet zien voor welke trajecten welke frequenties van toepassing zijn. Kunt u een definitie geven van trajecten?	De frequentiekaart in Bijlage D.4 is wel bedoeld als voldoende duidelijk per traject, vandaar de ondergrond van de kaart. Kunt u specificeren welke trajecten voor u onduidelijk zijn?
240	Deel D Programma van Eisen	3	3.22	13	Maatwerk	Begrijpen wij correct dat op basis van dit artikel het niet is toegestaan in de aanbieding het aanbod van de huidige lijnen 22 en 24 uit te breiden? Dan zou sprake zijn van aanpassing van dit maatwerk, wat alleen kan tijdens de concessieperiode of tijdens het jaarlijks vervoerplanproces.	In artikel 3.2.22 staat dat de Concessiehouder minimaal het huidige Maatwerk aanbiedt. Uitbreiding van Maatwerk bij inschrijving is toegestaan. Zie hiervoor het antwoord op vraag 221.
241	Deel D Programma van Eisen	3	3.24.d	14	Knooppunt Muiden P+R	De streekdienst tussen Almere en Amsterdam wordt gekoppeld bij de halte Muiden P+R. Wilt u nader toelichten wat u bedoelt met "wordt gekoppeld"? De enige vervoerder die daar eventueel een koppeling tussen twee lijnen zou kunnen realiseren is de concessiehouder Gooi- en Vechtstreek.	zie het antwoord op vraag 225.
242	Deel D Programma van Eisen	3	3.25	14	Route Bijlmer Arena - Holendrecht	In dit artikel is sprake van twee alternatieve routes tussen Amsterdam Bijlmer Arena en Holendrecht. In de Nota van Zienswijzen (reactie 33) is de gemeente Amsterdam zeer stellig welke de route zou moeten zijn. Het lijkt ons voor de hand te liggen om deze route voor te schrijven. Wilt u dit bevestigen?	Er is inderdaad geen sprake van een keuze. Zie het antwoord op vraag 226.
243	Deel D Programma van Eisen	3	3.29	14	Gegarandeerde aansluiting	Het begrip Gegarandeerde aansluiting is met een hoofdletter geschreven, maar niet in Bijlage B.1 Begrippenlijst opgenomen. Kunt u deze definitie opnemen in de begrippenlijst?	Dank voor uw oplettendheid. De gegarandeerde aansluiting is niet een definitie maar wordt uitgelegd in eis 3.2.31. We hebben de schrijfwijze aangepast.
244	Deel D Programma van Eisen	3	3.3	11	Businfrastructuur	De concessiehouder kan alleen afwijken van het gebruik van beschikbare businfrastructuur, wanneer hij de vervoerkundige meerwaarde hiervan aantoonst en de gemeente hiermee instemt. Wilt u bevestigen dat een inschrijver in het voor de inschrijving aan te bieden vervoerplan mag afwijken van deze eis, mits de realisatie, onderbouwing van het effect en de haalbaarheid duidelijk zijn geformuleerd?	Dit bevestigen wij.

245	Deel D Programma van Eisen	3	3.3	11	Beschikbare businfrastructuur	In bijlage B.3 is de beschikbare businfrastructuur aangegeven, waaronder de huidige busbaan door Nobelhorst, die door lijn M8 wordt gebruikt. De busroute eindigt nu bij de halte Nobelhorst Midden. De Nobellaan door Nobelhorst Oost is al beschikbaar voor autoverkeer en wij nemen aan dat lijn M8 nog tijdens de huidige concessieperiode wordt doorgetrokken tot Nobelhorst Oost. Klopt deze aanname? Zo ja, dienen wij onze aanbieding dan op de verlengde route in Nobelhorst te baseren? Zo ja, wilt u de afstandentabel aanvullen met de extra kilometers binnen Nobelhorst? Zo nee, komt de uitbreiding van de route in Nobelhorst dan tot stand tijdens de nieuwe concessie en wordt deze met de concessiehouder verrekend op basis van een business case?	Zie ook vraag 33. Vanaf het begin van de nieuwe concessie kan er verder doorgereden worden naar Nobelhorst Oost. Aan het einde van de Nobellaan kan er bij de tijdelijk rotonde gekeerd worden. Uiteindelijk zal de busbaan verder doorgetrokken worden met een keerlus. Nog niet alle infrastructuur is af en er wordt nog in het gebied gebouwd. Er moet daarom rekening worden gehouden met verkeer van bewoners en bouwverkeer.
246	Deel D Programma van eisen	3	3.3.10	17	Evenementen	U beschrijft dat de Concessiehouder bij evenementen naast de reguliere lijnen, extra OV mag aanbieden (al dan niet tegen een vergoeding van de organisator) en hiervoor afwijkende tarieven mag rekenen. Betekent dit, dat voor deze vormen van OV geen kilometervergoeding gerekend wordt door de gemeente?	Indien sprake is van extra vervoer voor Evenementen, dan zal daarvoor geen of minder DRK-tarief worden vergoed vanuit de gemeente.
247	Deel D Programma van Eisen	3	3.3.16	17	Alternatievenplan	Het alternatievenplan is onderdeel van het jaarlijkse vervoerplan. Deze wordt volgens uw beschrijving jaarlijks bijgewerkt. Kunt u inschrijvers voorzien van het laatste (meest recente) alternatievenplan?	Het meest recente alternatievenplan is bijgevoegd als Bijlage D.26 (Calamiteitenplan businfrastructuur Almere versie 30-01-2025).
248	Deel D Programma van Eisen	3	3.3.21	17	Omvang van omleidingen	Een omleiding is relevant wanneer deze tot een toename van minimaal 15.000 DRK's leidt. Er kunnen situaties voordoen die weliswaar niet leiden tot een toename van 15.000 DRK, maar wel een enorme impact hebben. Bijvoorbeeld een afsluiting van de Hollandse Brug leidt ertoe dat bussen moeten omrijden via de A27 en A1. Per dag is dat ruim 6.000 km meer. Een afsluiting van 2 dagen leidt dan niet tot de minimaal vereiste 15.000 DRK, maar heeft wel een enorme impact voor reizigers en vervoerder (aangepaste diensten, inzet extra materieel en chauffeurs etc.). Bent u daarom ook bereid aanvullend op de 15.000 DRK een toename per dag toe te voegen die voorziet in situaties met grote impact? Bijvoorbeeld minimaal 1.000 DRK per dag?	De Gemeente is bereid om een aanvullende drempel per dag op te nemen voor situaties met grote impact van minimaal 1.000 DRK per dag.
249	Deel D Programma van Eisen	3	3.3.28	18	Schade door wegwerkzaamheden	We verzoeken u om dit artikel te nuanceren. In theorie kan nu gelezen worden dat, als bij werkwerkzaamheden per ongeluk bijvoorbeeld een wegversmalling te smal is gemaakt en er geen vervoer mogelijk is of schade gereden is, de gemeente als wegbeheerder hier niet aansprakelijk gesteld kan worden. Hetzelfde zou kunnen gelden voor schade door gebrek aan gladheidbestrijding. Dat lijkt ons niet het idee van het artikel. Kunt u dit aanpassen?	We veranderen de bepaling. Deze wordt: "Concessiehouder zal de Gemeente niet aanspreken op schade als gevolg van wegwerkzaamheden, tenzij de schade naar oordeel van Concessiehouder is ontstaan door fouten of nalatigheid van de Gemeente in zijn rol als Wegbeheerder".
250	Deel D Programma van Eisen	3	3.8	11	Nachtlijnen	De huidige concessiehouder biedt in de dienstregeling 2025 op meerdere stadslijnen ook extra ritten aan in de nacht van zaterdag op zondag. Om tot het juiste aantal dienstregelingkilometers te komen is het van belang te bepalen of deze ritten tot het stadsvervoer of tot het nachtvervoer gerekend moeten worden. Wilt u dit verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 236.
251	Deel D Programma van Eisen	3	3.8	11	Nachtlijnen	Het aangeboden nachtvervoer dient minimaal hetzelfde aantal dienstregelingkilometers te bevatten als het nachtvervoer, dat in de dienstregeling 2025 wordt aangeboden. Wilt u, om een eenduidige uitgangspositie voor alle inschrijvers te garanderen, deze minimumkwantiteit opgeven?	Zie het antwoord op vraag 237. Het aantal DRK's van nightGo N22 en N23 is de minimumkwantiteit.
252	Deel D Programma van Eisen	3	3.9	11	Maatwerk	Het begrip Maatwerk is met een hoofdletter geschreven, maar niet in Bijlage B.1 Begrippenlijst opgenomen. Wilt u dit begrip toevoegen?	Zie het antwoord op vraag 222.
253	Deel D Programma van Eisen	4	4.1.1	19	Betrekken stakeholders bij keuzes materieel	Wij onderschrijven de meerwaarde en nut van input van stakeholders ten aanzien van het materieel. Het artikel is nu echter vrij breed opgeschreven, waardoor het zelfs geïnterpreteerd kan worden dat de keuze voor een leverancier en keuzes omtrent lengtes van de bussen ter discussie kunnen komen te staan. Dat zou betekenen dat afgeweken moet worden van het oorspronkelijke aanbod. Dat lijkt ons niet de insteek van deze eis (en zou ook een wezenlijke wijziging inhouden). Kunt u bevestigen dat u met deze eis bedoelt dat stakeholders inspraak krijgen in kleine optimalisaties, zoals (niet limitatief) de hoogte van de stopknoppen, locaties van de deurbediening door chauffeurs etc. Zo ja, kunt u dit verduidelijken in de eis?	U heeft correct geïnterpreteerd dat de inspraak van stakeholders in artikel 4.1.1 van het PvE betrekking heeft op kleine optimalisaties, zoals de hoogte van stopknoppen of de locatie van deurbediening. De keuze voor leverancier en buslengte blijft bij de concessiehouder. De gemeente heeft de tekst aangepast naar: "De Concessiehouder betreft de Gemeente, ROCOVF en de Chauffeurs (of hun vertegenwoordiging) bij het maken van keuzes over kleine optimalisaties van het Materieel. Dit betreft bijvoorbeeld, maar is niet beperkt tot, de hoogte van stopknoppen of de locatie van de deurbediening."
254	Deel D Programma van Eisen	4	4.1.1			Ten behoeve van de inschrijving maken wij keuzes ten aanzien van de specificaties, aanschaf en onderhoud van de bussen. Met deze keuzes gaan kosten gemoeid die opgenomen worden in de business case. U stelt dat de Gemeente, het ROCOVF en de Chauffeurs betrokken worden bij te maken keuzes ten aanzien van de aanschaf van het materieel. De keuzes die eventueel nog gemaakt kunnen worden na gunning, worden ingekaderd door kosten zoals opgenomen in de business case. Hoe ziet u de betrokkenheid precies voor zich?	Zie het antwoord op vraag 253.
255	Deel D Programma van Eisen	4	4.11		Veiligheidsdeur	In PvE eis 4.2.11 geeft u aan dat bussen uitgerust moeten zijn met een veiligheidsdeur voor de chauffeur. Voor nieuwe bussen begrijpen wij deze eis volkomen, echter bij een inzet van tijdelijke dieselbussen als voorloper op de transitie naar zero emissie vraagt dit nogal wat modificaties aan de bus. Wij willen u dan ook vragen om deze eis te laten vervallen voor tijdelijke bussen.	We gaan mee in uw voorstel. De uitzondering voor de tijdelijke bussen is toegevoegd aan 4.3.6f.
256	Deel D Programma van Eisen	4	4.13	20	Fietsen in de bus	De zin "Deze oplossing ...in gevaar te brengen" lijkt onvolledig, waardoor de strekking van de eis niet duidelijk is. Wilt u dit verduidelijken?	Dank voor uw oplettendheid. De tekst is aangepast.
257	Deel D Programma van Eisen	4	4.2.11	20	Veiligheidsdeur	Geldt deze eis voor zowel de stadsbussen als de streekbussen? We denken dat dit nu alleen in de stadsbussen het geval is, is dat correct?	Deze eis geldt voor zowel de stadsbussen als de streekbussen, zoals ook in de bestaande vloot.
258	Deel D Programma van eisen	4	4.2.11	20	Veiligheid	Kunt u de specificaties voor de Veiligheidsdeur met ons delen?	De specificaties van de veiligheidsdeur zijn naar invulling van de Inschrijver.
259	Deel D Programma van Eisen	4	4.2.13	20	Fietsen	De beschrijving van de eis lijkt qua zinsbouw niet juist, kunt u die eventueel aanpassen? Daarnaast vragen wij ons af, wat eist u precies? Zeker vanwege de stellige conclusie in Bijlage G.6 Nota van Zienswijze vragen wij ons af op welke wijze wij kunnen of moeten voldoen aan uw eis.	Zie het antwoord op vraag 39.
260	Deel D Programma van Eisen	4	4.2.3	19	Maximale leeftijd voor bussen die rijden op diesel	U eist dat de maximale leeftijd van bussen die rijden op diesel 13 jaar is. Dit past exact op de huidige vloot van de huidige concessiehouder, die daarmee een onredelijk groot voordeel heeft in deze aanbesteding. Voor andere inschrijvers beperkt deze leeftijdseis enorm, omdat er gezocht moet worden naar beschikbare voertuigen die én voldoen aan deze leeftijdseis, én voldoende groot zijn om alle reizigers in en van/naar Almere comfortabel te vervoeren. Gezien de krappe markt voor bussen zorgt deze eis voor een zwaar verstoord level playing field. We verzoeken u om deze leeftijdseis te laten vervallen, maar om de emissienorm wel te blijven hanteren. Immers zegt dat, bij goed onderhoud van de voertuigen, meer over de kwaliteit én milieubelasting dan de leeftijd.	De minimale leeftijdseis is in het Programma van Eisen komen te vervallen.
261	Deel D Programma van Eisen	4	4.2.6	19	VETAG	Deze eis stelt dat bussen moeten zijn voorzien van VETAG tbv VRI's binnen de gemeente Amsterdam. Klopt het dat VETAG dus enkel in de streekbussen geëist wordt?	De eis voor VETAG geldt voor bussen die gebruikmaken van verkeersregelinstallaties (VRI's) binnen de gemeente Amsterdam.

262	Deel D Programma van Eisen	4	4.2.6	19	VETAG	Bussen moeten worden voorzien van een VETAG-systeem ten behoeve van prioriteitsverlening op verkeersregelinstallaties binnen de gemeente Amsterdam. Geldt deze eis voor zowel de stads- als streekbussen? Kunt u daarnaast aangeven welke VRI's binnen de gemeente Amsterdam gebruikmaken van een VETAG installatie?	Zie het antwoord op vraag 261. De Concessiehouder is verantwoordelijk dat het Materieel is uitgerust met de juiste communicatiemiddelen voor de VRI's op het traject waar het wordt ingezet.
263	Deel D Programma van eisen	4	4.2.8	20	Batterijblussysteem	In dit artikel wordt gesproken over een batterijblussysteem - welke DSPA kan zijn, of een gelijkwaardig alternatief - welke de overdracht naar andere delen van het Voertuig of andere Voertuigen vermindert of voorkomt. Er wordt niet gesproken over het onderwerp te verminderen of voorkomen. We nemen aan brand. Maar kunt u nader omschrijven in welke kenmerken een dergelijk systeem dient te voorzien, of de criteria waarop het wordt beoordeeld? Wordt er gesproken over een batterijbus locaties systeem, zoals we weten is een batterijbrand lastig te doven? Of wordt een blussysteem in het HV systeem gedeelte bedoeld? Graag meer duiding over deze eis.	Om de eis te verduidelijken hebben wij deze aangepast. Eis 2.4.8 is als volgt gewijzigd vastgesteld: 4.2.8 Zuiver Elektrische Voertuigen zijn voorzien van een intern batterijblussysteem om de overdracht van een brand in het batterijpakket van het Voertuig naar andere delen van het Voertuig of andere Voertuigen te verminderen of te voorkomen.Rijdend Personeel is opgeleid tot gebruik van het batterijblussysteem. Toetsing en bespreking van het batterijblussysteem vormt onderdeel van het Veiligheidsplan dat in de implementatieperiode wordt opgesteld (zie eis 11.6.3).
264	Deel D Programma van Eisen	4	4.3		Dieselbussen	In PvE eis 4.2.3 geeft u aan dat bussen die rijden op diesel op het moment van inzet niet ouder mogen zijn dan 13 jaar. Hiermee beperkt u de mogelijkheid voor vervoerders voor de inzet van tijdelijke bussen. Wij willen u verzoeken om deze eis te versoepelen tot 15 jaar om vervoerders de mogelijkheid te bieden voldoende tijdelijke bussen in te kunnen zetten tot en met 2030.	Zie het antwoord op vraag 260.
265	Deel D Programma van Eisen	4	4.3.1	20	Bestuursakkoord	U eist vanaf dienstregelingjaar 2030 dat alle bussen ZE-materieel moeten zijn. Wij concluderen dat dit dus in december 2029 is. Wij zien in het bestuursakkoord zero emissiebusvervoer dat er IN 2030 zero emissie gereden moet worden. Onze lezing is dat er volgens het bestuursakkoord dus nog ZE-bussen kunnen instromen in de loop van 2030. Bent u ervan bewust dat u dus méér eist dan het bestuursakkoord 2030?	Zie het antwoord op vraag 143. Het Programma van eisen is hierop aangepast.
266	Deel D Programma van Eisen	4	4.3.3	20	milieuprestaties	Benoemd wordt dat concessiehouder niet toegestaan is af te wijken van de milieuprestaties. Welke milieuprestaties worden bedoeld?	Met milieuprestaties worden de eisen bedoeld die zijn gesteld aan emissienormen, energieverbruik, duurzaamheid en circulariteit van het materieel zoals als opgenomen in het Programma van Eisen, waaronder niet uitputtend hoofdstuk 4.3 en 4.4.
267	Deel D Programma van Eisen	4	4.3.6	20	Niet-ZE-bussen	Kunt u voor de niet-ZE-bussen de eisen 4.5.21 en 4.5.23 toevoegen aan de opsomming van eisen onder 4.3.6	Dank voor uw oplettendheid. Eis 4.3.7 is aangepast. We handhaven eis 4.5.23 voor de transitievloot.
268	Deel D Programma van eisen	4	4.3.6	20	niet-ZE-Bussen	U beschrijft hier, dat niet ZE-Bussen niet aan alle eisen hoeven te voldoen die gelden voor ZE-Bussen: geen revisie, op stadslijnen geen Allgo-uitstraling, geen lagevloer-bussen op stadslijnen, geen extra aandacht voor snel in- en uitstappen en streekdiensten hoeven geen luxe uitstraling te hebben. 1. Kunt u aangeven hoe u tot deze bepaling gekomen bent? 2. Hoe gaat u om met de eis dat de huidige rijdijden gehandhaafd moeten worden i.c.m. het uitsluiten van eis 4.5.18? 3. Op stadslijnen hoeft het materiaal geen All-go-uitstraling te hebben, op streekdiensten is de huisstijl wel verplicht. Voor reizigers is dit erg verwarrend en dat draagt niet bij aan het gebruik van het OV. In belang van de reiziger vragen wij u, om eis 4.5.7 wel van kracht te laten zijn, in die verstande dat het geldt voor het exterieur van de bus.	1. De uitzonderingen op eisen m.b.t. revisie en ontwerp van de bussen tot 2030 zijn opgenomen om een transitievloot mogelijk te maken, en zo meer ruimte te geven voor een betrouwbare ZE-implementatie. 2. Deze eis blijft gehandhaafd. 3. De genoemde uitzondering op eis 4.5.15 moet een uitzondering zijn op eis 4.5.16. Deze eis is aangepast.
269	Deel D Programma van Eisen	4	4.3.7 lid a.	21	eis 4.5.20	U verwijst in eis 4.3.7 lid a. naar de eis 4.5.20. Ons inziens heeft eis 4.5.20 geen betrekking op een elektrische of handmatige oprijplaat. Wij veronderstellen dat u eis 4.5.21 voor ogen had. Wilt u deze eis herformuleren of aangeven wat u hiermee bedoelt?	Zie het antwoord op vraag 267.
270	Deel D Programma van eisen	4	4.4.6 t/m 4.4.11	22+23	Duurzaamheid	https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/437464/almere-zet-in-op-europese-bussen-met-nieuwe-manier-van-aanbesteden . Indien u dit beoogt met uw eisen, kunt u aangeven welke aanbevelingen er zijn gekomen uit de procedure van het GVB en wat de gemeente Almere daarmee gedaan heeft? Welke moeilijkheden zijn er geweest, op welke wijze zijn ze opgelost? Kunt u deze bevindingen delen met Inschrijvers?	Het is ons niet duidelijk wat u bedoelt met "dit". Het doel van onze eisen staat beschreven in het Programma van Eisen en is om risico's voor mens en milieu in de gehele keten van het batterijproductieproces voor ZE-materieel te identificeren en aan te pakken en om te communiceren over de inspanningen en resultaten op het gebied van gepaste zorgvuldigheid. Wij waren niet betrokken bij de procedure van het GVB. Op basis van het nieuwsbericht lijkt hun aanpak ("LCA") ook af te wijken van de onze.
271	Deel D Programma van Eisen	4	4.4	21	Sociale verantwoordelijkheid	Wij verwijzen naar het artikel 'Almere zet in op Europese bussen met nieuwe manier van aanbesteden' gepubliceerd door Omroep Flevoland op 10 augustus (zie https://www.omroepflevoland.nl/nieuws/437464/almere-zet-in-op-europese-bussen-met-nieuwe-manier-van-aanbesteden). Wij herkennen de achtergrond van de door u geeiste voorwaarden rond transparantie en sociale verantwoordelijkheid, echter kunnen wij niet duiden waar de gevolgtrekking in het artikel vandaan komt dat de genoemde eisen leiden tot inzet van Europese bussen, of de kans daarop vergroten. Wilt u expliciet bevestigen dat de herkomst van de leverancier geen rol speelt in de beoordeling van aangeboden bussen?	In de beoordeling van de gunningcriteria wordt niet gekeken naar de herkomst van de leverancier. Zie verder het antwoord op vraag 270.
272	Deel D Programma van Eisen	4	4.4.7	21	Transparantie en sociale verantwoordelijkheid	Onderdeel c en d lijken ons, zij het in net iets andere bewoordingen, hetzelfde. Indien dat zo is, kunt u een van beide onderdelen laten vervallen? Indien er onderscheid is in onderdeel c en d zien wij graag een nadere toelichting tegemoet welk onderscheid u hier ziet.	Wij bevestigen dat onderdeel c en d inhoudelijk in essentie hetzelfde zijn. Onderdeel d laten we vervallen.
273	Deel D Programma van Eisen	4	4.4.9 en 4.4.10	22	Gepaste zorgvuldigheid	Wilt u meer duiding geven aan de term 'gepaste zorgvuldigheid', zodat alle geïnteresseerde Inschrijvers een eenduidig beeld hebben.	Hiermee wordt geduid op wat beschreven staat in artikelen 4.4.6 tot en met 4.4.8.
274	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.16			Voertuigen dienen een transparante en chique eigentijdse uitstraling te hebben. Dit geldt specifiek voor het interieur. Is het ook mogelijk om het exterieur in de lijn van stijlwijzer AllGo eigentijds en chiquer te maken?	Het is toegestaan om het exterieur van voertuigen eigentijds en chiquer te maken, mits dit past binnen de geest stijlwijzer AllGo.
275	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.20	24	Rolstoelplaats	In artikel 4.5.20 wordt gesproken over een vastzetsysteem, waarmee de rolstoel op een dusdanige wijze kan worden vastgezet, dat deze bij een noodremming van de Bus niet verplaatst. De omschrijving - dusdanige wijze - is niet geheel duidelijk. Daarnaast gelden er internationale gangbare en bewezen veilige toepassingen zoals een rug- en zijsteunen en anti-slipvoorzieningen. Tevens wordt niet helder omschreven of bij het hanteren van een dergelijk vastzetsysteem, hulp en inspanning van een chauffeur verwacht wordt. Vandaar onze vraag artikel 4.5.20 nader te omschrijven in verwachting(en) en inrichting.	De invulling van de rolstoelplaats en de rol van de chauffeur is naar invulling van de Inschrijver, waarbij ten minste onderbouwd is hoe aan eis 4.5.20 wordt voldaan.

276	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.21	24	hybride oprijplaat	Uw eis voor een hybride plaat verkleint mogelijk het aanbod van geschikte busleveranciers. Is het toegestaan om gemotiveerd van deze eis af te wijken? Of, zoals dat ook geregeld wordt toegepast, een elektrische plaat te installeren met in het voertuig een nood-plaat die handmatig kan worden neergelegd in het geval dat de elektrische plaat dienst weigert?	Wij passen eis 4.5.21 en 4.5.30 als volgt aan: Bussen zijn voorzien van een elektrische of hybride oprijplaat zodat Reizigers met een rolstoel vanaf een halteperron zonder assistentie de Voertuigen in en uit kunnen gaan. De Concessiehouder garandeert dat de chauffeur desgevraagd assistentie verleent aan Reizigers in een rolstoel bij het betreden en verlaten van het Voertuig. Voor Auto's kan volstaan worden van een handbediende rolstoelplaat. Voor Reizigers is duidelijk welke deur is voorzien van een rolstoelplank.
277	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.23	24	steek	Er staat: "Hierbij geldt dat stoelen in de rijrichting die onderdeel zijn van een "vierzit" niet meetellen." Wij verwachten dat u ook de stoelen bedoelt die niet in de rijrichting zijn (de gehele vierzits en niet enkel in de rijrichting). Klopt dat? Hetzelfde staat in 4.5.26 (streek).	Dank voor uw oplettendheid. Het klopt dat al de stoelen in een "vierzit" hier onder vallen.
278	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.7	23	Revisie vs duurzaam	Gevraagd wordt om een revisie met minimale vervanging van stoelbekleding en vloerbekleding. Dit strookt niet met het duurzame karakter van deze concessie waarbij wordt gevraagd om circulair en volgens de R-ladder handelen. De volgende eis dat er een duurzamer alternatief mag worden voorgesteld sluit hier ook niet bij aan, aangezien dit kostenneutraal moet en dus alsnog veel geld moet worden gestoken in een wellicht onnodige revisie. Het voorschrijven van vervangingen, terwijl vervanging mogelijk niet nodig is, is verre van duurzaam en circulair. We vragen u dan ook om deze eis te laten vervallen	De gemeente handhaaft in de eis voor revisie met vervanging van minimaal stoelbekleding en vloerbekleding. Er kan van de revisie worden afgezien in het geval dat de gemeente van oordeel is dat vervanging niet nodig is omdat het interieur vanuit oogpunt van de reizigers naar verwachting ook de rest van de levensduur nog voldoet. De tekst is hierop aangepast.
279	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.7	23	Revisie na 8 jaren	In de artikelen 4.5.7 en 4.5.8 wordt uiterlijk na acht jaar na eerste inzet een revisie besproken. In het laatste artikel 4.5.8, ook de mogelijkheid wijzingen op 4.5.7 voor te stellen, mits deze kostenneutraal zijn. en de Gemeente besluit. Een revisie is een mogelijk kostenverhogende actie, waarbij wij de term - kostenneutraal, en De Gemeente bepaald - onvoldoende bepalend zijn gezien de investeringen. Kunt u deze term - kostenneutraal - en De Gemeente bepaald, meer definiëren en verduidelijken.	De Gemeente eist een regulier revisie van het interieur van het Materieel in eis 4.5.7. De Concessiehouder mag een duurzamer alternatief aanbieden, mits dit niet meer kost dan de reguliere revisie. Een goedkoper alternatief mag natuurlijk wel.
280	Deel D Programma van Eisen	4	4.5.7	23	Revisie	Het interieur van materieel dient uiterlijk 8 jaar na de eerste inzet en halverwege de technische levensduur te worden gereviseerd. Materieel slaat volgens de begrippenlijst op 'de Bussen en Auto's die worden ingezet voor de uitvoering van de Concessie'. Dit betekent dat inschrijvers die starten met bestaande dieselbussen en bijvoorbeeld per december 2029 nieuw ZE-materieel met een levensduur van 15 jaar inzetten, geen revisie hoeven uit te voeren. De verplichte revisie valt dan namelijk gelijk met het einde en mogelijk zelfs na het einde van de concessie in 2037. Dit levert een financieel voordeel op voor inschrijvers die pas na 2 jaar nieuwe bussen laten instromen (en daarmee de concessie verduurzamen). Inschrijvers die direct bij start van de concessie of na 1 jaar nieuw ZE-materieel inzetten, hebben wel te maken met een tussentijdse revisie en de daarmee gemoeide hoge kosten. Wij stellen voor om de revisie verplicht te stellen na uiterlijk 7 jaar in plaats van 8 jaar, voor een gelijk speelveld tussen inschrijvers. Wij adviseren u met klem om deze eis te herzien. Mocht u hier niet in meegaan dan kunt u het Materieelplan uitbreiden met de vraag om van de Inschrijvers maatregelen aan te laten bieden op basis van gunningspunten, waarmee Inschrijvers aantonen dat het Materieel gedurende de Concessie aan de eis van het kwaliteitsniveau A blijven voldoen zoals verwoord in de Kwaliteitscatalogus ov-voertuigen 2014 CROW of diens opvolger(s), in plaats van een verplichte revisie te eisen van het nieuwe Materieel na uiterlijk 8 jaar. Hiermee borgt u dat de Concessiehouder maatregelen neemt waardoor het Materieel gedurende de gehele Concessie in goede staat verkeerd wat ons inziens de kern is van uw eis 4.5.7.	We passen de eis als volgt aan: "Het interieur van Materieel wordt halverwege zijn technische levensduur en uiterlijk acht Jaar na de eerste inzet, doch voor het einde van de Concessieduur, gereviseerd, tenzij de Gemeente van oordeel is dat vervanging niet nodig is omdat het interieur vanuit oogpunt van de reizigers naar verwachting ook de rest van de levensduur nog voldoet. (...) "
281	Deel D Programma van eisen	5	5.1.15	27	Parkeren	Het is niet toegestaan Voertuigen te parkeren op het busstation Almere Centrum anders dan voor het halteren of bufferen'. Geldt deze eis ook voor afloswagens en Service & Veiligheid? Kunt u deze eis nader toelichten?	Deze eis geldt ook voor afloswagens en S&V. De gemeente wenst op het geheel vernieuwde busstation geen onnodige voertuigen.Aflossing kan ook op andere plaatsen in het net gebeuren.
282	Deel D Programma van eisen	5	5.1.2	26	nieuwe busroutes	U beschrijft hier, dat een nieuwe busroute in een 30-kilometerzone waar in de Dienstregeling 2026 geen Bus rijdt niet wenselijk is. Inschrijvers baseren de aanbidding op de Dienstregeling 2025. Kunt u al aangeven of er nieuwe busroutes worden opgenomen in de Dienstregeling 2026?	Dit moet nieuwe busroutes in 30 km-zones in dienstregelingjaar 2025 zijn. De tekst is aangepast. Eventuele wijzigingen voor 2026 zijn onderdeel van het Vervoerplan 2026 dat nog niet is vastgesteld. Eventuele wijzigingen worden zo snel als mogelijk is meegedeeld.
283	Deel D Programma van Eisen	5	5.2.8	28	Haltepalen	Worden of zijn de haltepalen eigendom van de wegbeheerder? Oftewel: blijven de huidige haltezuilen staan voor de nieuwe concessiehouder? Dit is zeer relevant, daar het plaatsen van vergelijkbare halte-informatie en de (plaatsings)kosten die dit met zich meebrengt het gelijke speelveld zal verstoren.	De haltezuilen zijn eigendom van de huidige concessiehouder. Een eventuele overname moet met deze partij worden overeengekomen.
284	Deel D Programma van eisen	5	5.2.8	28	Haltepalen	In eis 5.2.3. stelt u dat er een haltepaal aanwezig moet zijn. In de huidige concessie wordt gebruik gemaakt van haltezuilen, die staan ook in de stijlwijzer? Mogen wij constateren dat wij in de stad Almere waar nu haltezuilen staan, wij met de nieuwe concessie haltepalen mogen plaatsen?	Nee, dat mag u niet constateren. Op ten minste de haltes op dit moment haltezuilen staan als haltepaal worden in de nieuwe concessie gehandhaafd, volgens de stijlwijzer alGo.
285	Deel D Programma van eisen	5	5.3.1	28	Stallingen	In dit artikel met de kop "stallingen" verwijst u naar art 30 lid 4 van de CAO Openbaar vervoer. Dit artikel gaat over salaris bij afwezigheid. Het is voor ons niet duidelijk wat de link is tussen beide thema's. Kunt u dit toelichten?	De referentie is verwijderd uit het PvE.
286	Deel D Programma van Eisen	5	5.3.2	28	Laadinfrastructuur	U stelt dat de laadinfrastructuur uniform moet zijn. Mogen wij constateren dat u daarmee bedoeld dat het er gebruik gemaakt moet worden van gangbare normen zoals CCS2? Of bedoeld u hiermee dat alle laders in de concessie Almere van hetzelfde merk moeten zijn?	Uw constatering klopt. Er moet inderdaad gebruik gemaakt worden van de gangbare normen.
287	Deel D Programma van Eisen	5	5.3.6	29	Energie wekken en opslaan	U schrijft "in beginsel". Wat betekent dit voor de aanbestedingsprocedure? Mogen inschrijvers er, uiteraard met goede onderbouwing, vanuit gaan dat u hierin toestemt zodat er geen sprake is van een voorwaardelijke bieding?	Deze eis komt te vervallen.
288	Deel D Programma van Eisen	5	5.3.6	29	Omgevingskaders	Kunt u toelichten wat u exact bedoeld met 'omgevingskaders'?	Zie het antwoord op vraag 287.
289	Deel D Programma van Eisen	5	5.3.6	29	Overname	In de tekst vermeld u: 'Over geplaatste systemen worden afspraken gemaakt tussen Gemeente en Concessiehouder over een eventuele overname en afschrijvingstermijn aan het einde van de Concessie.' Bedoeld u hiermee te verwijzen naar de Overnameregeling in Deel F? Zo ja, wilt u deze verwijzing toevoegen aan deze tekst?	Zie het antwoord op vraag 287.

290	Deel D Programma van Eisen	6	6.1.3	30	Zitplaatsen	Geldt deze eis ook voor de stadsbussen? Het staat ons inziens wat haaks op eis 4.5.18. Voor kleine stukken vinden stadsreizigers staan doorgaans geen groot probleem, weten we uit ervaring. We verzoeken u daarom deze eis voor streekbussen van toepassing te laten zijn, maar niet voor stadsbussen.	We hebben een bepaling aan de eis toegevoegd in lijn met uw opmerking. 'Op Stadslijnen zijn buiten de spits staanplaatsen toegestaan mits dit beperkt is tot korte afstanden en het aantal staande Reizigers beperkt is en Reizigers dit acceptabel vinden'. We kiezen er bewust voor om geen rekenkundige definitie te geven, omdat: (a) gemiddeldes geen recht doen aan de beleving van reizigers; en (b) elke rekenregel ingewikkeld zal zijn en in de beoordeling van het Vervoerplan en het concessiebeheer vragen zal oproepen. Overigens mag u er in uw Inschrijving van uitgaan dat de Dienstregeling 2025 zodanig is (in de combinatie van frequenties en materieelinzet) dat hij aan de bepaling voldoet.
291	Deel D Programma van Eisen	6	6.1.3	30	Zitplaatsen	Wat is de definitie van spits? Dit staat niet beschreven in bijlage B.1 Begrippenlijst.	Voor de Spits gelden de periodes als genoemd in bepaling 3.2.27. De Gemeente heeft dit toegevoegd aan de begrippenlijst.
292	Deel D Programma van eisen	6	6.1.3	30	Zitplaatsgarantie	In de OV-visie allGo staat op pagina 12, bij de beschrijving van 'metro-achtige stadsbussen', een focus op meer staanplaatsen en minder zitplaatsen. Dit lijkt in strijd met eis 6.1.3, waarin u eist dat reizigers buiten de spits altijd een zitplaats moeten hebben. Kunt u dit verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 290.
293	Deel D Programma van Eisen	6	6.1.4	30	Staanplaatsen op 80 km/u wegen	Wij begrijpen dat staanplaatsen ongewenst zijn, zeker op wegen waar bussen 80km/u mogen rijden. We willen u wel meegeven dat deze eis onbedoelde neveneffecten kan hebben. Bijvoorbeeld bij treinstoringen tussen Almere en Amsterdam is het niet ongebruikelijk dat reizigers alternatieven zoeken en die vinden in de vorm van de busdiensten tussen Almere en Amsterdam. Deze eis leidt ertoe dat chauffeurs reizigers moeten weigeren, waar dit capaciteittechnisch helemaal niet zou hoeven. Dit betekent ook dat de chauffeur geconfronteerd kan worden met vervelende reacties. Wij vermoeden dat dit niet de bedoeling is van deze eis (wat ook blijkt uit uw reactie in het zienswijzendocument), maar dat u bedoelt dat er op basis van de reële te verwachten vervoervraag voldoende capaciteit geboden moet worden, zodat iedereen kan zitten (inclusief voldoende restcapaciteit om kleine pieken op te vangen). Bent u daarom bereid om daarom aan deze eis toe te voegen, dat deze eis niet geldt in gevallen van onverwachte extreme vervoervraag (bijvoorbeeld als gevolg van treinstoringen)? Zo nee, kunt u dan toelichten hoe Inschrijvers met deze eis om dienen te gaan?	We hebben een bepaling aan de eis toegevoegd dat deze niet geldt in gevallen van onverwachte extreme vervoervraag, zoals bij treinstoringen. Inschrijvers dienen in normale situaties voldoende capaciteit te bieden zodat iedereen kan zitten, maar bij uitzonderlijke pieken mag hiervan worden afgeweken.
294	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.17	32	Motor uitzetten	Wij veronderstellen dat deze eis geldt voor het eventueel in te zetten bestaande dieselmaterieel en niet voor ZE-materieel. Wilt u dit bevestigen?	Uw veronderstelling is juist.
295	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.19		Open instapregime	U stelt dat een open instapregime uitsluitend is toegestaan op de lijnen van de stadsdienst. Staat u toe dat de Inschrijver eventueel open instapbeleid op streeklijnen mag aanbieden, mits dit goed is onderbouwd wat de meerwaarde hiervan is?	We staan geen open instapregime toe in de Streekdienst in het kader van sociale veiligheid.
296	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.20	32	Klanttevredenheid	U stelt eisen aan de klanttevredenheid op meerdere onderdelen. Op het onderdeel 'Oordeel over de halte' hebben wij als vervoerder geen of nauwelijks invloed. De informatievoorziening op de halte - wel onze verantwoordelijkheid - zit al in een ander onderdeel. Het lijkt ons dus niet terecht om de vervoerder op dit onderdeel af te rekenen. Ditzelfde geldt voor 'Veiligheid op de halte'. We verzoeken u daarom deze twee onderdelen te schrappen uit de eisen.	De Gemeente erkent dat het oordeel over de halte grotendeels buiten de invloed van de Concessiehouder valt. Daarom laat de Gemeente deze eisen vervallen.
297	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.20	32	Klanttevredenheid	U eist onder meer een minimale score op het aspect 'Oordeel over de halte'. Hoewel aspecten als reisinformatie en halteborden de taak van de concessiehouder zijn, wordt een groot deel van het beeld bepaald door faciliteiten als een abri, het schoonhouden van de halte en het verwijderen van onkruid. Dit zijn taken van de wegbeheerder en dat maakt dat het voor de concessiehouder zeer lastig is om zelf invloed uit te oefenen op het oordeel van dit aspect. Kunt u aangeven hoe u hier tegen aankijkt en bent u bereid dit aspect van de eis te laten vervallen?	Zie het antwoord op vraag 296.
298	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.20	32	Klanttevredenheid	In het PvE zijn de OVKB-scores 2024 onderverdeeld naar stad en streek. Voor de minimale klanttevredenheidsscores in 2028, 2029 en later ontbreekt dit onderscheid en wordt 1 score gegeven. Kunt u aangeven waarom voor 2024 een onderscheid is gemaakt tussen stad en streek? Dit onderscheid zien we niet terug in de 'factsheet 2024 Almere' van het CROW. Zijn de scores in de factsheet het gemiddelde van de scores stad en streek, zoals weergegeven bij 6.2.20 in het PvE?	De scores uit 2024 zijn als referentie meegegeven. De uiteindelijke beoordeling is het gemiddelde cijfer uit de OVKB die gepubliceerd wordt door het CROW.
299	Deel D Programma van eisen	6	6.2.20	32	Klanttevredenheid	In de tabel staan voor 2024 de cijfers voor stad en streek. Vanaf 2028 staat er één getal, lezen wij dit als een gemiddelde voor stad en streek?	Zie het antwoord op vraag 298.
300	Deel D Programma van eisen	6	6.2.20	32	Klanttevredenheid	Het valt ons in de tabel op, dat u vanaf 2028 een lagere klanttevredenheid toestaat dan de meting van 2024, met daarna een jaarlijkse stijging. Kunt u toelichten welke aannames u heeft gedaan bij het bepalen van de scores op klanttevredenheid en welke gegevens u hiervoor heeft gebruikt?	Wij realiseren ons dat bij de start van een Concessie er mogelijk gewenningsperikelen zijn, die een negatief effect hebben op het klantoordeel. Daarom zijn de geëiste klanttevredenheidsscores in het eerste jaar van de Concessie iets bijgesteld. In het 2e jaar is de score hoger, omdat naar verwachting in de nieuwe Concessie een verbeteringslag plaatsvindt door de uitvoering van de Concessiehouder

301	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.5	31	Rituitval	In paragraaf 6.2.5 beschrijft u hoe de Concessiehouder maandelijks rapporteert aan de Gemeente over Rituitval. Bij de omschrijving i over Rituitval die het gevolg is van (één van) de volgende omstandigheden is per definitie geen sprake van Overmacht neemt u 'structurele verkeersdruk' op. In onze optiek ligt deze omstandigheid buiten de invloed van een Concessiehouder. Volgt u onze beredenering en kunt u deze omstandigheid opnemen onder ii als een situatie van Overmacht?	Wij handhaven de indeling van rituitval door structurele verkeersdruk in de categorie "per definitie geen sprake van overmacht". We hebben daar twee redenen voor. Ten eerste verwachten wij dat Concessiehouder bij de routekeuze rekening houdt met trajecten waar structurele verkeersdruk heerst waarvan de bus hinder (vertraging, onbetrouwbaarheid) zal ondervinden, en daar terughoudend is met het aanbieden van ritten. Gebruik van businfrastructuur op omliggende routes is een adequaat middel om dergelijke trajecten te "omzeilen". Wanneer toch een busroute over een traject rijdt waar door structurele verkeersdruk de rijtijden langer en/of onbetrouwbaarder zijn, verwachten wij dat Concessiehouder daarmee in zijn rijtijd en/of buffertijd (de tijd tussen aankomst van een soms vertraagde rit en de opvolgende rit) voldoende rekening houdt. Rituitval op die (vertraagde) rit zelf en een vervolgrit is daarmee vermijdbaar en niet toe te schrijven aan overmacht. Dat de structurele verkeersdruk zelf overmacht is voor Concessiehouder, doet daaraan niets af. Alleen wanneer 'structurele verkeersdruk' zou ontstaan in de periode tussen de totstandkoming van het Vervoerplan en de start van de betreffende Dienstregelingperiode, kan sprake zijn van Overmacht. In die gevallen is het aan Concessiehouder om dat overtuigend aan te tonen.
302	Deel D Programma van Eisen	6	6.2.9	31	Verwijtbare rituitval	U geeft de verwijtbare rituitval aan in dru's, maar er wordt gerekend in dienstregelingkilometers. Bedoelt u hier niet drk's? Dit geldt ook voor eis 6.2.10.	Zie het antwoord op vraag 197.
303	Deel D Programma van Eisen	6	6.3	30	Zitplaatsgarantie	U eist zitplaatsgarantie, op de stadsdienst buiten de spits en op de streekdienst altijd. Daarbij telt een klapstoel niet mee als zitplaats. Op de streekdienst is dit een logische beperking, op de stadsdienst naar onze overtuiging niet. Juist buiten de spits reizen in de stadsdienst veel mensen met een buggy, kinderwagen of bagagetrolley, die bij voorkeur gebruik maken van een klapstoel om daarmee dicht bij hun kind of bagage te kunnen zitten. Voor deze reizigers is een klapstoel juist extra waardevol in plaats van minderwaardig ten opzichte van een vaste zitplaats. Wij adviseren u met klem om voor de stadsdienst de klapstoel mee te tellen als zitplaats.	We nemen uw advies over. De definitie van een Zitplaats is aangepast naar: "Een vaste plaats (stoel, niet zijnde een klapstoel) waar reizigers kunnen zitten in het Materieel. In het Materieel dat wordt ingezet op de Stadsdienst telt een klapstoel mee als Zitplaats. In het Materieel dat wordt ingezet op de Streekdienst telt een klapstoel niet mee als Zitplaats."
304	Deel D Programma van Eisen	6	6.3	30	Zitplaatsgarantie	U eist zitplaatsgarantie, op de stadsdienst buiten de spits en op de streekdienst altijd. Op de streekdienst is dit een logische voorwaarde, op de stadsdienst naar onze overtuiging niet. Veel reizigers gebruiken de stadsdienst zoals zij de metro gebruiken: over korte afstanden blijven zij even staan, ook al zijn er nog volop vrije zitplaatsen. De inrichting van BRT-geschiedte voertuigen is hier ook op afgestemd: veel ruimte en faciliteiten voor staande reizigers. Bovendien reizen veel mensen slechts enkele haltes mee, waardoor er ook snel weer zitplaatsen vrij komen. Wij adviseren met klem deze eis aan de stadsdienst aan te passen naar staplaatsen toegestaan tot een maximum van 50 procent van het aantal, vermeld in de typegoedkeuring, ongeacht dag en tijdstip. Daarmee wordt voorkomen dat staan in erg volle bussen tot een onaangename ervaring wordt.	Zie het antwoord op vraag 290.
305	Deel D Programma van eisen	6	8.4.5	42	Betaalmogelijkheden	Voor Reizigers die niet over een pinpas willen of kunnen beschikken of geen gebruik kunnen maken van nog te introduceren betaalmogelijkheden, is een alternatief beschikbaar dat past bij de mogelijkheden en beperkingen van deze groep. Kunt u toelichten wat u hiermee - naast de geëiste mogelijkheden in servicewinkels - bedoelt?	Gaat hier om de OV-pas /OVC die ze bij de servicewinkel kunnen opladen met contant geld
306	Deel D Programma van Eisen	7	7.4.2	35	Merknaam allGo	Krijgt de nieuwe Concessiehouder de beschikking over de domeinnaam https://www.allgobus.nl/ inclusief of exclusief het bijbehorende CMS-systeem?	De nieuwe concessiehouder krijgt om niet de beschikking over de domeinnaam exclusief het bijbehorende CMS-systeem.
307	Deel D Programma van Eisen	7	7.4.2	35	URL allGo website	Wordt de URL van de allGo website om niet overgedragen, en/of moeten inschrijvers kosten inrekenen voor overname of gebruik ervan?	Zie het antwoord op vraag 306.
308	Deel D Programma van eisen	7	7.5	36	Buurtbus	Kunt u aangeven, of alle genoemde eisen onder 7.5 ook gelden voor de in te zetten Buurtbussen en zo niet, kunt u aangeven waar de Buurtbussen aan moeten voldoen?	Voor Auto's geldt afwijkend dat (7.5.1) het lijnnummer en de bestemming op de voorzijde worden getoond en dat (7.5.4) het voertuig van minimaal één werkend display is voorzien. De eisen zijn hierop aangepast.
309	Deel D Programma van Eisen	7	7.5.1/7.5.4	36	Eisen voor buurtbus	We verwachten dat de eisen 7.5.1 en 7.5.4, die gesteld worden voor 'al het materieel' niet als zodanig van toepassing zijn voor Auto's. Kunt u dat bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 308.
310	Deel D Programma van eisen	7	7.5.11	37	Omroepsysteem	De omroep is zo ingesteld dat deze in de gehele Bus goed hoorbaar is, maar geen overlast veroorzaakt. Kunt u definiëren wat u bedoelt met 'overlast'?	Met 'overlast' doelen we op hoorbaarheid zonder hinder (geen te hoog volume, geen storende herhalingsfrequentie).
311	Deel D Programma van Eisen	7	7.5.2		Lijnnummer in kleur	Het lijnnummer en de bestemming moeten in kleur getoond worden. Momenteel worden lijnnummer en bestemming niet in kleur getoond, maar wordt juist een kleur eromheen getoond. Bedoelt u inderdaad een andere vormgeving dan nu het geval is of wilt u dezelfde vormgeving als nu het geval is?	De huidige vormgeving is bedoeld. De eis is aangepast met de tekst: "met kleur getoond".
312	Deel D Programma van Eisen	7	7.5.4		drukke weergeven in de bus	Er wordt gevraagd om dynamische drukte per rit weer te geven op de schermen in de bus. Dit heeft ons inziens een groot afbreukrisico wanneer de geschatte drukte afwijkt van de werkelijkheid. Reizigers zullen immers minder treden zijn als het erg druk is in de bus terwijl de indicator aangeeft dat deze rit rustig is. Dit is ons inziens informatie die vooraf de reizigers kan helpen een keuze te maken tussen ritten, maar weinig meerwaarde, en zelfs negatieve gevolgen, heeft wanneer je dit tijdens de al gekozen rit toont. We vragen dan ook deze eis te laten vervallen.	We gaan mee in uw voorstel. De eis is vervallen.
313	Deel D Programma van eisen	8	8.2.4 + 8.2.7 + 8.2.8	39	Tarievenplan	U geeft in deze paragrafen aan, dat het Tarievenplan bij start van de concessie gelijk is aan het vigerende tarievenplan. U geeft ook aan, dat Concessiehouder jaarlijks een Tarievenplan maakt. Tarieven mogen nooit hoger zijn dan het regionale gemiddelde kilometertarief. In eis 8.2.8 stelt u vervolgens, dat de tarieven jaarlijks maximaal geïndexeerd mogen worden met de LTI. Volgens onze interpretatie, betekent dit feitelijk dat de Concessiehouder alleen speelruimte heeft bij het indexeren (maximaal of een ander percentage) en bij het introduceren van nieuwe reisproducten of de keuze. Het lijkt ons, dat bij de start van een nieuwe concessie, een nieuw Tarievenplan hoort. Bent u bereid deze eis te wijzigen en zo niet, kunt u verder toelichten welke mogelijkheden de Concessiehouder heeft binnen het jaarlijkse Tarievenplan?	De Concessiehouder dient in het eerste Dienstregelingjaar uit te gaan van het huidige tarievenplan. Deze kan eventueel nog wijzigen voor start van de Concessie (zie ook de bepaling "of diens opvolger" in eis 8.2.4). Na het eerste Dienstregelingjaar heeft de Concessiehouder de mogelijkheid om de tarieven aan te passen tot maximaal het regionaal gemiddelde of de maximale indexatie.
314	Deel D Programma van Eisen	8	8.4.9 lid a	42	Kaartverkoopautomaat	In lid a van artikel 8.4.9 stelt u dat er een keuzemenu beschikbaar moet zijn voor de "beste reis". Hoe definieert u de beste reis? Is dat de goedkoopste, de snelste, de duurzaamste reis of anders?	De eis is aangepast naar "een keuzemenu voor reisinformatie beschikbaar hebben".
315	Deel D Programma van Eisen	9	9.1.3			Interpreteren wij het juist dat in het marketingbudget ook de marketingsubsidie (artikel 6 in de Financiële Bepalingen) opgenomen mag worden?	U mag de marketingsubsidie (artikel 6 in de Financiële Bepalingen) inderdaad opnemen in het marketingbudget.

316	Deel D Programma van Eisen	9	9.2.2			Is het toegestaan om in de inschrijving nieuwe productformules aan te bieden?	Voor de Stadsdienst geldt dat deze onder de merknaam allGo gereden dient te worden, waarbij een (nieuwe) onderscheidende productformule is toegestaan onder de voorwaarden uit eis 9.2.2. Voor de Streekdienst geldt dat deze onder de productformule R-net of allGo gereden dient te worden, waarbij bij de keuze voor allGo op de Streekdienst een onderscheidende productformule dient te worden aangeboden (zie eis 3.1.2).
317	Deel D Programma van Eisen	10	10.1.4	46	Personeel	Een EHBO-diploma kost naar verhouding veel tijd om te halen en te onderhouden. Mogelijk ontstaan daardoor personeelstekorten, zeker in het eerste jaar. In dit verband is een reanimatie/AED-cursus beter werkbaar en wordt een vergelijkbaar doel gehaald. Bent u bereid deze eis aan te passen naar uitsluitend een reanimatie cursus?	De verplichting geldt pas uiterlijk binnen een Jaar van de start van de Concessie. Dit geeft naar onze mening genoeg tijd om personeel op te leiden. We handhaven daarom deze eis.
318	Deel D Programma van eisen	10	10.1.6	46	Werkgeversplan	U geeft hier aan, dat de Concessiehouder bij Inschrijving een Werkgeversplan opstelt. Dit zien we verder niet terugkomen. Bedoelt u dit bij Inschrijving of tijdens de implementatie? In geval van het eerste, kunt u aangeven in welke vorm u dit wenst en op welke wijze dit plan beoordeeld / gewaardeerd wordt?	Zie het antwoord op vraag 320.
319	Deel D Programma van Eisen	10	10.1.6	46	Werkgeversplan	U geeft in dit artikel 10.1.6 aan dat bij de Inschrijving een Werkgeversplan dient te worden opgesteld. Dit vinden wij echter niet expliciet terug in de aanbestedingsleidraad als één van de gunningscriteria of onderdeel van één van de gunningscriteria. Logischerwijs zou dit onderdeel moeten zijn van G6 Uitvoeringsplan, hoofdstuk 6.7 van de Aanbestedingsleidraad, wellicht onder te brengen in 6.7.2 lid f. Wilt u bevestigen dat we dit op de juiste manier hebben geïnterpreteerd en wilt u aangeven in de Aanbestedingsleidraad waar we deze informatie/maatregelen zoals aangegeven in eis 10.1.6 dienen te beschrijven?	Zie het antwoord op vraag 320.
320	Deel D Programma van Eisen	10	10.1.6			In artikel 10.1.6 wordt gesteld dat de concessiehouder bij de inschrijving een werkgeversplan opstelt. Deze zien wij niet terug in de gunningscriteria. Is onze interpretatie juist dat dit plan tijdens de implementatie opgesteld moet worden?	Ja, uw interpretatie is juist: 'bij Inschrijving' in PvE art. 10.1.6 is een verschrijving. Een Werkgeversplan is géén gunningscriterium en wordt ook niet gevraagd in de indienings-/checklist; het plan wordt door de Concessiehouder opgesteld tijdens de implementatie en vervolgens jaarlijks (zie ook artikel 12.3.3). We hebben de tekst in het Programma van Eisen als volgt aangepast (art. 10.1.6): "De Concessiehouder stelt tijdens de implementatieperiode en daarna jaarlijks een Werkgeversplan op waarin hij aangeeft op welke wijze hij invulling geeft aan goed werkgeverschap (minimaal op de aspecten zoals benoemd in eis 10.1.1 tot en met eis 10.1.5) en de verbetering daarvan. Het Werkgeversplan maakt deel uit van de jaarlijkse kwaliteitsplancyclus zoals bedoeld in artikel 12.3.3."
321	Deel D Programma van Eisen	10	10.1.7	46	Personeelstevredenheid	Zijn er in 2024 of 2025 medewerkerstevredenheidsonderzoeken uitgevoerd onder het personeel van Keolis dat werkt voor de busconcessie Almere? Zo ja, kunt u de resultaten met ons delen?	
322	Deel D Programma van Eisen	10	10.2.5	47	Taalvaardigheid	Kunt u aangeven wat van het huidige Rijdend en Serviceverlenend Personeel het aandeel medewerkers is dat de Nederlandse taal machtig is en wat het aandeel medewerkers is dat de Engelse taal machtig is?	Al het personeel (Rijdend en Serviceverlenend) spreekt Nederlands.
323	Deel D Programma van Eisen	10	10.3.1	47	Social return	U geeft aan dat de concessiehouder minimaal 1% van de loonsom moet wenden aan SROI-activiteiten. Het is niet ongebruikelijk dat inschrijvers korting krijgen op de SR-verplichting als zij beschikken over een PSO-trede of 30+, zoals bij de vaak gebruikte bouwblokkenmethode. Wij vragen u daarom ook hier een kortingsstaffel toe te voegen aan de SR-verplichting, gebaseerd op de PSO-klassificering.	Bij de gemeente Almere is ervoor gekozen geen kortingsstaffel toe te passen voor PSO tredes. Wel kunnen alle activiteiten die nodig zijn om de PSO-certificering te behouden opgevoerd worden als zijnde SROI invulling. Het Coördinatiepunt Social Return gaat hierover na gunning graag in gesprek met de gegunde organisatie.
324	Deel D Programma van Eisen	11	11.3	48	Opleiding toezichhouders	Hoeveel van de 31,9 FTE toezichhouders en kaartverkopers in de Personeelsgave (bijlage E2) beschikken over de BOA-4 bevoegdheid voor controle en toezicht?	33 medewerkers hebben een BOA-bevoegdheid, bij 4 medewerkers vervalt deze voor maart 2028 zonder verlenging. 3 medewerkers hebben de opleiding behaald en zijn in afwachting van de akte, 4 medewerkers zijn recent met de opleiding gestart of starten in het najaar van 2025.
325	Deel D Programma van eisen	11	11.4.5	49	Zwartrijden	Kunt u de percentages zwartrijden van de afgelopen 10 jaar delen? Dit om Inschrijvers een idee te geven van het huidige niveau en zo passende maatregelen voor te kunnen stellen.	
326	Deel D Programma van Eisen	12	12.1.10	54	Beoordelingsgesprek	U eist dat de gemeente het recht heeft om een persoon na een beoordelingsgesprek gemotiveerd af te wijzen voor het team. Dit lijkt ons inmenging in de bedrijfsvoering van de concessiehouder en daarmee juridisch zeer ingewikkeld. We kunnen ons voorstellen dat u prestaties eist van de concessiehouder en daarin meeneemt de wijze waarop de ontwikkeling van de concessie verloopt, en desnoods daar boetebepalingen voor vastlegt. Maar we verzoeken u om deze eis te laten vervallen.	De Gemeente gaat er (vanzelfsprekend) vanuit dat de Concessiehouder goed en bekwaam personeel in zet. Echter om de kwaliteit van de concessie te waarborgen handhaaft de Gemeente deze eis.
327	Deel D Programma van eisen	12	12.1.10	54	Team	U geeft hier aan, dat de gemeente zich het recht voorhoudt om a) een beoordelingsgesprek te voeren en b) leden uit het team af te wijzen. Hiervoor verwijzen wij graag naar de vorige vraag. Concessiehouder is als werkgever verantwoordelijk voor de kennis, kunde en ervaring van het team dat verantwoordelijk is voor de Concessie. Als werkgever is Concessiehouder bereid dit toe te lichten aan de gemeente. Het is o.i. niet de taak van de gemeente om die rol over te nemen. Kunt u deze eis laten vervallen?	Zie het antwoord op vraag 326.
328	Deel D Programma van Eisen	12	12.1.11	54	Artikelnummer	Wij constateren dat er vanaf eis 12.1.10 er doorgenummerd wordt met eis 12.1.1 en 12.1.2. Klopt dit het dat dit 12.1.11 en 12.1.12 moet zijn?	Dank voor uw oplettendheid, dit moeten inderdaad eisen 12.1.11 en 12.1.12 zijn.
329	Deel D Programma van Eisen	12	12.1.7	53	Opleiding	U eist dat elk van de personen in het team een relevante HBO- of WO-opleiding heeft. We vinden dit een zware eis, omdat er collega's zijn met HBO of WO werk- en denkniveau die niet altijd ook daadwerkelijk een opleiding hebben gevolgd op dat niveau. We verzoeken u de eis te wijzigen naar HBO of WO werk- en denkniveau en "X" jaar kennis en ervaring in de onderwerpen genoemd onder c.	Zie het antwoord op vraag 330.

330	Deel D Programma van eisen	12	12.1.7	53	Team	U geeft als eis, dat ieder lid van het team dat verantwoordelijk is voor de Concessie, een relevante HBO- of WO-opleiding heeft. Deze eis achten wij niet relevant en disproportioneel. Hiermee gaat de gemeente bovendien op de stoel van de werkgever zitten. De gemeente kan erop vertrouwen dat Concessiehouder een kundig team samenstelt voor het beheer en de ontwikkeling, dat de benodigde kennis, kunde en ervaring heeft. Daarbij is Concessiehouder verplicht inclusief te werven en te kritisch te kijken of een eis noodzakelijk is en geen onnodige drempels opwerpt voor potentieel geschikte kandidaten. Kunt u deze eis laten vallen en zo niet, motiveren a) waarom een HBO- of WO-opleiding noodzakelijk is en b) welke HBO- en WO-opleidingen de gemeente dan relevant acht.	Wij begrijpen uw wens en hebben de eis aangepast door er de volgende tekst aan toe te voegen: "of aantoonbaar gelijkwaardige kennis"
331	Deel D Programma van Eisen	13	13.1	59	Beperkingen in gebruik van data	In paragraaf 13.1 staan bepalingen voor het gebruik van data door de gemeente. In 13.1.2 schrijft u dat dit zonder enige beperking mogelijk moet zijn, in 13.1.7 schrijft u dat persoonsgegevens alleen achterwege kunnen blijven als concessiehouder overtuigend aantoont dat de privacywetgeving geen ruimte biedt, maar dat dit ter beoordeling van de gemeente. Dat is ingewikkeld, want hoe beoordeelt u of wat de concessiehouder aantoont overtuigend is, en wat gebeurt er als u dat niet vindt maar de concessiehouder toch overtuigd is dat data niet geleverd mag worden? Wij zijn immers verplicht ons aan de privacywetgeving te houden.	Indien het geval van 13.1.7 zich voor zou doen, waarbij Concessiehouder naar haar oordeel overtuigend aantoont dat het niet kan en de gemeente van wel - en toch de data wenst te ontvangen - dan zal bij eventuele schade dan wel onrechtmatig handelen de gemeente hiervoor aansprakelijk zijn.
332	Deel E Personeelsopgave				Ziekteverzuim	In de gecontroleerde personeelsopgave zijn de volgende ziektepercentages opgenomen: 15,7% (2022), 18,8% (2023), 16,7% (2024) en 15,3% (2025 tm maart). In de personeelsopgave zoals die was verstrekt bij de aanbesteding van de huidige concessie en die nog op TenderNed te downloaden is, worden de volgende percentages aangegeven: 10,1% (2013), 8,1% (2014) en 7,2% (2015 tm september). Het ziektepercentage in de vorige concessie was substantieel lager dan in de huidige concessie. Graag ontvangen wij het ziektepercentages van de jaren 2018 tm 2021 om te kunnen zien hoe het ziektepercentage zich ontwikkeld en graag ontvangen wij een toelichting waarom het ziektepercentage in de afgelopen jaren substantieel is toegenomen.	Zie het antwoord op vraag 19. Er zal geen toelichting gegeven worden op de ontwikkeling van het ziekteverzuimpercentage in de afgelopen jaren.
333	Deel F Overnameregeling	2	2.4	3	Toegankelijke locatie	Zowel in het artikel als in voetnoot 4 wordt verwezen naar art. 3.1.h. Wij veronderstellen dat hier art. 3.1.i wordt bedoeld. Kunt u dit bevestigen?	Ja, wij bevestigen dat waar wordt verwezen naar remises als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub h steeds is bedoeld remises als bedoeld in artikel 3 lid 1 sub i.
334	Deel F Overnameregeling	2	2.4	3	Toegankelijke locatie	Indien de Laadinfrastructuur zich niet op een voor de opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie bevindt, en Concessiehouder deze wel onder de overnameregeling wil laten vallen, is de kans aanwezig dat Concessiehouder de Laadinfrastructuur op een andere locatie moet installeren die niet onder de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder valt. Dit kan tot diverse problemen en/of onmogelijkheden leiden. Eveneens zal ontmantelen en herplaatsen tot vele operationele problemen leiden. Wij verzoeken deze passage zodanig te herformuleren dat Concessiehouder een inspanningsverplichting heeft tot herplaatsing voor zover dit binnen jaar eigen invloed ligt. Dit om te voorkomen dat bijvoorbeeld de omstandigheid dat een locatie van de nieuwe vervoerder nog niet (volledig) beschikbaar is, leidt tot het niet kunnen nakomen van deze verplichting. Wilt u dit artikel op deze wijze aanpassen?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Indien de Concessiehouder ervoor kiest de Tank- en Laadinfrastructuur te plaatsen op een voor de opvolgende concessiehouder niet toegankelijke locatie, draagt hij zelf de risico's van die keuze.
335	Deel F Overnameregeling	3	3.1.h	4	Conditie Tank- en Laadinfra	In dit artikel wordt gesproken over een conditie van 3 dan wel conform NEN 2767-1. Wilt u verduidelijken wat u hieronder verstaat dan wel verduidelijkende documenten verstrekken?	De bepaling luidt als volgt: De Tank- en Laadinfrastructuur (inclusief eventuele uitbreidingen) heeft op het moment van overdracht een conditie van 3 of beter conform NEN 2767-1. Conditie 3 betekent een "redelijke" staat van onderhoud, waarbij sprake is van normale veroudering en gebruik, zonder ernstige gebreken. Dit houdt in dat de staat/conditie ook beter mag zijn. De onderhoudsconditie zal worden vastgesteld door de in artikel 8 van de Overnameregeling bedoelde onafhankelijke deskundige(n)
336	Deel F Overnameregeling	3	3.5	5	Overnameregeling	In artikel 3.5 verwijst u naar een 'in het tweede lid bedoeld niet-overdraagbare Asset'. a) Wij begrijpen niet welk artikel u bedoelt en wat de strekking van de eerste zin van artikel 3.5 is. Wilt u dit nader toelichten of de tekst aanpassen? b) Wilt u, eveneens m.b.t. de verwijzing naar niet-overdraagbare assets in art. 3.6 toelichten of in de tekst verduidelijken waarnaar u verwijst? c) Tevens hebben we de indruk dat de verwijzing naar het derde en vierde lid in 3.7 niet klopt, wilt u dit nagaan en indien nodig aanpassen?	Dank voor uw oplettendheid, de verwijzingen waren niet juist. In artikel 3.5 en 3.6 dient te worden verwezen naar artikel 3.4 en artikel 3.7. In artikel 3.7 dient te worden verwezen naar artikel 3.5 en 3.6. Dit is aangepast
337	Deel F Overnameregeling	5	5.1	5	Overnameregeling	In dit artikel wordt binnen twee weken na eerste inzet van Assets een specificatie inclusief een controleverklaring van een accountant gevraagd. Wij willen u erop wijzen dat dit in een dergelijk kort tijdsbestek niet haalbaar is. Wij stellen voor de termijn te verruimen tot in ieder geval zes maanden, omdat accountants veelal ruim tijd nodig voor controles en opmaak van verklaringen. Stemt u hiermee in?	De gemeente stemt hiermee niet in. Het betreft een eenvoudige controleverklaring. Bovendien kan met het opstellen van de verklaring worden gestart voordat het betreffende Asset daadwerkelijk wordt ingezet.
338	Deel F Overnameregeling	5	5.1.h	7	Remises	In dit artikel wordt binnen twee weken na eerste inzet van Assets een opgave inclusief betaalbewijzen gevraagd van betaalde huurkosten en huurovereenkomsten van remises. Los van het feit dat deze termijn onhaalbaar is, begrijpen wij niet op welke remises u doelt, noch de relevantie van de gevraagde gegevens. U verwijst naar artikel 3 lid 1 sub h, maar daar is geen sprake van remises. Bovendien maken remises geen onderdeel uit van het ZE-systeem dat ter overname aangeboden kan worden. Wij verzoeken u daarom dit subartikel te verwijderen.	a) Zie het antwoord op vraag 337. b) Zie het antwoord op vraag 333.
339	Deel F Overnameregeling	9	9.4.b	13	Vervangende batterijpakketten	'Vervangende batterijpakketten moeten lineair in de Gegarandeerde inzetperiode van het ZE-materieel worden afgeschreven'. Wilt u dit met een voorbeeld nader toelichten? Stel gegarandeerde inzetperiode van een bus uit 12/2027 is 15 jaar (tot 12/2042) en de vervangende batterij wordt 12/2035 aangeschaft. Moet de vervangende batterij dan lineair in 15 jaar tot 12/2050 worden afgeschreven of wordt hier bedoeld lineair van 12/2035 tot 12/2042 (7 jaar)?	In het door u genoemde geval wordt het Vervangende batterijpakket afgeschreven in 7 jaar (tot het einde van de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bus), mits de Gegarandeerde inzetperiode van het Vervangende batterijpakket minimaal zeven jaar bedraagt.

340	Deel F Overnameregeling	3 + 9	3.1.b + 9.6.a	3 + 13	Inzet ZE-materieel	Zowel u als opdrachtgever als wij als vervoerder hebben er belang bij dat bussen onder de overnameverplichting vallen. Door de eis van 99% inzet in de concessie riskeert u dat een relatief kleine administratieve tekortkoming ertoe leidt dat bussen buiten de overnameregeling vallen, wat forse financiële gevolgen heeft voor de vervoerder en wat voor u onder meer de aanbesteding van de volgende concessie ernstig kan bemoeilijken. Deze bepaling maakt het zelfs zeer eenvoudig voor de vervoerder om bussen bewust buiten de scope van de overname te plaatsen, als deze de bussen na afloop van de concessie liever elders inzet. Dit lijkt ons niet de bedoeling. We stellen twee mogelijke oplossingen voor: 1) u kunt het specifieke percentage van 99% wegnemen of verlagen, zodat enige ruimte voor maatwerk ontstaat als een situatie daarom vraagt, en/of 2) in plaats van voertuigen uit de overnameregeling te halen, kunt u in plaats daarvan een aftrek op de overnamewaarde toepassen op moment dat niet vaststaat dat voertuigen >99% binnen de concessie zijn ingezet. Bent u bereid de Overnameregeling hierop aan te passen?	Vooropgesteld: de Gemeente ziet het voor meer dan 1% inzetten van een bus buiten de Concessie niet als een "kleine administratieve tekortkoming". Inzet van een bus buiten de Concessie vindt niet per ongeluk plaats, maar is een bewuste handeling van de Concessiehouder. Daarnaast wijzen wij erop dat artikel 9.6 sub a van de Overnameregeling al voorziet in de door u onder 2) bedoelde aftrek/correctie op de overnamewaarde.
341	Nvl		1	1	Vraag 1	U geeft aan dat de gemeente de nadrukkelijke wens heeft dit viaduct aan te passen. Dit is geen harde toezegging en kan leiden tot verschillende interpretaties tussen inschrijvers. Kunnen de inschrijvers ervan uitgaan dat dit viaduct tot minimaal 3.4 meter is verhoogd bij start van de concessie?	U kunt bij Inschrijving uit gaan van een minimale hoogte van 3.4 meter.
342	Nvl		2 en 3	1	Vraag 2 en 3	U heeft bestanden aangeleverd met nieuwe afstanden. Hier ontbreekt 1 route variant op (lijn 6701 Haven Centrum naar Station Centrum via De Marken) en zijn meerdere routes opgenomen die niet worden gebruikt(lijnen 6329, 6528, 6728). Kunt u een correcte lijst aanleveren. Bij voorkeur in Excel-formaat, zodat de verwerking veel makkelijker is	Het haltebestand is in Excel aangeleverd. Zie ook vraag 33. De routes die niet worden gebruikt zijn voor de volledigheid toegevoegd.
343	Nvl		4 en 5		Bezetting per rit	Dank voor de extra data. Volgens het PvE 3.2.15 is het ook toegestaan op andere dagdelen dan de vrijdag afwijkende frequenties aan te bieden. Daarnaast constateren we dat de Lentedienstregeling niet apart gespecificeerd is. Wij verzoeken u nieuwe data aan te leveren, op de volgende wijze: - Aanleveren data voor Bezettingsstatistieken per rit, K11 en O10 - Data uitsplitsen per werkdag, dus MAANDAG, DINSDAG, etc... - Data voor Lentedienstregeling apart uitsplitsen, bovenop NIETVAK en VAK. Nu is april onbruikbaar - Voor elke maand aangeven hoeveel dagen er onder elke categorie NIETVAK/VAK/LENTE en MA, DI, WO, vallen. Dit is nodig om (gewogen) gemiddeldes te kunnen berekenen over bv een hele vakantieperiode.	Zie het antwoord op vraag 69.
344	Nvl					Voor een gemakkelijke verwerking verzoeken we u de Nota van Inlichtingen te publiceren in Excel-formaat.	De gemeente zal de Nota van Inlichtingen ook publiceren in Excel-formaat.
345	Overig	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Financieel overschot	In het bericht aan de Raad van Almere van 5 juni 2025 (250605 concept PvE 1 raadsbesluit) is geduid dat er in de huidige Concessie een aanzienlijk overschot van ongeveer € 19 miljoen zal zijn opgebouwd. Dat bedrag wordt volledig gebruikt voor de nieuwe Concessie. Kan de gemeente garanties geven dat het volledige bedrag van 19 miljoen wordt aangewend voor de exploitatie van deze concessie zoals verwoord in de documenten? En kan de gemeente garanderen dat de beïnvloedingsinstrumenten waaronder de ticketprijs ook daadwerkelijk zullen worden ingezet om de concessie niet verlieslatend te laten zijn?	De genoemde bedragen zijn een inschatting en kunnen in de praktijk anders zijn. Maar de uiteindelijke reserve komt geheel beschikbaar voor de nieuwe concessie. Deze reserve is al onderdeel van de Exploitatiesubsidie. Wat betreft de tarieven is het uitgangspunt het huidige tariefniveau (geïndexeerd met LTI). Eventuele extra tariefstijgingen boven LTI kunnen alleen na goedkeuring door de gemeente Almere.
346	Standaardformulier 2				bankgarantie	Overeenkomstig de tweede alinea moet een Bankgarantie overeenkomstig het bijgevoegde model worden gesteld. Het model bankgarantie is nu als aparte Bijlage B.4 ter beschikking gesteld. Wij geven u in overweging om, zoals veelal gebruikelijk en om onduidelijkheid te voorkomen, het model bankgarantie op te nemen in standaardformulier 2.	Bedankt voor uw suggestie. Bijlage B.4 is nu opgenomen in standaardformulier 2. Op pagina 16 is verder een foutieve verwijzing naar de model bankgarantie, Bijlage A1, aangepast naar Standaardformulier 2
347	Standaardformulier 2				Bereidstellingsverklaring	Bent u bereid om, zoals gebruikelijk bij aanbestedingen, de Bereidstellingsverklaring te voorzien van een expliciete vervaldatum? Bijvoorbeeld 'Deze bereidverklaring vervalt indien de Concessie onherroepelijk aan een ander dan Inschrijver is verleend doch uiterlijk 1 september 2026'?	Ja, zie het antwoord op vraag 11 voor de specifieke datum.
348	Standaardformulier 7A FEO				Fout in formules	In tabblad 'FEO' is het in cellen B85 en L85 niet mogelijk de melding 'Saldo is niet 0' weg te krijgen ,ook al toont de cel erboven een waarde van 0. Dit lijkt veroorzaakt te worden doordat in cellen B18-B21 en L18-L21 formules staan die als resultaat een niet-geheel aantal euro's heeft. Dit kan opgelost worden door deze resultaten af te ronden, door bv in cel B18 de formule aan te passen naar =AFRONDEN((C18/365)*20:0).	Standaardformulier 7A FEO is hierop aangepast.
349	Standaardformulier 7A FEO				Fout in formules	In blad 'FEO' wordt in rij 106 in de formules geen rekening gehouden met rij 99: Investerings in nieuw instrumend'. Dit lijkt ons fout. Kunt u deze formules aanpassen?	Standaardformulier 7A FEO is hierop aangepast.
350	Standaardformulier 7B Toelichting FEO	3	3.1	3	Transitie naar ZE	U verwijst in de tweede alinea naar paragraaf 2.8.6. Wilt u aangeven welk document hier bedoeld wordt zodat duidelijk wordt wat u verstaat onder voor transitie naar ZE. In enkele voor de hand liggende documenten treffen wij deze paragraaf niet aan.	Dank voor uw oplettendheid. Hier dient te staan paragraaf 3.8.6. Standaardformulier 7 Toelichting FEO is hierop aangepast.
351	Standaardformulier 8		Toelichting kolommen		Draagt bij aan doel	Wat verstaat u onder het doel van Almere? Bedoelt u hiermee de (verschillende) doelstellingen zoals beschreven bij de verschillende gunningscriteria? Of verwijst u hier naar 'Duurzaam en hoogwaardig busvervoer voor bestaande en nieuwe inwoners van Almere is het hoofddoel voor de nieuwe concessie' zoals beschreven in de Inleiding (pag 5) van de Aanbestedingsleidraad. Of bedoelt u hiermee 'comfortabel, veilig en snel openbaar vervoer voor iedereen van, naar en binnen Almere' zoals beschreven op pagina 2 van het visiedocument (bijlage D.22)? Of verwijst u naar de vier subdoelen, zoals toegelicht op pag. 2 in de Nota van van Uitgangspunten (bijlage D.23)?	Het doel van het desbetreffende gunningscriterium.
352	Standaardformulier 9 Aangeboden DRK				Fout in formules	Bij het invullen van gegevens in de invulbladen krijgen de cellen T3 en T4 in blad 'Dagen per lijn' de waarde '#N/B'. Ook zien we dat de ingevulde gegevens van 'Invulblad dienst. Type 3' op de verkeerde dagsort worden opgeteld, bv zaterdagse kilometers worden bij de zondag opgeteld. Dit alles leidt er ook toe dat het aantal punten in cel C25 in het Overzicht niet berekend wordt. Dit kan opgelost worden door de formules in het blad 'Dagen per lijn' in de cellen in het bereik van B252 tot H331 aan te passen: de verwijzing in de formule naar cel \$K\$11 moet worden aangepast naar \$K\$12.	Dank voor uw oplettendheid. We hebben het formulier aangepast.
353						De gemeente Almere publiceert zelf prognoses over de toekomstige bevolkingsontwikkeling in haar stad. (https://oens.almere.nl/bevolkingsprognose) Er staat dat deze prognoses jaarlijks een update krijgen. De laatste versie op de website is van april 2024. Wanneer is de gemeente Almere van plan om deze prognoses weer te updaten?	De update op stadsniveau is beschikbaar, die op wijkniveau nog niet. Deze zal naar verwachting in september beschikbaar komen.

354						De gemeente Almere publiceert zelf prognoses over de toekomstige bevolkingsontwikkeling in haar stad. (https://oens.almere.nl/bevolkingsprognose) Kan de gemeente toelichten hoe deze prognoses tot stand komen en waarom haar prognoses lager zijn dan die van standaardbronnen als CBS of Primos (ABF Research)?	De gemeente kijkt naar de gerealiseerde woningbouwproductie in de afgelopen jaren en maakt een inschatting van de verwachte woningbouwproductie in de komende jaren. De ervaring leert dat de groei fors achter blijft bij de ambities en doelstellingen. Voor een groeistad als Almere is de woningbouwproductie van relatief veel groter belang bij de bevolkingsprognoses dan in andere steden of landelijk. Geadviseerd wordt voor de inschrijving uit te gaan van scenario 1 van de gemeenten, niet van de cijfers van CBS of Primos.
355					Mystery guest onderzoek	In openbare berichtgeving (januari 2025) is aangegeven dat Moventem in opdracht van de gemeente Almere een 'ad hoc-onderzoek' met mystery guests uitvoert naar de reizigersbeleving in het busvervoer. Kunt u de resultaten en onderliggende gegevens van dit onderzoek beschikbaar stellen aan inschrijvers, zodat wij over dezelfde actuele inzichten beschikken als waar de gemeente zich op baseert?	De uitkomsten van het onderzoek zijn toegevoegd als Bijlage G.9 Rapportage mystery guest onderzoek ov Almere 2024 en Bijlage G.10 Dataset mystery guest onderzoek ov almere 2024.
356						U geeft aan bezig te zijn met het beschikbaar stellen van een stallingslocatie. U begrijpt dat dit informatie is die voor inschrijvers essentieel is. Veel van hun bod hangt af van de stallingslocatie en de eventuele mogelijkheden omtrent een ZE-exploitatie. U geeft aan zo snel mogelijk deze informatie beschikbaar te stellen. Wij waarderen dit en willen u vragen eventueel informatie in delen te publiceren, wanneer u al iets van informatie heeft, zodat geïnteresseerde partijen zo snel als mogelijk met deze informatie aan de slag kunnen.	Zie het antwoord op vraag 72.
357					Gegevens zwartrijden	Wij missen gegevens over het aantal zwartrijders in de concessie. Deze gegevens zijn beschikbaar: de huidige vervoerder heeft net zoals geëist in het PvE de beschikking over een telsysteem in de bus. Hieruit wordt ook inzichtelijk wat het percentage niet ingecheckte reizigers is. Kunt u deze informatie beschikbaar stellen voor andere partijen?	