

Inleiding

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

Mededelingen

- Deze Nota van inlichtingen valt onder de tweede vragenronde. Deze nota van inlichtingen (2a) begint met vraagnummer 361 omdat we doorgaan met de nummering vanuit de eerste vragenronde.
- Naar aanleiding van de gesprekken tijdens de mondelinge vragenrondes en gestelde vragen in de eerste nota van inlichtingen (109, 134 en 159) zijn de wegingen van gunningscriteria G1 en G2 gewijzigd. Hiermee wordt beter aangesloten bij de doelstellingen van de concessie, waaronder een betrouwbare en tijdige transitie naar Zero Emissie. Ook is de vervoerplanfocus voor G2 aangepast van 2028 naar 2031.
- Bij deze nota van inlichtingen is ook een nieuwe documentenlijst gepubliceerd. In deze lijst is af te lezen welke documenten zijn gewijzigd, toegevoegd of vervallen zijn.
- De vragen die aanbestedende dienst op maandag 20 oktober heeft ontvangen zullen in de volgende nota van inlichtingen (2b) beantwoord worden met uitzondering van vragen 439, 440 en 441.

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
361	Bijlage G.11				Indelingstekening streekbus	De geleverde indelingstekening van de streekbus is van een Setra, niet van de MAN's die nu in de concessie rijden. Kunt u ons voorzien van de juiste tekening van de streekbus?	De correcte tekening is alsnog toegevoegd als Bijlage G.15 Plattegrond huidige materieel streekbus.
362	Bijlage G.2		1.2	2		In paragraaf 1.2 is de bestemming van het gehuurde benoemd. Graag zien wij de mogelijkheid dat het gehuurde ook gebruikt kan worden als werkplaats. Wilt u deze mogelijkheid in de tekst toevoegen?	Gelet op de hoofdhuurovereenkomst kan hiermee worden ingestemd als volgt: het gehuurde mag eventueel ook gebruikt worden als werkplaats van (elektrische) bussen voor een vervoersbedrijf. Alle eventuele aanpassingen op de huurovereenkomst zal bij de laatste Nota van Inlichtingen worden gepliceerd.
363	Bijlage G.2			1	Gecontracteerd vermogen	In de concept huurovereenkomst staat het volgende: "Het gecontracteerd vermogen op deze locatie bedraagt ten tijde van het opstellen van deze (concept) huurovereenkomst circa 787 kW;". Wilt u bevestigen dat wij ervanuit kunnen gaan dat het gecontracteerd vermogen ook bij aanvang en gedurende van de concessie beschikbaar is?	Dit kunnen wij bevestigen.
364	Bijlage G.2			2		In de concept huurovereenkomst staat het volgende: "... na definitieve gunning in de aanbestedingsprocedure...". De concessie wordt gegund en na de bezwaarperiode is de gunning onherroepelijk. Wilt u de tekst in de concept huurovereenkomst wijzigen in "... na gunning"?	De vraag is ons inziens niet duidelijk. Vermoedelijk gaat dit over de disclaimer. Daarin is het volgende bepaald: "Vanwege de te houden Aanbesteding concessie busvervoer Almere 2028 - 2037 zal er enige tijd verstrijken tussen het opstellen van deze (concept)huurovereenkomst en het daadwerkelijk ondertekenen ervan. Dat kan namelijk pas na gunning van de Aanbesteding concessie busvervoer Almere 2028 - 2037." Er wordt gevraagd om dit te wijzigen in "na gunning". Dat staat er echter al. Wordt wellicht bedoeld "na gunning en na de bezwaarperiode"? Als dat laatste wordt bedoeld dan kan dit deel van de disclaimer worden gewijzigd in "na gunning en na de bezwaarperiode". Graag vernemen wij of u dit bedoeld.
365	Bijlage G.2					De locatie aan de Bolderweg 49 waarvoor u een concept huurovereenkomst bij de aanbestedingsdocumenten hebt gevoegd is interessant. Graag willen we de locatie bezoeken. Is het mogelijk om met de eigenaar een afspraak te maken of is de gemeente voornemens om een schouw te organiseren?	Het is mogelijk de locatie te bezoeken. De gemeente zal een schouw organiseren en de informatie zal spoedig via TenderNed gepubliceerd gaan worden.
366	Bijlage G.2					In de concept huurovereenkomst is geen mogelijkheid opgenomen om een zelfstandig opstalrecht te vestigen ten behoeve van het plaatsen van laadinfrastructuur. Het doel van een zelfstandig opstalrecht is om te waarborgen dat de laadinfrastructuur eigendom blijft van de huurder, zodat deze ook gefinancierd kan worden. Wilt u deze mogelijkheid toevoegen aan het (concept) huurovereenkomst?	Dat is op dit moment niet mogelijk. De gemeente is immers geen eigenaar van het verhuurde. De gemeente zal in overleg treden met de eigenaar om te waarborgen dat de laadinfrastructuur eigendom blijft van de huurder. Zo snel mogelijk, doch uiterlijk bij Nota van Inlichtingen 3 zullen wij hierover duidelijkheid verschaffen.
367	Bijlage G.2					Uit het huurcontract en de tekeningen kunnen wij niet opmaken hoe groot het perceel is nadat de nieuwbouwplannen van de eigenaar zijn gerealiseerd. Wilt u ons een aangepaste plattegrond van bijlage 6 verstrekken met de afmetingen?	Aanbestedende dienst heeft afmetingen opgevraagd. De afmetingen volgen in de volgende nota van inlichtingen
368	Bijlage G.2					Om maximale doorrijmogelijkheden te hebben, zou het ideaal zijn als aan de linkerzijde van het pand de groenstrook te verwijderen. Staat u daar open voor?	Dit is helaas niet mogelijk; er staat een transformatorkast in de groenstrook. Omwille van het kunnen doorrijden is het wel mogelijk om of via de bestaande deuropeningen te rijden of in overleg met de eigenaren nieuwe garagedeuren te plaatsen.
369	Bijlage G.2					Is het toegestaan om overheaddeuren aan de achterzijde van het pand te realiseren?	ja, in overleg met eigenaar.
370	Bijlage G.2					Op veel plafondplaten zijn grote bruine kringen zichtbaar. Wat is hier de oorzaak van? En is de oorzaak verholpen?	De kringen in de plafondplaten zijn ontstaan door vocht na een lekkage. Dit wordt door de verhuurder opgelost. Indien de huurder wenst zonnepanelen op het dak aan te brengen dient de verhuurder te zorgen dat het dak waar nodig gerepareerd en versterkt wordt.
371	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	Wij constateren verschillende fouten en onregelmatigheden in de data die geleverd is over het aantal zwartrijders, waaronder een negatief aantal zwartrijders in de kolom 'Netto Zw # instap' in week 35 van 2025 en zeer lage reizigersaantallen in week 1 en 35 van 2024 en week 35 van 2025. Ook is er data geleverd over de periode tussen week 1 in 2024 en week 38 in 2025, echter ontbreekt de data tussen week 2 en 34 in 2024. Deze constatering wekken ook twijfel over de accuraatheid van de overige data. Kan de concessiehouder de geleverde data waar nodig complementeren en corrigeren?	De vraag is uitgezet bij de huidige concessiehouder. Beantwoording zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.

372	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage swartrijde n		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal swartrijders. Het totaal aantal Fare_instappers in de weken 2024-35 t/m 2025-27 (oftewel 26/08/2024 t/m 06/07/2025) is 11.534.512. Volgens K07 ligt het aantal instappers voor de lijnen 6701-6708 voor dezelfde periode echter fors hoger. Aangezien K07 instappers weergeeft per maand ipv per week gebruiken voor de vergelijking alleen de maanden die volledig vallen binnen 26/08/2024 t/m 06/07/2025. Dat is dus de periode 01/09/2024 t/m 30/06/2025. Zelfs binnen die kortere periode is het aantal instappers volgens K07 met 13.233.706 fors (15%) hoger. Kan de concessiehouder verklaren waar dit verschil vandaan komt?	De vraag is uitgezet bij de huidige concessiehouder. Beantwoording zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.
373	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage swartrijde n		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal swartrijders. Wij constateren dat de kolom 'Netto IR Instap' wordt berekend als 'IR_instappers' - 2*'Ticketverkoop' - 'BOA Instap' - 'Chauffeur Instap'. Kan de concessiehouder verklaren waarom de kolom ticketverkoop twee keer wordt afgetrokken?	De vraag is uitgezet bij de huidige concessiehouder. Beantwoording zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.
374	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage swartrijde n		Zwartrijden	In de data die over swartrijders geleverd is constateren we dat het aantal reizigers in week 2024-01, 2024-35 en 2025-35 opvallend laag ligt. Voor deze weken valt te verwachten dat het aantal reizigers lager ligt dan normaal vanwege de vakantieperiode, echter ligt het aantal reizigers van genoemde weken ook fors lager dan in andere weken in de vakantieperiode. Kan de concessiehouder verklaren waarom het aantal reizigers in deze weken zo laag is of waar nodig de data corrigeren?	De vraag is uitgezet bij de huidige concessiehouder. Beantwoording zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.
375	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage swartrijde n		Zwartrijden	In de data die over swartrijders geleverd is lijkt de concessiehouder voor de kolommen 'BOA instap' en 'Chauffeur instap' gebruik te maken van schattingen. In een aantal weken wordt een correctie gemaakt op de cijfers in deze kolommen, bijvoorbeeld in week 1 van 2024 en week 1 van 2025. Dit lijkt te zijn gedaan vanwege een lager aantal ritten door de vakantiedienstregeling. Echter wordt deze correctie niet gemaakt in andere vakantieperiodes zoals tijdens de zomervakantie. Kan de concessiehouder verklaren hoe de schattingen voor BOA en Chauffeur instap tot stand komen en deze aantallen aanpassen in alle periodes dat met een afgeschaalde dienstregeling is gereden?	De vraag is uitgezet bij de huidige concessiehouder. Beantwoording zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.
376	Bijlage G.8 Data				Stremmingen	Kunt u de data ter beschikking stellen van het aantal stremmingen op de busbaan en de reden van de stremming over de jaren 2019 tot en met de eerste helft van 2025?	De belangrijkste stremmingen als gevolg van onderhoudswerkzaamheden aan de busbaan zijn de afgelopen jaren de volgende geweest: - Busbaanonderhoud 2023 Tussen de vaarten.: 17 t/m 22 juli 2023; - Brug veluwezoom: 21 t/m 29 oktober 2023; - Busbaan onderhoud 2024 Literatuurwijk: 10 t/m 19 juli 2024; - Spoedherstel riool Waterwijk: 24 juli t/m 28 augustus 2024; - Tunnel onderhoud (Sprinkler systeem) 15 juli t/m 30 augustus 2024; - Busbaanonderhoud 2025 14 juli t/m 1 augustus 2025 (Almere haven tussen steiger en meenten via de marken en tussen staatlidenwijk en Almere Centrum). Overige stremmingen als gevolg van ongevallen, files, defecten etc. zijn niet bijgehouden.
377	Bijlage G.8 Data				0	In het bestand K10C valt het op dat er voor verschillende maanden grote bedragen worden geboekt onder 'Restitutie en naijfeecten'. De meest opvallende zijn correcties in december 2021 (€517.469), november 2022 (-€220.063), mei 2023 (€131.850) en augustus 2024 (€109.407). Kan de zittende vervoerder deze vier enorme correcties toelichten, met daarbij specifiek aandacht voor de periode en de posten waarop deze correcties betrekking hebben?	Deze correcties zijn gedaan naar aanleiding van de accountantscontrole m.b.t. de reizigersopbrengsten. Dit heeft grotendeels betrekking op de ROR opbrengsten.
378	Bijlage G.8 Data				K10C	In het bestand K10C valt het ons op dat de opbrengsten onder RNZA significant afwijken van de opbrengsten die de zittende vervoerder volgens de opbrengstverdelingsrapportages toekomen. Als de opbrengsten die in K10C onder RNZA tussen januari 2022 en december 2024 zijn geboekt worden vergeleken met de rapportages van 22k1 tot en met 24k4 dan zijn de opbrengsten in de rapportages 5% hoger. Kan de zittende vervoerder aangeven waar dit verschil vandaan komt?	Dit wordt veroorzaakt door de jaarafgrenzing van de betreffende abonnementen.
379	Bijlage G.8 Data				K10C	In het bestand K10C valt het ons op dat de opbrengsten onder RNZA significant afwijken van de opbrengsten die de zittende vervoerder volgens de opbrengstverdelingsrapportages toekomen. Als de opbrengsten die in K10C onder RNZA tussen januari 2022 en december 2024 zijn geboekt worden vergeleken met de rapportages van 22k1 tot en met 24k4 dan zijn de opbrengsten in de rapportages 5% hoger. Kan de zittende vervoerder 1) aangeven of alle RNZA opbrengsten onder de post RNZA worden geboekt of dat er ook een deel onder andere posten geboekt wordt (zoals restituties en naijfeecten) en 2) in hoeverre opbrengsten voor RNZA in K10C in het jaar worden geboekt waarin het abonnement verkocht is?	Zie het antwoord op vraag 378
380	Deel A Aanbestedingsleidraad	3	3.2.3			In paragraaf 3.2.3 wordt aangegeven dat als een inschrijver niet beschikt over een communautaire vergunning, deze dat moet vermelden in de aanbestedingsbrief. Verder wordt in de aanbestedingsleidraad niet gesproken over een aanbestedingsbrief. Wij gaan ervanuit dat er dan ook geen aanbestedingsbrief bij de inschrijving gevoegd hoeft te worden. Bent u het met ons eens?	Een aanbestedingsbrief is alleen vereist als een Inschrijver niet over een communautaire vergunning beschikt.
381	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	23.2		Hardheidsclausule	In de hardheidsclausule dekt u eventuele gevolgen vanaf 2030 indien een Inschrijver geen vroegere transitie voorschrijft. Immers, als een Inschrijver wel daartoe mogelijkheden ziet en in deze haar plannen opneemt dan wordt hij daardoor benadeeld in het geval vanaf 2030 onvoldoende stroom beschikbaar blijkt. Dit betekent dat een snellere transitie door u wordt ontmoedigd. Wij gaan ervan uit dat dit niet uw bedoeling is. Kunt u bevestigen dat de hardheidsclausule van toepassing is ook voor snellere transities van toepassing is?	Artikel 23 van de Concessiebeschikking is aangepast. Zie bijlage B Concept Concessiebeschikking (Nv12)
382	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Bestaand materieel	Een beschrijving van bestaand materieel hoeft niet toegevoegd te worden aan de inschrijving (ook benoemd in NVI vraag 144). Echter, deze bussen zijn de eerste 3 jaar hetgeen reizigers ervaren. Dit zal een groot effect hebben op het gunningscriteriumdoel: comfortabel, toegankelijk en flexibel inzetbaar materieel dat gemak biedt aan de reiziger. Al helemaal met het weglaten van de maximale leeftijdseis (NVI vraag 260). Bent u zich ervan bewust dat hiermee zeer oude bussen kunnen worden ingezet welke niet bijdragen aan het gunningscriteriumdoel, maar hierop niet beoordeeld wordt? We begrijpen deze uitsluiting niet. Kunt u deze uitsluiting laten vervallen of toelichten waarom deze uitsluiting is opgenomen?	De gemeente handhaaft de uitsluiting van bestaand materieel in de beoordeling. De beoordeling richt zich op het nieuwe materieel. Dit wordt structureel en langdurig ingezet. Daar komt bij dat het ook in het eigen belang van de concessiehouder is - die opbrengstverantwoordelijk is - om ook in een tijdelijke situatie comfortabel, toegankelijk en flexibel inzetbaar bestaand materieel aan te bieden.
383	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.5	36	Laadinfra in materieelplan	Met NVI vraag 147 is aangepast dat laadinfrastructuur uit het materieelplan is gehaald. Echter, in de leidraad wordt 'aangeboden tank- en laadinfrastructuur' nog wel benoemd onder het kopje 'comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit van het materieel' (p36). We nemen aan dat dit ook verwijderd dient te worden?	Zie in dit kader ook de tweede mededeling bij deze nota van inlichtingen. Bedankt voor uw oplettendheid, we hebben de volgende passage verwijderd uit de aanbestedingsleidraad: 'en de aangeboden Tank- en laadinfrastructuur'

384	Deel D Programma van Eisen	3	3.1.2		Productformule R-net	U geeft Inschrijvers de vrijheid om op de streekdienst de productformule R-net te voeren (mits aan de bijbehorende voorwaarden wordt voldaan) en/of een nieuwe allGo-productformule. Kunt u aangeven of het toepassen van de productformule R-net op zichzelf positief wordt beoordeeld, of dat louter wordt gekeken naar de kwaliteit van het aanbod op de streekdienst - ongeacht de productformule?	Bij het beoordelen van het kwaliteit van het aanbod op de streekformule wordt louter naar de kwaliteit van het aanbod gekeken, ongeacht de productformule.
385	Deel D Programma van Eisen	3	3.2		Bedieningseisen	Op de verbinding naar Blaricum eist u voortaan ook 's avonds en in het weekend bediening, terwijl op dit moment daar geen bus rijdt en aangenomen mag worden dat het aantal reizigers dat profiteert van deze uitbreiding gering is. Dat maakt de uitbreiding kostbaar. In uw antwoord op vraag 211 legt u de minimum- en maximumbediening verder vast op 1 keer per uur. Wij doen de suggestie om het gebied D op de frequentiekaart gelijk te behandelen als gebied E, zodat we maatwerk kunnen toepassen.	In de tabel in 3.2.11 bij Categorie D zijn de beide kolommen 'avond/ zondag' aangepast naar 'Maatwerk *'. Onder de tabel is als toelichting opgenomen: "De bediening is in de avond, op zaterdag en zondag maatwerk dat in ieder geval de halte 'Stichtsebrug' verbindt met Almere, mits de werkgevers actief meewerken (Nvl vraag 385)". In uw Vervoerplan bij Inschrijving hoeft u hiervoor geen uitwerking op te nemen, uitwerking volgt in de implementatieperiode.
386	Deel D Programma van eisen	3	3.2.11	12	Frequentieeisen	In Nvl 1d heeft u de frequentieeisen voor categorie A en B in de spits in lijn gebracht met de eisen die voor deze categorieën reeds gold voor de vakantiedienstregeling. Hierdoor is categorie C de enige categorie (m.u.v. R-Net) waar de eis in de vakantie strikt lager is dan buiten de vakantie. Bovendien is de eis op categorie C nu niet meer precies de helft van die op categorie A (omdat in de spits categorie C nog op 6x per uur staat, en categorie A inmiddels op 10x per uur). Dit laatste lijdt tot ongelukkige situaties, bijvoorbeeld in de bediening van Almere Haven. Voorts lijkt het ons logisch om de frequentieeis voor categorie C in de spits ook in lijn te brengen met de eis voor de vakantiedienstregeling, zijnde 5x per uur. Bent u het hier mee eens?	Nee, de eis van minimaal 6 ritten per uur in de spits in de reguliere dienstregeling voor categorie C handhaven we. Een teruggang naar 5 ritten per uur zouden wij voor de reizigers een te grote teruggang vinden, ook omdat een dergelijke frequentie leidt tot vertrektijden die over het uur verdeeld slecht te onthouden zijn.
387	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.19		Aansluiting eerste en laatste treinen	U heeft in Nvl 1d geantwoord dat de aansluiting op de eerste en laatste treinen op station Almere Centrum geboden dient te worden, terwijl voor veel wijken het veel sneller en logischer zou zijn als deze aansluiting op een ander station geboden wordt. Is het ook toegestaan om deze aansluitingen op andere stations te bieden?	Ja dit is toegestaan eis 3.2.19 is hierop aangepast. U kunt dit onderbouwen in uw Vervoerplan. Uw keuze maakt deel uit van de beoordeling van het Vervoerplan.
388	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.23		Bediening Bijlmer - Holendrecht	U geeft aan dat de bediening Bijlmer - Holendrecht alleen in de spits hoeft plaats te vinden. Kunt u verdere kaders meegeven waar deze specifieke bediening aan moet voldoen? Ook in relatie tot de eisen rond R-net, waar deze verbinding mogelijkwerijs deel van gaat uitmaken.	Voor de verbinding Amsterdam Bijlmer ArenA - Holendrecht geldt uitsluitend dat deze in de spits in de spitsrichting geboden moet worden. We veranderen de tekst in eis 3.2.23 als volgt: "op het traject Amsterdam Bijlmer ArenA - Holendrecht geldt afwijkend als enige eis dat deze in de spits in de spitsrichting bediend wordt. Dit traject mag als R-Net rijden als het gekoppeld is aan een lijn die op de overige route aan de eisen van R-Net voldoet". Uw dienstregeling op dit traject maakt deel uit van de beoordeling van het Vervoerplan.
389	Deel D Programma van Eisen	3	3.2.27		Bediening dagdal zaterdag	De bedieningsperiode 'dagdal zaterdag' start voor de streekdienst al om 6:30. Voor de stadsdienst ligt dit op 8:30, in de vroege ochtend gelden nog de lagere frequentie-eisen 'avond/zondag'. Kunt u aangeven of dit uw intentie is, of dat ook op zaterdag overeenkomstig met de stadsdienst in de vroege ochtend lagere frequenties dan in het dagdal toegestaan zijn?	We gaan mee in uw suggestie. In bepaling 3.2.27 wijzigen we de periode voor 'dagdal Zaterdag' in '08.30-20.00'. Aan het dagdeel 'Avond/zondag' voegen we toe 'zaterdag 06.30-8.30'.
390	Deel D Programma van eisen	3	3.3.21	17	Omvang van omleidingen	Kunt u inzicht verstrekken in het aantal extra gereden dienstregelingskilometers per maand in verband met ongeplande stremmingen en omleidingen in de concessie Almere, dus stad en streek in de jaren 2023, 2024 en 2025? Deze informatie is voor ons waardevol om een solide inschatting te kunnen maken van de optimale inzet van mensen en middelen in deze offerte.	Wij beschikken niet over deze data. In het antwoord op vraag 376 worden wel een aantal stremmingen weergegeven.
391	Deel D Programma van Eisen	3			Aansluitingen vroege en late treinen	s Ochtends vroeg bij het opstarten van de treindienstregeling, alsmede 's avonds laat bij het afbouwen ervan, wijken de patroon- en intervaltijden van de treindienst significant af van wat de rest van de dag gangbaar is. Hierdoor is het praktisch onhaalbaar om vanuit alle wijken goede aansluitingen te bieden op deze vroege en late treinen, zonder concessies te doen aan strakke intervaltijden op de buslijnen. Deelt u onze mening dat maatwerk met goede overstaptijden aan de dagranden in deze specifieke gevallen prevaleert boven eenduidigheid van de dienstregelingpatronen?	Dat is correct. Aan de dagranden zijn afwijkingen van de patroontijden toegestaan om aan te sluiten op treinen. Dergelijke afwijkingen kunt u onderbouwen in uw Vervoerplan. Uw keuzes maken deel uit van de beoordeling van het vervoerplan.
392	Deel D Programma van Eisen	4	4.2 Technisch eisen		Communicatie busbaan	Kunt u aangeven welke communicatietechniek gebruikt wordt om de verkeerslichten op de busbanen binnen de gemeente Almere te bedienen, nu en in de voorziene toekomst?	Dat is KAR en IvRI.
393	Deel D Programma van eisen	10	10.1.4	47	EHBO	Het doel lijkt ons dat chauffeurs levensreddend kunnen handelen bij kritieke situaties waarbij iedere seconde telt. Een AED/reanimatiecursus volstaat hierin. Bij een volledige EHBO cursus leren deelnemers EHBO in de volle breedte, waaronder het aanleggen van verbanden, omgaan met sneden en botbreuken, etc. Niet alleen schiet dit z'n doel voorbij - het kost ook significant meer tijd en geld om de chauffeurs hiertoe op te leiden en bij te laten houden. Een EHBO cursus kost al snel 1 tot 2 volle dagen per persoon en moet ook telkens herhaald worden. Dit legt een grote druk op de beschikbaarheid van chauffeurs. De professionaliteit van chauffeurs en bijbehorende scholing is al geborgd in hun code 95. EHBO is hier ook 1 van de modules in (ook al leidt dit niet tot een certificaat). Het is niet voor niks dat dit elders in NL zeer ongebruikelijk is AED/reanimatie van chauffeurs te eisen, laat staan volledige EHBO.	De eis is als volgt aangepast: Al het Rijdend Personeel kan aantoonbaar levensreddend handelen, heeft een AED/reanimatiecursus gevolgd en kan een hartreanimatie uitvoeren. Uiterlijk binnen een Jaar na start van de Concessie wordt aan deze eis voldaan.
394	Nvl	35	Vraag 35		Ontbrekende afstanden	In het nieuw aangeleverde bestand zijn afstanden toegevoegd. Het is echter niet goed inzichtelijk welke afstanden bij welke relaties horen. Kunt u het overzicht zo vormgeven dat er een van en naar duidelijk is met bijbehorende afstand?	De eerder toegevoegde halte afstanden van ongebruikte relaties zijn uit het bestand Bijlage G.4 Afstanden per halte (Nvl 2a) halteafstanden gehaald en als een apart bestand Bijlage G.13 Afstanden haltes ongebruikte relaties (Nvl 2a).
395	Nvl	61			K10C	Als antwoord op vraag nr. 61 is het bestand 'K10C verdeling per GB' opgenomen. Hierin staat aangegeven dat binnen deze post zowel ritkaartverkoop als boetes worden geboekt. Dit zijn echter verschillende type posten die op andere manieren (en mogelijk andere momenten) geboekt worden, wat analyse compliceert. Kan de zittende vervoerder de post 'Wagenverkoop incl. buurtbuskaartjes' daarom opsplitsen in een post met boetes (grootboeknummer 80153) en een post met de overige grootboeknummers?	Bestand K10C wordt niet verder uitgesplitst. U kunt in overzicht 26_Boeteoverzicht de hoogte zien van de opgelegde boetes per jaar.
396	Nvl	67			G.8 Data, K05	We begrijpen de onduidelijkheid. Hierbij een verduidelijking op vraag 67 uit Nota van Inlichtingen 1. In de bestanden van K05 zien wij onvolledige en mogelijk onjuiste data opgenomen. Een voorbeeld in het jaar 2024 (Excel bestand: 01_2024_xx_K05B.csv) ontbreekt de data van lijn 6705 in maand januari, terwijl deze lijn 6705 in februari enkel in één richting zichtbaar is. In de maand mei zien we de data van deze lijn 6705 wel in beide richtingen en zijn er ritten in 1 interval (zie kolom L 'AINTERVAL_000_060') geregistreerd. Dit lijkt ons qua spreiding in andere maanden onrealistisch. Kunt u een volledige en gecorrigeerde set K05 voor de jaren 2019 tot en met juni 2025 aanleveren?	Wij kunnen de data, die volgens de vraagsteller ontbreekt, gewoon vinden. De andere bestanden zijn nagekeken op volledigheid en afwijkingen, maar daarbij zijn geen afwijkingen/ontbrekende data gebleken. Wat betreft de opmerking dat sommige maanden alles in 000_060 zit; dit klopt. Die rij gaat dan over de beginhalte van de lijn en die lijken automatisch op 000_060 gezet te worden, want aankomstpunctualiteit van de beginhalte heeft geen betekenis. De andere haltes op die lijn van die maand geven wel de gewone normale verdelingen van de aankomstpunctualiteit. (En in het geval van vertrekpunctualiteit, dus de K05A bestanden, zijn het dan de eindhaltes waar alles in 000_060 zit.)
397	Nvl	72	vraag/antwoord 72		Beschikbaarstellen stallingslocatie	U heeft informatie verstrekt over de optionele stallingslocatie aan de Bolderweg. Wil u aangeven of dit de enige locatie is die u voornemens bent aan inschrijvers aan te bieden, of volgen er (mogelijk) nog andere?	Buiten de huidige stallingslocatie aan de Bolderweg 49 zullen er geen andere locaties worden aangeboden. Uiteraard staat het Geïnteresseerden vrij om verhuurders/locaties waar de huidige concessiehouder zit te benaderen ten aanzien van verhuur. Zie ook antwoord op vraag 434.

398	Nvl	79	vraag/ant woord 79		Toelichting presentatie	Op basis van uw antwoord is ons nog niet geheel duidelijk wat de kaders zijn bij de presentatie. Aangezien de toelichtende presentatie een (voor de OV-branche) nieuwe toevoeging aan het aanbestedingsproces is, hechten we aan duidelijke spelregels. De onduidelijkheid bestaat er voor ons uit dat u enerzijds stelt dat het toevoegen van nieuwe informatie niet mag, maar u tegelijk aangeeft dat er een verschil is tussen wijzigen en wezenlijk wijzigen, wat erop duidt dat het wel mogelijk is een niet-wezenlijke wijziging te doen. Wij veronderstellen dat u beoogt dat in de presentatie alleen zaken mogen worden toegelicht en verduidelijkt, en dat kleine inconsistenties of omissies mogen worden hersteld, maar dat er niets mag worden gewijzigd of toegevoegd. Wilt u dit verhelderen?	We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad uitgebreid met de volgende toelichting: Tijdens de presentatie is uitsluitend toelichting en verificatie van reeds ingediende informatie toegestaan, om de Inschrijver en de beoordelingscommissie er zo goed als mogelijk van te verzekeren dat de Inschrijving goed is begrepen. Het "herstellen" van kennelijke schrijffouten, rekenfouten of interne inconsistenties zonder inhoudelijke wijziging van het aanbod is bijvoorbeeld toegestaan. Het toevoegen of aanpassen van voorstellen, maatregelen of (deel)plannen is niet toegestaan. Mondelinge antwoorden en presentatiemateriaal maken geen onderdeel uit van de Inschrijving; zij dienen enkel ter verificatie of als toelichting. [...] Zo nodig kan de Gemeente na de presentatie nog aanvullende schriftelijke vragen stellen.
399	Nvl	80	vraag/ant woord 80		Toelichting presentatie	Naar aanleiding van uw antwoord op vraag 80, waar we aangaven dat ons inziens een lagere score toekennen na afronding van de toelichtende presentatie niet logisch is, willen we u graag verzoeken om duidelijker te formuleren in de Aanbestedingsleidraad wanneer u een lagere score kan/gaat hanteren. De huidige beantwoording van vraag 80 met de opsomming van 'mogelijke redenen' is wat ons betreft nog niet concreet genoeg.	We hebben de tekst in de aanbestedingsleidraad uitgebreid met de volgende toelichting: [...] De presentatie is echter primair bedoeld om duidelijkheid en zekerheid te verkrijgen over de juiste interpretatie van de Inschrijving. Als blijkt dat de beoordelingscommissie een onderdeel van de Inschrijving te positief of juist te negatief heeft geïnterpreteerd, kan dit leiden tot een bijstelling van de score, zowel naar boven als naar beneden. Een score kan bijvoorbeeld naar beneden worden bijgesteld als de toelichting bevestigt dat onze eerdere interpretatie van de ingediende stukken te positief was, bijvoorbeeld door (i) geconstateerde tegenstrijdigheden, (ii) een in werkelijkheid beperktere reikwijdte of effect of (iii) onvoldoende uitvoerbaarheid binnen het aangeboden tijdspad en middelen. Herstel van kennelijke niet-inhoudelijke fouten en presentatiestijl leidt niet tot verlaging of verhoging.
400	Nvl	86	vraag/ant woord 86		Financiële en economische draagkracht	U behoudt zich het recht voor om de financiële onderbouwing te toetsen. Kunt u nader toelichten hoe, wanneer en in welke omstandigheden u dit doet? Een risico dat we bijvoorbeeld zien is dat bij een eventueel faillissement van de winnende inschrijver tussen gunning en start concessie, u gedwongen bent tot het uitgeven van een noodconcessie en het uitschrijven van een nieuwe aanbesteding, waarbij het zelfs zo kan zijn dat er vanaf december 2027 geen bussen voor Almere beschikbaar zijn. Het enige middel dat u concreet in handen heeft ter beheersing van dit risico is het afroepen van een bankgarantie van 500.000 euro, bij lange na niet voldoende om de meerkosten op te vangen. Hoe beoordeelt u dit risico en hoe gaat u hiermee om?	Ten behoeve van de toetsing van de Financieel Economische Onderbouwing (T2) kan de beoordelingscommissie het advies inwinnen van (een) (externe) deskundige(n). Bijvoorbeeld als er specifieke vragen zijn over de businesscase. Ook kunnen er verificatievragen worden gesteld aan de inschrijver naar aanleiding van T2. Verder kan de gemeente na concessieverlening onderzoek doen, bijvoorbeeld naar aanleiding van eventuele signalen van financiële instabiliteit. Hoe wij onderzoek doet, hangt af van de specifieke situatie en context.
401	Nvl	134	vraag/ant woord 134		Transitieboete	De formulering van de transitieboete lijkt geen enkele proportionaliteit te bevatten. Zo zou het kunnen dat één bus die één dag later instroomt dan aangeboden, leidt tot een boete van ruim een miljoen euro. Dat lijkt ons buitenproportioneel. Wij verzoeken u de boeteregeling zo te formuleren dat bij bepaling van de hoogte van de boete wel sprake is van proportionaliteit.	Wij hebben deze vraag voorgelegd aan de jurist. Een antwoord volgt zo spoedig mogelijk
402	Nvl	190	vraag/ant woord 190		Studenten Reis Product	U gaat in uw antwoord niet in op de reden om geen regeling op te nemen om de effecten van grote mutaties in opbrengsten uit het Studentenreisproduct te mitigeren. De opbrengsten uit het Studentenreisproduct vormen een aanzienlijk deel van de concessie-opbrengsten en het niet afdekken van dit risico kan een negatief effect hebben op het aanbestedingsresultaat. Daarnaast willen we benadrukken dat het opnemen van een regeling hieromtrent ook een positief effect kan hebben, als bijvoorbeeld het Studentenreisrecht wordt uitgebreid en de concessie-opbrengsten daarmee toenemen. Wel hebben wij er begrip voor als u alleen in geval van majeure ontwikkelingen hierover in overleg wilt treden. Daarom verzoeken wij u nogmaals een regeling toe te voegen waarbij in geval van mutaties >20% van de jaarlijkse opbrengsten uit het Studentenreisproduct, opdrachtgever en vervoerder in overleg treden om de effecten hiervan op de exploitatie te mitigeren.	De gemeente neemt uw voorstel niet over. Er wordt geen regeling opgenomen voor mutaties in het Studentenreisproduct.
403	Nvl	247			Alternatievenplan	Hoe vaak en met welke reden heeft men omleidingsroutes uit het 'Calamiteitenplan businfrastructuur Almere' in 2023, 2024 en 2025 moeten toepassen vanwege stremmingen op de busbaan?	Zie antwoord op vraag 376.
404	Nvl	295	vraag/ant woord 295		Open instapregime	Uw antwoord op vraag 295 is duidelijk maar ook bondig geformuleerd. Wij verzoeken u vriendelijk uw antwoord nader toe te lichten en dit bij voorkeur te herformuleren.	Eis 6.2.19 wordt als volgt gewijzigd vastgesteld: Op alle andere Lijnen is een open instapregime enkel toegestaan bij de Haltes binnen de bebouwde kom van Almere op de Lijnen die vallen binnen categorie A, categorie B en Categorie C.

405	Nvl	332			Ziekteverzuim	Wij zijn teleurgesteld over het antwoord op vraag 332. Voor het bepalen van de benodigde personeelsformatie — een cruciaal kostencomponent van het openbaar busvervoer (circa 50-60%) — is het ziekteverzuimpercentage van wezenlijk belang. Uit de gegevens blijkt dat het ziektepercentage in de huidige concessie aanzienlijk hoger ligt dan in de vorige. De vraag is gesteld om een onderbouwd en realistisch ziektepercentage te kunnen hanteren in de formatieberekening, zodat de businesscase op een verantwoorde wijze kan worden opgesteld. Een te hoog ziektepercentage leidt tot een minder kwalitatief vervoeraanbod in de inschrijving, maar vergroot de financiële haalbaarheid van de concessie. Omgekeerd zorgt een te laag ziektepercentage voor een aantrekkelijk vervoeraanbod, maar brengt het risico op financiële knelpunten tijdens de concessieduur met zich mee. Het is daarom in het belang van zowel de reiziger, de concessiehouder als de concessieverlener dat inschrijvers een realistische inschatting kunnen maken van het ziekteverzuim. Wij verzoeken u dan ook opnieuw om een toelichting te geven op de ontwikkeling van het ziektepercentage in de afgelopen jaren. Als aanvulling op dit verzoek vragen wij tevens om een uitsplitsing van het ziekteverzuim naar kort, middellang en langdurig verzuim over de jaren 2023 en 2024.	Uitgesplitste cijfers over de jaren 2022-2024 zijn toegevoegd als Bijlage Bijlage E.10 Verzuimtabellen over 2022, 2023 en 2024, onderverdeeld naar kort-middel-lang-zeer lang.
406	Nvl	355			Mystery Guest	In de eerder verstrekte G.10 Dataset mystery guest ontbreekt de inhoud. Kunt u de bijlage G.10 Dataset mystery guest onderzoek over almere 2024 opnieuw verstrekken met inhoud?	Bijlage G.10 Dataset mystery guest is opnieuw gepubliceerd.
407	Nvl	109 en 164	vraag/antwoord 109 en 164		relatie Vervoerplan-Materieelplan	Uw antwoord is voor ons nog niet geheel helder. Wij veronderstellen dat u met de verwijzing 'waarbij u de relatie legt met het aangeboden Materieel uit het Materieelplan (G4)' ook doelt op Standaardformulier 10, en dat u aldus als onderdeel van de beoordeling van het Vervoerplan bepaalt of ook de capaciteit van het in dienstregelingsjaar 2028 in te zetten materieel voldoet om de verwachte vervoervraag in dienstregeling 2028 te accommoderen. Kunt u dit bevestigen?	Ja, dit bevestigen wij.
408	Nvl	1e	vraag 123		Plattegronden huidige materieel	Naar aanleiding van NVI vraag 123 zijn plattegronden gedeelte van het huidige materieel. Echter, dit zijn niet de plattegronden van de bussen die momenteel rijden (EVObus). Graag ontvangen we de correcte plattegronden.	Zie het antwoord op vraag 361.
409	Nvl	1e	vraag 154		Grafische weergaven materieel	Met de verdere specificatie van de grafische weergave worden een aantal afbeeldingen gevraagd. De eerste drie punten zijn ons inziens hetzelfde. Ons voorstel is om punten 2 en 3 te laten vervallen.	De gemeente neemt het voorstel over en zal punten 2 en 3 van de gevraagde grafische weergave schrappen om dubbelres te voorkomen.
410	Nvl	68 en 193			Boetes	In beide vragen wordt verzocht om inzicht te geven in de boetes die aan de huidige concessiehouder zijn opgelegd. Vraag 68 richt zich specifiek op de periode van 2018 tot en met 2024. U geeft aan dat u de daadwerkelijk opgelegde boetes niet relevant acht. Wij zijn van mening dat deze informatie wel relevant is, en wel om de volgende reden: Bij het opstellen van de businesscase wordt onder andere een inschatting gemaakt van het risico op boetes en de mogelijke hoogte daarvan. Hoewel het u uiteraard vrijstaat om in de toekomst een andere werkwijze te hanteren ten aanzien van de handhaving van concessiebeginselen (binnen de kaders van de concessie), bieden de daadwerkelijk opgelegde boetes ons een concreet referentiekader voor de risico-inschatting. Zonder deze informatie ontbreekt het ons aan zicht op de feitelijke handhavingspraktijk. Wij verzoeken u daarom opnieuw om de daadwerkelijk opgelegde boetes kenbaar te maken.	In 2018 is Keolis in gebreke gesteld bij de implementatie. Er is een onvoorwaardelijke boete van € 37.500 opgelegd en enkele voorwaardelijke boetes van in totaal € 87.000. In 2019 is geen boete opgelegd en in de jaren 2020-2022 ook niet. In 2023 is een boete van € 301.000 opgelegd. Deze is niet door de gemeente geïncasseerd, maar omgezet in een verplichting voor Keolis om reizigersvriendelijke acties en maatregelen ter grootte van dit bedrag uit te voeren. In 2024 is een aanzegging gedaan voor een maximale boete van € 300.000.
411	Nvl	Vraag 353			Bevolkingsprognose	De gemeente geeft in haar antwoord aan dat er een update (tov de versie van april 2024) van de bevolkingsprognose op stadsniveau beschikbaar zou zijn. Wij kunnen deze echter niet vinden. Kan de gemeente de link naar deze update delen?	Door ziekte heeft de beschikbaarstelling van de nieuwste bevolkingsprognose vertraging opgelopen. Het wordt nu voorzien dat deze data rond 26 oktober 2025 beschikbaar komen.
412	Nvl	Vraag 353			Bevolkingsprognose	De gemeente geeft in haar antwoord aan dat er een update (tov de versie van april 2024) van de bevolkingsprognose op wijkniveau in september beschikbaar komt. Wij kunnen deze echter (nog) niet vinden. Kan de gemeente de link naar deze update delen zodra deze beschikbaar is?	Door ziekte heeft de beschikbaarstelling van de nieuwste bevolkingsprognose vertraging opgelopen. Het wordt nu voorzien dat deze data rond 26 oktober 2025 beschikbaar komen.
413	Nvl	Vraag 49			Telbalken	Het antwoord op vraag 49 is overduidelijk onvolledig en verwarrend. We vragen de zittende vervoerder volledige transparantie te geven over de wijze waarop de gedeelde bezettingscijfers tot stand zijn gekomen.	In de basis wordt de data van de telbalken wel meegenomen, maar de telbalken zijn niet in alle bussen aanwezig, waardoor een vertekend beeld ontstaat (ook omdat de rapportage op rit- en haltebasis is). Om de eenduidigheid te waarborgen is in de laatste aanlevering alleen cico data gebruikt.
414	Nvl	Vraag 49			Telbalken	Het antwoord op vraag 49 is extreem verwarrend en zaait twijfel over de bruikbaarheid van vele databestanden. We vragen de zittende vervoerder volledige transparantie te geven over de wijze waarop alle bestanden tot stand zijn gekomen die betrekking hebben op aantallen reizigers. Dat betreft bijvoorbeeld (maar laat zich niet beperken tot): bezettingscijfers, in- en uitstap aantallen per halte, reisbewegingen.	Zie het antwoord op vraag 413
415	Nvl	Vraag 6			K10C	Als antwoord op vraag nr. 6 is een nieuwe levering gedaan van het bestand K10C waarin een aantal posten is opgesplitst. Wij constateren echter dat er ook significante correcties zijn gemaakt binnen de post 'Vastrecht' ten opzichte van de eerdere versie, terwijl hier geen melding van wordt gemaakt in de antwoorden. Deze correcties vinden plaats voor alle jaren in de looptijd van de concessie. Als de data tussen januari 2018 en mei 2025 wordt vergeleken met de oude versie dan liggen de totale Vastrecht opbrengsten €9.521.725 hoger. Deze constatering doet ons twijfelen aan de correctheid en volledigheid van de nu gerapporteerde reizigersopbrengsten in K10C. Aangezien het voor een inschrijvende partij cruciaal is om een nauwkeurige prognose te kunnen maken van de te verwachte reizigersopbrengsten vragen we de huidige concessiehouder accountantsverklaringen aan te leveren van de reizigersopbrengsten voor de jaren 2018 t/m 2024.	De huidige concessiehouder geeft aan dat in de initiële levering bij het opvragen van deze data uit de database per abuis een onjuiste template is gebruikt, waardoor helaas een onjuiste dataset is geleverd waarin niet alle gegevens zijn opgenomen. De later aangeleverde dataset is compleet.
416	Nvl	Vraag 6			K10C	Als antwoord op vraag nr. 6 is een nieuwe levering gedaan van het bestand K10C waarin een aantal posten is opgesplitst. Wij constateren echter dat er ook significante correcties zijn gemaakt binnen de post 'Vastrecht' ten opzichte van de eerdere versie, terwijl hier geen melding van wordt gemaakt in de antwoorden. Deze correcties vinden plaats voor alle jaren in de looptijd van de concessie. Als de data tussen januari 2018 en mei 2025 wordt vergeleken met de oude versie dan liggen de totale Vastrecht opbrengsten €9.521.725 hoger. Kan de concessiehouder aangeven 1) wat de oorzaak is van deze correctie en 2) in hoeverre het huidige K10C bestand volledig en correct is?	Zie het antwoord op vraag 415
417	Nvl	Vraag 6			K10C	Als antwoord op vraag nr. 6 is een nieuwe levering gedaan van het bestand K10C waarin een aantal posten is opgesplitst. Het valt ons op dat er in dit bestand geen opbrengsten worden geboekt op de post ARTT, terwijl er wel ritten en reizigerskilometers zijn geregistreerd in o.a. het bestand O05. Kan de concessiehouder 1) aangeven waarom deze opbrengsten niet onder de post ARTT geboekt zijn en 2) of deze opbrengsten al dan niet (in volledigheid) geboekt zijn onder een andere post in K10C?	ARTT opbrengsten zijn marginaal en worden geboekt onder RNZA.
418	Nvl	Vraag 6			K10C	Als antwoord op vraag nr. 6 is een nieuwe levering gedaan van het bestand K10C waarin een aantal posten is opgesplitst. Het valt ons op dat er in dit bestand geen opbrengsten worden geboekt op de post Dal Korting Almere. Wij nemen aan dat onder deze post vastrecht opbrengsten horen te staan van de productcodes 6838, 9018, 9019, 9021. Kan de concessiehouder aangeven 1) of deze lijst met productcodes correct en volledig is, 2) waarom deze opbrengsten niet onder de post Dal Korting Almere geboekt zijn en 3) of deze opbrengsten al dan niet (in volledigheid) geboekt zijn onder een andere post in K10C?	De opbrengsten zijn minimaal (product is gestart in 2025) en zijn geboekt onder 5_2 Almere Vrij abonnement.
419	Nvl	Vraag 61			K10C	Als antwoord op vraag nr. 61 is het bestand 'K10C verdeling per GB' opgenomen. Hierin staat aangegeven dat de categorie 'Dal voordeel THO' niet is opgenomen in K10C. Kan de concessiehouder 1) aangeven wat de reden is dat deze post niet is opgenomen en 2) wat de opbrengsten zijn uit deze post?	De huidige concessiehouder geeft aan dat deze opbrengsten niet zijn meegenomen, omdat deze praktisch 0 zijn.

420	Nvl	Vraag 61			K10C	Als antwoord op vraag nr. 61 is het bestand 'K10C verdeling per GB' opgenomen. Hierin staat dat onder de categorie 'Overig niet-OV- Chipkaart' alleen 'EMV opbrengsten' worden geboekt. We maken hieruit op dat de opbrengsten voor OVPay onder deze categorie worden geboekt. We constateren echter dat de bedragen die op maandbasis geboekt worden onder productcode 20000 in het bestand K10A structureel niet overeenkomen met deze bedragen, waarbij we er rekening mee houden dat de bedragen in K10A inclusief en de bedragen in K10C exclusief BTW zijn. Kan de concessiehouder aangeven 1) waarom er op maandniveau grote verschillen zijn tussen deze bestanden (voor januari 2024 zien we bijvoorbeeld een verschil van 75k) en 2) waarom de jaartotalen niet overeenkomen (voor zowel 2022 als 2023 zien we een verschil van 50k)?	De huidige concessiehouder geeft aan dat in 2022 OVPay nog niet live was in Almere. Het verschil in 2023 en 2024 heeft te maken met het moment van de settlements (deze komen 7 dagen later binnen). De totalen kloppen, maar er zit een overloop tussen de periodes.
421	Nvl	Vraag 61			K10C	Als antwoord op vraag nr. 61 is het bestand 'K10C verdeling per GB' opgenomen. Hierin wordt bij de post 'Saldoreizen met kortingsproducten overig' aangegeven dat alle opbrengsten van productcodes die niet onder saldoreizen, reizen op rekening en studentenreisrecht vallen onder deze post zijn opgenomen. Als we kijken naar de overige productcodes in K10A (waarbij we ook productcode 20000 buiten beschouwing houden) en deze vergelijken met de opbrengsten onder deze post in K10C (waarbij we er rekening mee houden dat de bedragen in K10A inclusief en de bedragen in K10C exclusief BTW zijn) dan vinden we echter geen aansluiting. We verzoeken de concessiehouder daarom een specificatie aan te leveren met de productcodes in K10A die zijn genomen onder de post 'Saldoreizen met kortingsproducten overig'.	Er is geen 1 op 1 aansluiting te maken vanwege het moment van settlement. Zie bijgaande specificatie van de productcodes (K10C_verdeling_per_GB).
422	Nvl	Vraag 71			Data boetes zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 71 is het bestand 26_Boeteoverzicht gedeeld. Het valt op dat het percentage openstaande boetebedragen tussen 2018 en 2020 fors is toegenomen en dat dit percentage sindsdien rond de 40% ligt. Kan de vervoerder verklaren 1) wat de redenen zijn dat boetebedragen niet geïnd kunnen worden, 2) waarom het percentage openstaande boetes zo hoog is en 3) waarom er een forse stijging heeft plaatsgevonden tussen 2018 en 2020?	Vanwege toenemende financiële uitdagingen voor een deel van de reizigers blijken minder mensen prioriteit te geven aan de betaling van de UVB's. Het inningsbeleid is binnen deze periode niet strenger of minder streng geworden.
423	Nvl	Vraag 71			Data boetes zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 71 is het bestand 26_Boeteoverzicht gedeeld. Kan de concessiehouder aangeven of dit bestand zowel rit uitrijkaarten als UVB boetes bevat?	Het betreft zowel uitrijkaarten als boetes.
424	Nvl	Vraag 71			Data boetes zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 71 is het bestand 26_Boeteoverzicht gedeeld. Volgens het bestand 'K10C_verdeling_per_gb' worden boetes geboekt onder grootboeknummer 80153 onder de post 'Wagenverkoop incl. buurtbuskaartjes'. Kan de concessiehouder aangeven in hoeverre alle genoemde boetebedragen a) ten goede komen aan de vervoerder en b) verwerkt zijn in het K10C bestand?	Op beide vragen is het antwoord ja.
425	Nvl		111		Utrecht Science Park	Kunt u toelichten of een verbinding aanbieden naar Utrecht in het vervoerplan is toegestaan en zo ja, onder welke voorwaarden? We kunnen nu immers lastig afstemmen met de provincie Noord-Holland en de concessiehouder Gool-Vecht. Of is dit een mogelijke doorontwikkeling die we (alleen) in het Ontwikkelplan een plek mogen geven?	In het vervoerplan is de tekst hierover als volgt verduidelijkt: "Nota bene: de vrijwel dagelijkse congestie op de A27 heeft zulke lange en onbetrouwbare rijtijden naar Utrecht tot gevolg, dat een buslijn naar Utrecht onvoldoende meerwaarde ten opzichte van de trein biedt zolang de bus in dezelfde file staat als de auto's."
426	Nvl		221		Maatwerk	U lijkt aan te geven dat lijnen met een maatwerk-frequentie alleen toegestaan zijn in gebied E. Stel we willen een lijn bieden in een ander gebied, met een lagere frequentie dan daar geëist maar op alle trajecten wordt wel de geëiste frequentie bereikt door een combinatie van lijnen. Mag zo'n (extra) lijn dan een lagere frequentie hebben dan de minimaal geëiste frequentie in het gebied, zo lang het totaal aan reismogelijkheden op het traject maar op z'n minst de eisen haalt?	Dit is correct: de frequentie van een individuele Lijn mag lager zijn dan het geëiste, zo lang de geëiste frequentie wordt bereikt door de som van meerdere Lijnen.
427	Nvl		239		Bijlage D.4	U verzoekt om nader toe te lichten wat er niet duidelijk is aan de frequenties in bijlage D.4. Concreet is ons niet duidelijk of de frequenties moeten worden bereikt met lijnen die het gehele traject afleggen, of dat ook deeltrajecten meetellen in de eis. Een voorbeeld: stel we bieden twee lijnen door Gooisekant, één richting Stad en één richting Haven. Gezamenlijk bieden ze in Gooisekant de geëiste frequentie. Is dit dan een juiste interpretatie? Vervolgens bieden alle lijnen samen tussen het stadshart en Haven de frequenties volgens de eisen horend bij gebied A. Bijvoorbeeld door de combinatie van een lijn van Haven naar station Centrum, plus de twee lijndelen van/naar Gooisekant. Is dat dan ook een juiste interpretatie? Zo niet, hoe moeten we de kaart dan lezen?	De interpretatie die u geeft is correct. De geëiste frequentie op een (deel)traject kan worden bereikt als de optelsom van meerdere Lijnen op dat (deel)traject voldoet aan de eisen.
428	Nvl		281		Aflosauto's	We begrijpen de wens om minder auto's te parkeren op station Almere Centrum. Echter, we verzoeken u om voor afloswagens een uitzondering te maken. Chauffeurs houden pauze op dit station, en dat betekent dat er een andere chauffeur de pauzerende collega moet aflossen. Die komt dus zonder 'eigen bus' naar het station. Soms kan meerijden, maar bijvoorbeeld in het geval van rijden van/naar de beschikbare nieuwe stallingslocatie leidt dit tot veel extra dienstdtijd (eerst met een auto naar een bushalte, daar overstappen en dan met de lijnbus naar het station) en dus minder efficiëntie (= minder aanbod). Of er komen aflosbussen naar het station en dat lijkt ons ook niet de bedoeling. Bent u bereid aflosauto's om bovenstaande redenen toch toe te laten op het busstation?	De gemeente is bereid het verbod op afloswagens op het busstation enigszins te versoepelen. Het gebruik van afloswagens voor het aflossen van chauffeurs is toegestaan met dien verstande dat de aflosauto maximaal 10 minuten mag parkeren op het busstation. De eis is hierop aangepast.
429	Nvl		283		Haltezuil	Wij zijn van mening dat de haltezuilen eigendom zijn van de wegbeheerder en de nieuwe concessiehouder daar gebruik van kan maken, aangezien de haltezuilen duurzaam met de grond zijn verenigd en dus onroerend zijn (de haltezuilen zijn immers bestemd naar aard en inrichting duurzaam ter plaatse te blijven en een willekeurige derde zal die indruk ook hebben), zodat de haltezuilen door de eigendom van de grond worden nagetrokken op grond van art. 3:3 lid 1 jo. art. 5:20 lid 1 sub e BW. Wilt u dit bevestigen? Zo niet, kunt u gemotiveerd aangeven waarom u een andere mening bent toegedaan?	De beantwoording van deze vraag zal zo snel als mogelijk worden gepubliceerd.
430	Standaardformulier 2				Bankgarantie	In de regel moet de garant vermijden om in detail te verwijzen naar de onderliggende relatie of naar specifieke termen van de onderliggende relatie, daarom het verzoek om de volgende formulering uit de bankgarantie te schrappen: "1 Termen en begrippen die in deze Bankgarantie worden gebruikt en waaraan in deze Bankgarantie geen betekenis is toegekend, hebben de betekenis die daaraan is toegekend in de Concessie en/of het Bestek."	Wij zullen de betreffende passage ("Termen en begrippen die in deze Bankgarantie worden gebruikt...") uit het model bankgarantie schrappen.
431	Standaardformulier 2				Bankgarantie	Wij verzoeken u de volgende bepaling uit de garantiefomulering te schrappen, aangezien de garantie naar haar aard onafhankelijk is van de onderliggende relatie en de garant de documenten met betrekking tot de onderliggende relatie niet mag verifiëren en niet mag nagaan wat de inhoud ervan kan inhouden: "2 De Bank heeft kennisgenomen van de inhoud van het Bestek en de (concept) Concessie."	Wij zullen de passage "De Bank heeft kennisgenomen van de inhoud van het Bestek en de (concept) Concessie" uit het model bankgarantie schrappen.
432					allGo app	De allGo app is gestopt per 31 december 2023. Als reden wordt op de allGo-website aangegeven dat de app is gestopt omdat sinds begin 2023 eenvoudig in- en uitchecken mogelijk is met de betaalpas. Kunt u aangeven of er ook andere redenen zijn waarom de allGo-app is gestopt?	Allgo-app had onvoldoende toegevoegde waarde. Beslissing tot stopzetten genomen i.s.m. gemeente Almere.

433				Almere Pampus	Voor de business case is het relevant meer informatie te hebben over de realisatie van Almere Pampus. Kunt u aangeven (voor zover bekend) in welke fases Almere Pampus zal worden gerealiseerd, tenminste verbijzonderd naar aantal woningen per jaar en de ontsluitende wegen, waar nodig gevisualiseerd in een kaart?	Vorig jaar (nov. 2024) is het Masterplan opgeleverd. In dit masterplan is ook een aanzet gedaan tot de fasering van het gebied. De totale ontwikkeling van Almere Pampus gaat over 25.000 tot 35.000 woningen en 16.000 arbeidsplaatsen. Er is bepaald dat elke fase ongeveer een kwart van de ontwikkeling is. Fase 1 bestaat dus uit 7.500 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen, in een gebied aansluitend op Muziekwijk. Volgens de huidige inzichten kunnen we niet eerder starten met bouwen dan 2030 waarbij de eerste woningen in 2032 worden opgeleverd. Uitgangspunt is dat de bus operationeel is, voordat de eerste woningen worden opgeleverd. Zie voor kaarten/tekeningen bijgevoegde Bijlage G.14 Fase- en themakaart Pampus.
434				Stroomaansluiting huidige Concessiehouder	U stelt een locatie aan de Bolderweg optioneel ter beschikking, hetgeen zeer wenselijk is in tijden van netcongestie. Het bevreemdt ons echter dat de huidige stallingsfaciliteiten van de huidige Concessiehouder niet ter overname worden aangeboden. Deze heeft hier ongetwijfeld reeds vroegtijdig een grote stroomaansluiting aangevraagd en een optie voor verlenging van haar huurcontract besproken. Hoe gaat u hier het level playing field garanderen, mede in relatie tot de hardheidsclausule die voor andere Inschrijvers dan huidige Concessiehouder geen vangnet vormt voor een snellere transitie? Kunt u aangeven over welke stroomaansluitingen en gecontracteerde vermogen de huidige concessiehouder de beschikking gaat krijgen op de huidige stallingen en of u deze stallingen ter overname beschikbaar gaat stellen. Immers, wij zullen net als u verwachten dat de huidige Concessiehouder na afloop van de huidige Concessie niet langer gebruik zal maken van de terreinen en (aangevraagde) aansluitingen en vermogens.	De verhuurder van de locatie Splijtbakweg 101 heeft aangegeven de locatie aan te bieden aan alle vervoerders na het einde van de huidige huurovereenkomst die loopt tot het einde van de huidige concessie. De locatie heeft een aansluiting met een gecontracteerd vermogen van 520 KwKh. Er is een aanvraag gedaan voor een verhoging van het gecontracteerd vermogen tot 2 MW. De aanvraag staat op de wachtlijst. Op dit moment is de vroegste realiseringstermijn 2033.
435	Nvl	Vraag 290	290	Zitplaatsgarantie op stadslijnen	'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' Hoewel we de strekking van deze zinsnede goed begrijpen, is deze binnen de kaders van contractmanagement niet goed te handhaven. Kunt u de toevoeging laten vallen en staanplaatsen op stadslijnen toestaan, mits er voldoende zitmogelijkheid is voor reizigers met een fysieke beperking of andere indicatie?	Nee, we handhaven de formulering. We vinden beide bepalingen in de toevoeging van belang voor de kwaliteit van de reizigers. Het gaat ons om een beperkt aantal staande Reizigers en een koppeling aan de ervaring van Reizigers. We beseffen dat dit binnen contractmanagement tot discussies kan leiden, maar dat geldt ook voor alternatieve formuleringen met gecompliceerde rekenkundige bepalingen. Wel biedt de gekozen formulering enige houvast wanneer er meer stapplaatsen dan gewenst aan de orde zijn en benoemt het de daartoe bepalende elementen (aantal en ervaring).
436	Deel A Aanbestedingsleidraad			Puntenverdeling	U heeft in Nvl 1 de gunningsmethodiek aangepast, door 2,5 punt van het maximaal te behalen puntenaantal voor het Materiaalplan af te halen en deze toe te kennen aan het Transitieplan om hiermee een passende zwaarte toe te kennen aan de transitie naar ZE na een eindtoets concessie. Binnen de nieuwe puntenverdeling moet een 15% van de punten naar het transitieplan deel de	Ja, wij hebben het gewicht van G1 aangepast van 45 naar 40 en van G2 van 20 naar 25.
437	Nvl	Vraag 39	39	Fietsen in de bus	In vraag 39 van de Nvl stelt u, dat de fiets in de bus niet meer verplicht is. Concessiehouder is wel verplicht mee te werken aan initiatieven van de gemeente hiertoe tijdens de exploitatie. Vooropgesteld dat we hier graag aan meewerken, willen we u er wel op wijzen dat het toestaan van fietsen in de bus op meerdere vlakken om aanpassingen vraagt. Denk aan een herinrichting van de bussen, maar bijvoorbeeld ook een aanpassing van de dienstregeling. Bent u bereid om deze eis aan te vullen met een bepaling, dat dergelijke aanpassingen vallen onder Meerwerk en gefinancierd worden op basis van een projectfinanciering met een open boek calculatie?	Ingeval van een dergelijk initiatief zal deze plaatsvinden binnen de kaders van een projectsubsidie. De eis is hierop aangepast.
438	Nvl	Vraag 270	270	(PvE) Circulariteit	In uw PvE en in de beantwoording van vraag 270 geeft u aan dat het doel van de gemeente is om de risico's voor mens en milieu in de gehele keten van het productieproces in kaart te brengen en te communiceren over de bijbehorende inspanningen en resultaten. Wij hebben u mondeling toegelicht welke uitdagingen dit met zich meebrengt, ongeacht de locatie van productie of de betrokken leverancier. Bent u bereid deze eis nader te concretiseren door: 1. de directe verantwoordelijkheid van de vervoerder af te bakenen (bijvoorbeeld tot maximaal twee schakels in de keten), en 2. een realistisch ambitieniveau te definiëren voor de looptijd van het contract?	In het PvE is verduidelijkt dat dat directe verantwoordelijkheid van de vervoerder wordt afgebakend tot ten minste twee schakels terug in de batterijketen. De ambitie is om de keten volledig inzichtelijk te krijgen tijdens de Concessie.
439	Algemeen			Schone versie	Kunt u naast een versie met wijzigingen bijhouden ook een schone versie van alle gewijzigde documenten aanleveren?	De documenten zijn niet gewijzigd met 'wijzigingen bijhouden', maar met rood lettertype, 'doorhalen' en een verwijzing naar het vraagnummer uit de nota van inlichtingen. Na afloop van de nota van inlichtingen zullen wij schone versies van de aanbestedingsdocumenten opstellen, met name de documenten die ondertekening behoeven.
440	Algemeen				Kunt u bij het vernieuwen van de bestanden ook de documentenlijst vernieuwen?	Dit hebben wij weer opgepakt vanaf Nota 2a.
441	Algemeen				Kunt u naast de documenten met wijzigingen bijhouden, ook een geschoonde versie van de documenten versturen?	Zie antwoord op vraag 439.