

Inleiding

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

Mededelingen

-in navolging van vraag 58 hebben we de nieuw beschikbare data over 2025 gepubliceerd.

- In deze nota 2b hebben twee tabellen met vragen en antwoorden. De openstaande vragen uit nota 1 en 2a hebben we zo ver we konden beantwoordt in de bovenstaande tabel (vragen: 58, 64, 66 366, 367, 371, 372, 373, 374, 375 en 401) . De resterende vragen zijn beantwoordt in de tabel daaronder (vanaf vraag 442)

- Per 1 januari 2028 worden in Almere drie ZE-zones (Zero Emissie-zones) geïntroduceerd. Dit heeft (beperkte) consequenties voor deze aanbesteding. In deze zones zijn uitsluitend elektrische voertuigen toegestaan. Nooddiensten zijn uitgezonderd. Voor bussen, mits geclassificeerd als voertuigcategorie M1, M2 of M3, geldt eveneens een uitzondering. Let op: overige voertuigen van de vervoerder, zoals aflosswagens en bedrijfsvoertuigen, dienen per 1-1-2028 elektrisch te zijn. Bij deze mededeling is de gebiedsafbakening van de drie ZE-zones in Almere als bijlage toegevoegd (Bijlage G.16 ZE-zones Almere (Almere-stad, Almere-buiten en Almere-haven). Wij adviseren inschrijvers om hiermee rekening te houden bij het opstellen van hun inschrijving.

- In het kader van de schouw op maandag 17 november is deadline voor het stellen van vragen voor nota van inlichtingen 3 uitgesteld naar 19 november.

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
58	Bijlage G.8 Data					De data, lhb reizigersopbrengsten (op maandbasis, K10C), zijn momenteel geleverd t/m mei 2025. Wij vragen u om bij iedere NVI deze data aan te vullen met de meest recente maanden, zodat wij telkens het meest actuele beeld hebben van de huidige concessie.	De meest recente data is gepubliceerd: Bijlage G.8 Data 2025 met uitzondering van mappen K03 en K05. Deze data is opnieuw opgevraagd bij de huidige concessiehouder.
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 reizigersopbrengsten." 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 – K10B) specificeren? Dus de ontbrekende opbrengsten per product (productcode).	Deze vraag staat uit bij de huidige concessiehouder. We streven om zo snel mogelijk het antwoord te publiceren.
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.	Deze vraag staat uit bij de huidige concessiehouder. We streven om zo snel mogelijk het antwoord te publiceren.
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. Verhuurder heeft aangegeven mee te willen werken aan het vestigen van een opstalrecht voor de laadinfrastructuur van huurder.
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?	De afmetingen zijn als nieuwe bijlage gepubliceerd: 'Bijlage G.17 Plattegrond Boldenweg - afmetingen'. De afmetingen kunnen marge hebben van 2 à 3 meter. De precieze afmetingen staan uit bij de eigenaar.
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 reizigers aantallen 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 zwartrijden		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal zwartrijders. 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 zwartrijden		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal zwartrijders. 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 zwartrijden		Zwartrijden	In de data die over zwartrijders 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 zwartrijden		Zwartrijden	In de data die over zwartrijders 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 vakantieperiodes. 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.
401	NVI	134	vraag/antwoord 134		Transitiebode	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.	De transitieboete in artikel 17 is aangepast in de Bijlage C Financiële bepalingen (NVI 2).
411	NVI	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. Uiterlijk 6 november wordt deze gepubliceerd op TenderNed.
412	NVI	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. Uiterlijk 6 november wordt deze gepubliceerd op TenderNed.
429	NVI		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 nicting duurzaam ter plaatse te blijven en een villikeurige 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 haltezuilen zijn roerende zaken. In de bepaling van zaken onroerend of roerend zijn staat de vraag centraal of de haltezuil duurzaam met de grond is verenigd. Er wordt gekeken naar: 1. De fysieke vereniging – hoe is de zuil bevestigd aan de grond (bijv. ingegraven, in beton gegoten, geschroefd)? 2. De bedoeling van de bouw – was de bedoeling dat de haltezuil blijvend deel uitmaakt van de locatie, of dat hij verplaatsbaar blijft? Er is geen specifiek arrest over haltezuilen, maar er zijn vergelijkbare gevallen: * Lampen, verkeersborden, bushokjes e.d. worden in de rechtspraak meestal als roerend beschouwd, omdat: - ze relatief makkelijk te verplaatsen zijn, - hun verbinding met de grond technisch eenvoudig te verbreken is, en - ze functioneel niet afhankelijk zijn van de grond zelf.

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
-----	--------------	-----------	---------------------	------	-----------	-------	-------------------

442	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Meerdere MPO's	Het kan voorkomen dat er meerdere financieringen worden afgesloten om de activa te financieren die nodig zijn voor de concessie. Om de financieringskosten te optimaliseren en juridische en intercreditor-complexiteiten te vermijden, kan het gunstig om meerdere meerpartijovereenkomsten te gebruiken. Kunt u daar mee akkoord gaan?	In beginsel gaat de gemeente uit van één Meerpartijovereenkomst (vorm en inhoud) met één Financier. Indien Concessiehouder aantoonbaar dat meerdere financieringen nodig zijn ten behoeve van het ZE-bussysteem, met name wanneer op verschillende momenten tijdens de Concessie nieuw ZE-materieel in dienst wordt gesteld, kan het mogelijk meerdere Meerpartijovereenkomsten te sluiten. In dat geval is de Concessiehouder niet bevoegd de eerste Meerpartijovereenkomst te wijzigingen. Concessiehouder in beginsel alleen bij de eerste Meerpartijovereenkomst bereid in overleg te treden over het doorvoeren van niet-essentiële wijzigingen (zoals benoemd in de cursieve tekst boven Bijlage B.2 en B.3). Een eventuele volgende Meerpartijovereenkomst moet inhoudelijk zoveel mogelijk gelijk zijn aan de eerste Meerpartijovereenkomst, met dien verstande dat de Concessiehouder aanpassing kan eisen als de door de Concessiehouder gekozen financieringswijze daartoe aanleiding geeft. In alle gevallen geldt dat Concessiehouder niet bevoegd het ZE-bussysteem wordt gesplitst in de ZE-bussen en de Laadinfrastructuur bij verschillende financiers in de Meerpartijovereenkomst wordt ondergebracht. Het is wel mogelijk dat enkel de ZE-bussen onder de Meerpartijovereenkomst vallen en de Laadinfrastructuur wordt gefinancierd door de Concessiehouder. In aanvulling hierop geldt dat een financier alleen een beroep op de in de Overnameregeling opgenomen overnameverplichting kan doen als het ZE-bussysteem als werkend geheel kan worden overgedragen aan de opvolgende concessiehouder. Dit betekent dat het aantal over te dragen ZE-bussen en Laadinfrastructuur tot elkaar in verhouding moet staan. Hierbij moeten ook de ZE-bussen of Laadinfrastructuur worden betrokken die door een andere partij worden gefinancierd c.q. in eigendom zijn van een andere financier/leasemaatschappij. Deze activa moet ook overgaan wil de financier een beroep kunnen doen op de overnameverplichting. Voorgaande leidt er mogelijk toe dat het voor een financier aantrekkelijker is om alle activa te financieren, waarbij in geval van latere instroom van activa zo nodig meerdere MPO's kunnen worden aangegaan met die financier onder gelijkvloerende voorwaarden. Indien de voorwaarden voor de financiering (van dezelfde financier) van toekomstige activa bij het aangaan van de initiële MPO definitief zijn, is het ook mogelijk om in die MPO op voorhand rekening te houden met de instroom van de toekomstige activa door naar die activa te verwijzen en afspraken te maken over de vanwege de aanvullende financiering van die activa te wijzigen bijlagen bij de MPO waarin een omschrijving is opgenomen het materieel en de maandelijkse lease- c.q. aflossingsstermijn die de Concessiehouder namens de Concessiehouder aan de Financier zal voldoen uit de periodieke exploitatiebijdrage. Het sluiten van aanvullende MPO's is dan niet nodig.
443	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Meerdere MPO's	Wanneer bussen in bijvoorbeeld 2 batches zouden instromen op verschillende momenten in de concessieperiode, zou het ook handig zijn om voor beide batches een apart MPO af te sluiten. Bent u hiertoe bereid?	Zie het antwoord op vraag 442. Als beide batches ZE-bussen worden gefinancierd via trekkingen onder één krediet- of leasefaciliteit die bij het aangaan van de MPO beschikbaar is, kan hier in de MPO rekening mee worden gehouden. Het sluiten van meerdere MPO's is dan niet nodig.
444	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Koopovereenkomst als bijlage van de MPO	Zou u kunnen overwegen om de koopovereenkomst als bijlage bij de MPO toe te voegen?	Wij begrijpen deze vraag aldus, dat hiertoe voor voorhand duidelijkheid wordt verkregen of de koopovereenkomst voldoet aan de voorwaarde van artikel 1.2 MPO. De gemeente is bereid deze duidelijkheid voorafgaand aan het aangaan van de MPO te geven, al dan niet via het als bijlage bij de MPO toevoegen van de koopovereenkomst of het opnemen van een bevestiging terzake in de tekst van artikel 1.2 MPO. Hiervoor is het wel zaak dat de gemeente in een vroegtijdig stadium in bezit wordt gesteld van de (concept) koopovereenkomst zodat zij voldoende tijd heeft om te beoordelen of aan de gestelde voorwaarden is voldaan.
445	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Intrekken MPO	In de huidige vorm biedt de MPA financiers niet de mogelijkheid om het volledige potentieel ervan als kredietverstrekkinginstrument te benutten en maakt zij het dus niet mogelijk om de financieringskosten te optimaliseren teneinde een beter openbaarvervoersaanbod voor passagiers te realiseren met meer dienstregelingen/vakanties. Verschillende artikelen in de MPO impliceren bijvoorbeeld dat de verbintenis van de opdrachtgever om de aankooprijds bij het verstrijken van de concessie te betalen (of door de opvolgende concessiehouder te laten betalen) kan worden ingetrokken als de overnameverplichting wordt ingetrokken. We krijgen van financiers de feedback dat dit een cruciaal punt is en hen belet om de voordelen van de MPO ten volle te benutten. Uiteindelijk blijft de vervoerder echter, wat de risicospreiding betreft, aansprakelijk voor eventuele verschillen tussen de overnamewaarde en de aankooprijds. Dat is ook het geval als er geen overname plaatsvindt (d.w.z. als de overnameovereenkomst door de gemeente wordt ingetrokken). Bent u daarom bereid om de MPO na gunning op deze punten wat aan te passen, zodat de MPO zijn volledige potentieel als kredietverbeteringsinstrument kan benutten?	Met de MPO beoogt de gemeente aan een financier een bepaalde mate van zekerheid te geven over de betaling van periodieke financieringslasten en de overname van en (bepaling van de) koopsom voor het Materieel. Deze zekerheid is echter niet onbegrensd in de zin dat de gemeente onder alle omstandigheden jegens de Financier instaat voor overname van het Materieel tegen betaling van een bepaalde koopsom. Voorgaande is de resultante van een belangenafweging door de gemeente tussen enerzijds de positie van de financier (en het gevolg daarvan voor de kosten van financiering) en anderzijds het (financieel) risico dat de gemeente bereid is te accepteren. Aanpassing van de MPO in de zin dat daarmee meer (financieel) risico wordt gelegd bij de gemeente is niet aan de orde en de MPO wordt op dit punt dan ook niet aangepast.
446	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Financiering van verschillen de type activa binnen de MPO	Idealerweise zouden we proberen om zowel de bussen als de laadinfrastructuur in één financiering onder te brengen, maar de ervaring leert dat het in de praktijk niet haalbaar is om een zekerheidsrecht ten gunste van de financier in te stellen zonder de medewerking van de grondeigenaren en bestaande hypotheekhouders. Bijgevolg kan het gebeuren dat de laadinfrastructuur wordt gefinancierd met eigen middelen van de vervoerder en niet door de financier van de bussen. De financiering van de bussen zou worden gescheiden van die van de laadinfrastructuur, maar overeenkomstig artikel 1.3 van de overnameovereenkomst zal de financier in kwestie volledig meewerken aan de overdracht van dit deel van het ZE-bussysteem aan de opvolgende concessiehouder. Als het vestigen van een zekerheidsrecht in de praktijk niet haalbaar blijkt, bent u dan bereid om de meerpartijovereenkomst alleen van toepassing te verklaren op de bussen, met dien verstande dat de overname van de laadinfrastructuur wordt geregeld in de overnameovereenkomst tussen concessiehouder en concessieverlener, of, als alternatief, na de gunning van de opdracht, hierover van gedachten te wisselen om tot een oplossing te komen waarbij een opvolgende concessiehouder toegang heeft tot zowel de bussen als de laadinfrastructuur?	Het is mogelijk dat enkel de ZE-bussen onder de Meerpartijovereenkomst vallen en de Laadinfrastructuur wordt gefinancierd door de Concessiehouder. Zie in dit verband ook het laatste deel van het antwoord op vraag 442. (vanaf: "In aanvulling hierop geldt (...)"). Daar is benadrukt dat een financier alleen een beroep op de in de Overnameregeling opgenomen overnameverplichting kan doen als het ZE-bussysteem als werkend geheel kan worden overgedragen aan de opvolgende concessiehouder. Dit betekent dat het aantal over te dragen ZE-bussen en Laadinfrastructuur tot elkaar in verhouding moet staan. Hierbij moet ook de Laadinfrastructuur worden betrokken die door de Concessiehouder zelf wordt gefinancierd c.q. in eigendom is van de Concessiehouder zelf.
447	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.2	3	Rechtsreke betaling	Deze overweging en dit artikel zijn opgesteld op basis van het principe dat de activa eerst eigendom zijn van de concessiehouder en vervolgens via een leaseovereenkomst (sale and lease back) worden overgedragen aan de financier. Hoe staat u tegenover een structuur waarbij de betaling rechtstreeks door de financier aan de leverancier wordt gedaan, zonder tussenkomst van de concessiehouder? In deze structuur (die al met succes is toegepast) verwerft de financier het eigendom, zonder tussenkomst van de concessiehouder. Een directe betaling verlaagt de kosten van de schuld en de maandelijkse aflossingstermijnen, waardoor ook (automatisch) de kosten voor de uitvoering van de concessie dalen. Dit heeft geen invloed op de continuïteit van de openbare dienstverlening en zou het proces vereenvoudigen.	Dit is wat de gemeente betreft akkoord.
448	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.1 en 1.2	3	Moment van beoordeling koopovereenkomsten	Om eventuele uitvoeringsrisico's in overleg met de financier te beperken voordat het actief als eigendom van de financier wordt erkend en om zo de financieringsvoorwaarden te helpen optimaliseren. De financiering gaat gewoonlijk kort voor het begin van de concessie van start en artikel 1.2 bepaalt dat de financier ook een kopie van de koopovereenkomsten moet overleggen als bewijs van de eigendomsoverdracht. De gemeente bevestigt vervolgens binnen zes weken na aanvang van de financiering of de koopovereenkomst en de leveranciersgaranties zijn overeengekomen. Tot die tijd is de MPO niet van toepassing, wat een belangrijke wanprestatie voor de financiering zou kunnen zijn. Bovendien ontvangt de opdrachtgever gewoonlijk vóór deze fase informatie over de bussen (bijvoorbeeld bij de financiële afsluiting). Is het mogelijk dat de gemeente de genoemde koopovereenkomsten vóór de start van de concessie beoordeelt en dat de ondertekening van de MPO eerder van kracht kan worden?	Dit is wat de gemeente betreft akkoord. De reactietermijn van zes weken blijft daarbij van kracht. Verder is het wel zaak dat de gemeente in een vroegtijdig stadium in bezit wordt gesteld van de (concept) koopovereenkomst zodat zij voldoende tijd heeft om te beoordelen of aan de gestelde voorwaarden is voldaan.
449	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.1 en 1.2	3	Bewijslast	Op welke manier bent u bereid om te helpen bij het beoordelen van de praktische uitvoering van deze bewijsvoorwaarden om de financierbaarheid rond de concessie te vergroten? Bij wijze van voorbeeld: de onder (c) genoemde bewijsvoorwaarde is niet haalbaar in het geval van een directe betaling van de financier aan de leverancier, waarbij de financier het eigendom verwerft zonder tussenkomst van de concessiehouder. Een dergelijke directe betaling zou in ieders belang zijn omdat hierdoor de financieringskosten worden verlaagd.	De gemeente is bereid te kijken naar praktische aanpassingen die ten goede komen aan de financierbaarheid, zolang dat de belangen van de gemeente niet schaadt. Met betrekking tot uw concrete voorbeeld: Zie het antwoord op vraag 447 ("Dit is wat de gemeente betreft akkoord").
450	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.1 en 1.2	3	Bevestigingsstermijn	De gemeente heeft momenteel zes weken de tijd om te bevestigen dat aan de voorwaarden is voldaan. Potentiële financiers vinden deze periode onevenredig lang, vooral voor de voorwaarden b tot en met e. Immers, op grond van de leaseovereenkomst zal de financier alleen op basis van een factuur (van de leverancier in het geval van een directe leaseovereenkomst) akkoord gaan met de betaling van de bussen. Om onzekerheid over de effectiviteit van de MPO te voorkomen, kunt u akkoord gaan met het idee dat de factuur en het bewijs van betaling van de activa door de financier een opschortende voorwaarde zou zijn?	De gemeente is zeker bereid hierover mee te denken. Zie ook het antwoord op vraag 447.
451	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.5	4	Verplaatsing tussen artikelen	Naast de in artikel 3.6 genoemde zaken kan de aankooprijds ook worden aangepast op basis van artikel 1.5, schade en andere tekortkomingen in het kader van de overnameovereenkomst. Hoe gaat de gemeente te werk om de aankoopwaarde aan te passen in geval van ontbreken van niet-essentiële accessoires? Wat vindt u ervan om deze correctie van de aankoopwaarde te verplaatsen naar artikel 3.6? Op die manier zou dit in overeenstemming zijn met de correctie van de onderhouddachsterstand en zou de risicospreiding niet veranderen, omdat de concessiehouder volgens 3.6 de koper moet compenseren.	De gemeente schaaft het ontbreken van niet-essentiële toebehoren onder het begrip Onderhouddachsterstand. Ter verduidelijking voegt de gemeente de volgende tekst toe aan de definitie van het begrip Onderhouddachsterstand in Bijlage B.2 en B.3: "Het ontbreken van niet-essentiële toebehoren valt eveneens onder het begrip Onderhouddachsterstand. Toebehoren worden als essentieel aangemerkt indien een Asset zonder die toebehoren niet goed bruikbaar is, dit ter beoordeling van de in artikel 8 van de Overnameregeling bedoelde onafhankelijke deskundige(n)."

452	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	1	1.6	4	Uitvoering pandrecht	Artikel 1.6 bepaalt dat de financier "de activa niet mag overdragen of bezwaren met pand- of hypotheekrechten". Dergelijke pand- of hypotheekrechten zijn echter gebruikelijk bij het soort financiering dat voor soortgelijke activa wordt toegepast, afhankelijk van de financieringsstructuur die de financier zal gebruiken. Het feit dat er voorwaarden voor de goedkeuring van dergelijke rechten kunnen zijn die op dit moment nog niet bekend zijn, kan nadelig zijn voor de manier waarop financiers een dergelijke transactie zullen beoordelen en kan verhinderen dat de financieringskosten en de totale kosten van de concessie worden geoptimaliseerd. Kan u toelichting geven op de uitvoering van een pandrecht op activa binnen de financieringsregelingen?	Indien er zekerheidsrechten op het Materieel worden gevestigd, dient de zekerheidshouder (indien dit een andere partij is dan de financier (i.e. een zekerhedenagent)) partij te worden bij de MPO. De verplichtingen van de financier onder de MPO zullen ook van toepassing worden voor deze partij. Daarnaast zullen er restricties worden toegevoegd ten aanzien van de uitwinning van de zekerheden. Deze restricties hebben, samengevat, als doel te waarborgen dat, uitzonderingen daargelaten, het Materieel beschikbaar blijft voor inzet in de Concessie. Indien de Financier ten behoeve van de financiering/lease van het Materieel zelf financiering aantrekt en de zekerheidsrechten op het Materieel worden verstrekt voor de nakoming van die financiering, is een belangrijke voorwaarde dat de zekerheidshouder niet tot uitwinning van de zekerheden op het Materieel mag overgaan indien de aanleiding daarvoor is gelegen in een niet-doorbetaling door de Financier van namens de Concessiehouder via de gemeente ontvangen maandelijkse leasetermijn.
453	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	2	2.4	5	Bepalinge n beslaglegg ing	Wij begrijpen dat dit artikel betalingen door de gemeente afhankelijk stelt van "wettelijke bepalingen inzake beslaglegging door derden". Als zodanig kan een dergelijke betaling niet als onvoorwaardelijk en onherroepelijk worden beschouwd, wat in de ogen van de financier de toegevoegde waarde van de MPO kan verminderen. De formulering van dit artikel suggereert dat dergelijke voorwaarden onbekend zijn. Hoewel de mogelijkheid om de exploitatiesubsidie te verpanden welkom is, zouden we graag meer inzicht krijgen in uw bedoeling en beperkingen van de achter dit artikel. Kunt u ons bovendien deze bepalingen toelichten?	De gemeente beoogt hiermee duidelijk te maken dat als de wettelijke bepalingen ter zake derdenbeslag (zie artikel 475 e.v. van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, in het bijzonder artikel 475h) daaraan in de weg staan, zij niet gehouden is tot doorbetaling aan de Financier van het deel maandelijkse lease/financieringstermijn van de exploitatiesubsidie. Het gaat dan om de situatie dat ten laste van de concessiehouder derdenbeslag wordt gelegd onder de concessie/lease van de vordering tot ontvangst van periodieke exploitatiesubsidie. Ten einde risico van derdenbeslag te voor de Financier te ondervangen is de gemeente bereid medewerking te verlenen aan het vestigen van een pandrecht ten gunste van de Financier op het deel maandelijkse lease/financieringstermijn van de exploitatiesubsidie.
454	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	3	3.3	5	Waarborg beschikba rheid activa	Wij begrijpen dat een fundamentele doelstelling van de gemeente is om te beschikken over activa die beschikbaar zijn voor het uitvoeren van het openbaar vervoer, zelfs na beëindiging van de concessie. Artikel 3.3 presenteert de opties bij beëindiging van de concessie om de beschikbaarheid van de activa te waarborgen indien er nog geen nieuwe concessie is verleend. Kan de gemeente haar visie verder toelichten over hoe de kosten met betrekking tot de uitrusting (met inbegrip van, maar niet beperkt tot, onderhoudskosten, verzekeringskosten, eigendomsbelastingen en belastingverplichtingen) zullen worden behandeld? Als onderdeel van hun geregelde activa-passivabeheer en dus de berekening van de maximale looptijd van de financiering, verwachten de financiers dat zij de aankoopprijs op een bepaald moment ontvangen, omdat elke leasefinanciering een bepaalde looptijd heeft (wat een definitieve terugbetalingsdatum impliceert). Wat is het standpunt van de gemeente over deze kwestie?	Wij verwijzen in dit kader naar voetnoot 3 van de model MPO. Wie de genoemde kosten draagt, is afhankelijk van de afspraken hierover in de leaseovereenkomst. Als op grond van de leaseovereenkomst de Concessiehouder verantwoordelijk is voor het onderhoud en de verzekering, zal in het scenario als bedoeld in artikel 3.3(i) de Concessieoverlener hiervoor verantwoordelijk zijn. Naast de onderhouds- en verzekeringsverplichtingen geldt dit ook voor de verplichting tot voldoening van de houderschapsbelasting (ook wel bekend als motorrijtuigenbelasting).
455	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	3	3.4	6	Intrekking MPO	Kunt u uitleggen hoe 3.4 van toepassing zou zijn in het geval dat de overnameovereenkomst wordt ingetrokken?	Wij nemen aan dat u met uw vraag doelt op een intrekking van de overnameverplichting op grond van artikel 4 van de Overnameregeling. In een dergelijk geval blijft artikel 3.4 van de MPO van kracht, in die zin dat als de Concessieoverlener in dat geval het recht heeft een Koper (als bedoeld in artikel 3.4 MPO) aan te wijzen aan wie Financier verplicht is het Materieel over te dragen conform het bepaalde in de MPO en de Overnameregeling.
456	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	3	3.5 en 3.6	6	Aanpassin g bepalingen	In de artikelen 3.5 en 3.6 van de MPO staat dat achterstallige onderhoudskosten geen financiële gevolgen hebben voor de aankoopprijs voor de kredietverstrekker. Naast onderhoud zijn er echter ook andere aanpassingskosten die voortvloeien uit de overnameovereenkomst en die kunnen leiden tot een aanpassing van de aankoopprijs, met name zoals de correctie van het aantal kilometers en de correctie van bovengemiddelde slijtage van accu's, zoals bedoeld in artikel 9.1 van de overnameovereenkomst. worden afgewikkeld. Alle andere kosten die voortvloeien uit de overnameovereenkomst zouden ook een onafhankelijk vorderingsrecht van de koper ten opzichte van de concessiehouder creëren. Wij merken ook op dat een dergelijke aanpassing eerder met succes is doorgevoerd en dat de opdrachtgever in dat geval haar recht om een vordering in te stellen tegen de concessiehouder behoudt. Wat is het uw standpunt van de ten aanzien van een dergelijke nuttige aanpassing?	Wij nemen uw voorstel niet over.
457	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst				Prevaleren MPO	Uiteindelijk is de risicobewijzing van de concessie vastgelegd in verschillende documenten. Wanneer men deze samen leest, kan men zich afvragen of sommige bepalingen niet in strijd zijn met andere bepalingen uit andere documenten. Een manier om deze vraag te beantwoorden zou zijn om, met het oog op duidelijkheid en een gemeenschappelijk begrip, voorrang te geven aan de MPO boven de andere documenten. Bent u bereid een dergelijke aanpassing te doen?	Nee, daartoe is de gemeente niet bereid. De Overnameregeling prevaleert, tenzij daar in een MPO expliciet van wordt afgeweken.
458	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	3	3.1	5	Verklaring	Kunt u ons bevestigen of dit kan worden aangeleend met de gegarandeerde verklaring in 5.1 d)? Beide lijken hetzelfde doel te dienen.	Uw vraag is ons niet duidelijk. Wij nemen aan dat uw vraag betrekking heeft op de Overnameregeling (Deel F) en niet op de Meerpartijovereenkomst (Bijlage B.2), maar dan nog is ons niet duidelijk op welke verklaring u hier doelt. De enige verklaring die in artikel 3.1 wordt genoemd, betreft de verklaring als bedoeld bij punt (i). Maar die dient duidelijk een ander doel dan de verklaring als bedoeld in artikel 5.1 sub d. Wij verzoeken u uw vraag te verduidelijken.
459	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	5	5.1	7	Vervangen de batterijen	Indien vervangende batterijen worden geleverd door de busleverancier, zou één enkele verklaring die de verplichtingen uit hoofde van 5.1d) en 5.1e) dekt, voor u voldoende zijn?	Wij nemen aan dat uw vraag betrekking heeft op de Overnameregeling (Deel F) en niet op de Meerpartijovereenkomst (Bijlage B.2). In het door u genoemde geval mogen de in artikel 5.1 sub d) en sub e) genoemde verklaringen worden gecombineerd in één verklaring, mits daarin duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de ZE-bussen en de (Vervangende) Batterijpakketten en elk deel van de verklaring voldoet aan de in artikel 5.1 sub d) en sub e) aan het betreffende deel van de verklaring gestelde eisen.
460	Bijlage B.2 Meerpartijovereenkomst	5	5.2	7	Redelijkheid dsvoorwa rde	Er is geen specifieke termijn verbonden aan deze eis, waardoor onzekerheid kan ontstaan over het vermogen van de vervoerder om hier redelijkerwijs aan te voldoen. Bent u bereid om een redelijkheidsvoorwaarde (met betrekking tot de termijn) in dit artikel op te nemen?	Wij nemen aan dat uw vraag betrekking heeft op de Overnameregeling (Deel F) en niet op de Meerpartijovereenkomst (Bijlage B.2). Als de gemeente een termijn stelt als bedoeld in artikel 5.2, zal dit een redelijke termijn zijn.
461	Bijlage E.8 Personeelsopgave	Bijlage E.8			Randvoor waarden bijlagen 2026	lijn 329 In de bijlage bij de Randvoorwaarden 2026 wordt in meerdere tabbladen gerefereerd aan de nieuwe streeklijn 329. Uit de gewijzigde bijlage Haltedstanden per lijn maken wij op dat dit een verbinding is van Almere Haven via Gooseseant en Poort naar Amsterdam Amstel. Dit lijkt een ingrijpende wijziging in de structuur van de streekdienst Almere - Amsterdam. Wilt u het nieuwe vervoerplan Almere 2026 publiceren, zodat alle gegadigden zich tijdig een beeld kunnen vormen van de nieuwe verbinding in relatie tot de bestaande lijnen naar Amsterdam, alsmede de motivatie achter deze wijziging. En wilt u, zodra deze definitief zijn, alle dienstregelingstabellen behorend bij het vervoerplan Almere 2026, beschikbaar stellen?	Dit betreft een samenvoeging van de lijnen 322 en 327 tot de nieuwe lijn 329. Dit is een voorstel in het Vervoerplan 2026. Het Vervoerplan 2026 moet nog door het College worden vastgesteld (naar verwachting op 11 november 2025), maar is inmiddels 1-op-1 ter beschikking gesteld inclusief de dienstregelingstabellen.
462	Bijlage G2 Concept huurovereenkomst Bolderweg 49 Almere		15,12		Verkeers uimte	In de overeenkomst staat: 'Het is Huurder bekend dat een deel van het terrein bestemd is als verkeersruimte en dat de huurders/gebruikers/buren van de onroerende zaken gelegen aan respectievelijk Bolderweg 49 en 53 beiden hun logistieke functie moeten kunnen uitoefenen. Huurder zal daarmee rekening houden'. Kunt u specificeren hoe Huurder precies rekening dient te houden met de logistieke functie van perceel 53, anders dan de beoogde kadastrale wijziging van de efgrens zoals meegegeven in bijlage G.3 bijlage 6 plattegrond/tekening nieuwbouw door Eigenaar? Dit is van belang bij het inrichten van het terrein, omdat bijv. verzekeraars eisen dat een stallingsterrein niet voor derden toegankelijk is.	Door de gemeente zal een schouw worden georganiseerd op maandag 17 november. De aanvullende informatie (aanmelding en reglement) over deze schouw is gedeeld op TenderNed in deze nota van inlichtingen. Geïnteresseerden dienen zich via de berichtensmodule van TenderNed aan te melden voor deze schouw.
463	Bijlage G2 Concept huurovereenkomst Bolderweg 49 Almere				Opstalrec ht	Het is voor Huurder wenselijk een opstalrecht te vestigen op laadinfra/Assets. Wij nemen aan dat Verhuurder en Eigenaar hiermee zullen instemmen. Wilt u dit bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 366 van nota 2b.
464	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijde n			Rapportag e zwartrijden	Het percentage zwartrijders neemt ineens fors af vanaf week 14 in 2025. Is hier een verklaring voor? Is er iets veranderd aan de meet methode of heeft er bijvoorbeeld een interventie plaatsgevonden?	De huidige concessiehouder geeft aan geen verklaring te hebben voor de daling en dat er geen interventie heeft plaatsgevonden.
465	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijde n			Rapportag e zwartrijden	De cijfers m.b.t. zwartrijden laten maar een beperkte periode zien, is er een ruimer tijdvak aan cijfers beschikbaar? Tenminste 2 jaren met volledige cijfers is gewenst om een goede trendanalyse te kunnen maken.	Wij hebben van de huidige concessiehouder het volgende antwoord ontvangen: "Deze cijfers zijn niet in hetzelfde format beschikbaar, maar het percentage is gedurende de concessie stabiel. De beschikbare cijfers geven voldoende informatie voor een trendanalyse."
466	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijde n			Rapportag e zwartrijden	Wilt u ook het percentage zwartrijders aanleveren op lijnivea?	Wij hebben van de huidige concessiehouder het volgende antwoord ontvangen: "Deze informatie is niet beschikbaar."
467	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijde n			Rapportag e zwartrijden	De cijfers van week 35 van 2025 lijken niet correct te zijn. Zou u dit kunnen bevestigen, de reden hiervoor aan kunnen geven of anderszins de juiste gegevens willen aanleveren?	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
468	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijde n			Rapportag e zwartrijden	Kunt u toelichten hoe de getallen in kolom G (Netto IR Instap) van de Rapportage zwartrijden zijn bepaald? Wij kunnen deze niet afleiden vanuit de andere kolommen.	Netto Zw = IR_Instap - 2*Ticketverkoop - BOA instap - Chauffeur
469	Bijlage G8 Data	17_bezetti ng_per_rit	Data bij Nvl 1f		Onjuiste indeling naar vakantie/n i et vakantie	Wij constateren dat niet alle gegevens in de juiste categorie is ingedeeld. Hierdoor is veel data onbruikbaar en onbetrouwbaar. Als voorbeeld: januari 2025, lijn 330, richting 2 (Bijmer naar Almere), tussen 7:00 en 8:00 vertrekt deze in de vakantie om 7:15, 7:31 en 7:50, buiten de vakantie om 7:10, 7:21, 7:31, 7:41 en 7:51. Bij alle tijden van de NIETVAK-dienstregeling zien we ook gegevens in de categorie VAKZOMER, terwijl 4 van de 5ritten niet in de vakantie hebben gereden. Wij verzoeken u correcte en consistente bestanden aan te leveren	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
470	Bijlage G8 Data	12	K10C_202 50813 (na Nvl 3)		SOV bijdrage	Tov K10C_20250708 is de SOV-bijdrage niet meer gevuld. Kan deze weer worden toegevoegd?	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.

471	Bijlage G8 Data	12	K10C_202 50813 (na NvI 3)		Vaestrecht	Tov K10C_20250708 is het vastrecht over de gehele periode fors hoger. Wat is de verklaring hiervoor?	Wij hebben van de huidige concessiehouder het volgende antwoord ontvangen: "In de initiele levering is bij het opvragen van deze data uit de database per abuis een onjuist template gebruikt, waardoor helaas een onjuiste dataset is geleverd. De laatste levering is correct."
472	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.6	38	Uiterlijke ingangsda- tum 100% ZE	Paragraaf 6.6 eerste alinea van de aanbestedingsleidraad heeft u gewijzigd, maar u spreekt nog steeds van uiterlijk in 2030, terwijl u ook spreekt over een transitie die rekening houdt met netcongestie. Zoals al in NvI 1 aangegeven is er in het verzorgingsgebied sprake van netcongestie tot aan 2035. Het is ons nog steeds niet duidelijk wat leidend is. 2030 of einde netcongestie.	De uiterlijke ingangsdatum voor een Concessie die voor 100% met ZE-Materieel wordt uitgevoerd is 2030. Zie in het kader van de netcongestie ook het antwoord op vraag 510. Het doel is als volgt aangepast: <i>De Gemeente wil, zo snel als mogelijk overgaan naar een Concessie die voor 100% met ZE-Materieel wordt uitgevoerd, 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 de energietransitie, de circulaire economie en reizigersvriendelijkheid.</i>
473	Deel A Aanbestedingsleidraad	6	6.6	39	Risicoman- agement	Onder risicomanagement vraagt u ons in ieder geval in te gaan op hoe wendbaar u in kunt spelen op onvoorziene omstandigheden. Als voorbeeld noemt u netcongestieproblematiek. De netbeheerder geeft aan dat de netcongestie in het verzorgingsgebied tot 2035 aanhoudt. Wilt u bevestigen dat netcongestie tot 2035 niet als onvoorziene omstandigheid kan worden aangemerkt?	Netcongestie tot 2035 wordt niet als onvoorziene omstandigheid aangemerkt. De tekst in de leidraad is als volgt aangepast: <i>[...] Daarbij vragen wij u in ieder geval in te gaan op hoe wendbaar u in kunt spelen op: • Onvoorziene omstandigheden (bijvoorbeeld voor vertragingen in eventuele benodigde aanpassingen aan de infrastructuur); • De netcongestieproblematiek en energietransitie teneinde tijdig de transitie te maken naar een Concessie die voor 100% met ZE-Materieel wordt uitgevoerd.</i>
474	Deel A Aanbestedingsleidraad	4	4.2	20	Detailplan- ning	In nvi vraag 162 geeft u aan dat de transitieplanning A3 formaat mag worden aangeleverd. Wij verzoeken u dit ook toe te staan voor de detailplanning die u uitvaart in T1 sub 13, het implementatieplan.	Ja, de detailplanning in T1 sub 13 (detailplanning implementatieperiode) mag eveneens in A3-formaat worden aangeleverd.
475	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.4	G3 Ontwikkel- plan	34/35	Eisentabel hoofdstuk 1 ontwikkelpl an	In hoofdstuk 1 van het ontwikkelplan wordt gevraagd naar de visie van de vervoerder op de doorontwikkeling van de concessie. Tegelijkertijd is het een vereiste om voor het ontwikkelplan een eisentabel op te nemen op basis van standaardformulier 8, waarin concrete maatregelen worden beschreven in de eisentabel. Wij constateren dat concrete maatregelen niet goed passen binnen een visiedeel. Deelt u deze interpretatie? En is het toegestaan om standaardformulier 8 uit te luiden in te vullen voor hoofdstuk 2 van het ontwikkelplan (ontwikkelteam en werkwijze), waarin de concrete ontwikkelingsaanpak wordt beschreven?	Ja, standaardformulier 8 dient te worden ingevuld voor deel 2 (ontwikkelteam en werkwijze) van het ontwikkelplan.
476	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.4	G3 Ontwikkel- plan	34	Doel ontwikkelpl an	U geeft in de doelstelling van het ontwikkelplan aan dat u een concessiehouder zoekt met ontwikkelingsrecht die in staat is het OV-netwerk door te ontwikkelen. In hoofdstuk 1 van het ontwikkelplan vraagt u vervolgens om in te gaan op de doorontwikkeling van het vervoernetwerk én het vervoersaanbod aan de reiziger. Deelt u onze mening dat het logisch is om ook het doorontwikkelen van het vervoersaanbod aan de reiziger, naast het doorontwikkelen van het OV-netwerk, op te nemen in de doelstelling van het ontwikkelplan, aangezien dit onlosmakelijk verbonden is met de doorontwikkeling van de concessie?	Ja, het doorontwikkelen van het vervoersaanbod aan de reiziger maakt integraal onderdeel uit van de doelstelling van het ontwikkelplan. Dit is als volgt verduidelijkt in de aanbestedingsleidraad: <i>De Gemeente zoekt een Concessiehouder met ontwikkelingsrecht die in staat is het OV-netwerk en het vervoersaanbod aan de reiziger door te ontwikkelen [...]</i>
477	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.5	G4 Materieelpl an	36	Tank- en laadinfrastr uctuur	U heeft aan de hand van de eerste Nota van Inlichtingen het onderwerp 1.b. Tank- en laadinfrastructuur en afspraken in het Materieelplan geschrapt, vanwege de overlap met het Transitieplan. In de inleiding van de uitvaart onder 'Comfort, gemak, toegankelijkheid en flexibiliteit van het Materieel' vraagt u nog steeds om een beschrijving van 'de wijze waarop en de mate waarin het materieel en de aangeboden tank- en laadinfrastructuur door flexibele inzetbaarheid bijdraagt aan de doorontwikkeling van de concessie.' Wij gaan ervan uit dat ook hier de aangeboden tank- en laadinfrastructuur niet hoeft te worden beschreven en komt te vervallen. Is dat juist?	Zie het antwoord op vraag 383. Het woord laadinfrastructuur was per abuis wel rood gekleurd, maar niet doorgestreept. Dat hebben we alsnog gedaan.
478	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.5	G4 Materieelpl an	36	Dubbele uitvaart	U vraagt onder 'een beschrijving hoe het zero-emissiematerieel past bij het BRT-systeem van de stadsdienst' het aantal deuren uit, als ook onder 'de beschrijving van het interieur'. Ook wenst u bij 'de beschrijving hoe het zero-emissiematerieel past bij het BRT-systeem van de stadsdienst' inzicht in 'de verhouding en aantal zit- en staanplaatsen', waar de (zitplaats)capaciteit ook in 'de gevraagde specificaties' wordt uitgevraagd. Klopt het dat u deze onderwerpen op meerdere plekken in het Materieelplan wilt lezen?	Het aantal deuren is verwijderd bij de uitvaart voor het interieur. Capaciteit (in ieder geval het aantal zitplaatsen) is verwijderd bij de uitvaart van de specificaties.
479	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.2	G1 Geboden Dienstreg elingskilo meters	31	Materieel eisenlijst	Kunt u aangeven wat leidend is voor de bepaling van de lengte van een bus?	De typegoedkeuring is leidend voor de bepaling van de lengte van een bus.
480	Deel A Aanbestedingsleidraad	6.6		40	Beoordelin g transitiepla n	Voor de beoordeling van het Transitieplan geeft u het volgende aan: "Het beoordelingsteam zal een snelle(re) introductie van zero-emissie busvervoer positief beoordelen mits de haalbaarheid en realiseerbaarheid naar het oordeel van het beoordelingsteam in voldoende mate door de Inschrijver is onderbouwd. Snelheid en haalbaarheid/realiseerbaarheid spelen dus allebei een rol bij de beoordeling. Een snelle introductie van ZE-busvervoer waarvan de haalbaarheid en realiseerbaarheid onvoldoende zijn onderbouwd zal in de regel minder positief worden beoordeeld dan een iets minder snelle introductie waarvan de haalbaarheid en realiseerbaarheid wel goed zijn onderbouwd." Cruciaal is hierbij de wijze waarop u de haalbaarheid en realiseerbaarheid beoordeelt. Er kunnen immers veel verschillen zitten in de wijze waarop inschrijvers de haalbaarheid en realiseerbaarheid trachten te onderbouwen. Kunt u daarom aangeven op welke wijze u toetst of de aangeboden transitie haalbaar en realiseerbaar is? Kunt u ook aangeven welke (eventueel externe) expertise u inschakelt de haalbaarheid en realiseerbaarheid te beoordelen?	Bedankt voor uw verzoek om de beoordeling van de haalbaarheid en realiseerbaarheid nader te definiëren. Wij begrijpen uw wens om zoveel mogelijk duidelijkheid te hebben. In de toelichting op het gunningcriterium is dan ook aangegeven welke aspecten van belang zijn om tot een waardering te komen (kort samengevat: duidelijkheid, concreetheid en onderbouwing). Hiermee is in voldoende mate duidelijk gemaakt hoe de scores zullen worden toegekend c.q. hoe de inschrijvingen zullen worden beoordeeld. Het is uiteraard niet de bedoeling om in te detail aan te geven in de leidraad wat inschrijvers moeten aanbieden om een goede of minder goede waardering te behalen voor haalbaarheid of realiseerbaarheid. Van inschrijvers wordt verwacht dat zij - op grond van hun expertise, ervaring, creativiteit, etc. - zo goed mogelijk invulling geven aan deze onderwerpen. Zie ten aanzien van de expertise het antwoord op vraag 503.
481	Deel C Financiële bepalingen		artikel 17	12	transitiebo ete	U legt een boete op indien niet voldaan wordt aan de transitieplanning overeenkomstig het transitieplan zoals dat door de Concessiehouder bij Inschrijving is ingediend. Betekent dit dat de boete opgelegd wordt als er ergens in de transitie een miljaal niet gehaald wordt, of wordt de boete opgelegd als de einddatum van de transitie niet gehaald wordt?	Zie het antwoord op vraag 401.
482	Deel C Financiële bepalingen		artikel 17	12	transitiebo ete	In het geval dat de transitieboete opgelegd wordt bij het niet behalen van miljaalen: Stel er wordt een miljaal niet gehaald, waardoor de gehele transitie drie maanden uitloopt. Wordt de boete dan berekend over de drie maanden uitloop, of vanaf het moment dat de miljaal niet gehaald is tot en met het behalen van de miljaal? Wat gebeurt er met de daaropvolgende miljaalen, wordt hierover dan opnieuw een boete berekend, etc?	Zie het antwoord op vraag 401.
483	Deel C Financiële Bepalingen		5	5	Subsidie Sociale Veiligheid	Er wordt 40 FTE inzet gevraagd voor Sociale Veiligheid. De kosten hiervoor zijn ongeveer 40 x 71K (gem. directe loonkosten per FTE volgens de personeelsopgave) = € 2.8M. Dit is nog exclusief aansturing en overige kosten als auto's, uitrusting, etc. De huidige inzet volgens de personeelsopgave voor SV is 31,9 FTE. Het lijkt er dus op dat de eisen voor SV zijn aangescherpt. De subsidie Sociale Veiligheid van € 1.3M lijkt hier niet bij aan te sluiten en is niet dekkend voor de kosten. Kunnen jullie dit toelichten?	In de huidige concessie was een eis opgenomen ten aanzien van sociale veiligheid. Gedurende deze concessie is deze opgehoofd, waarbij een aparte subsidie beschikbaar is gesteld. Deze subsidie is in deze Concessie geïntegreerd (€ 1.3 M) en onderdeel van de Exploitatie subsidie. Het klopt derhalve dat de bijdrage van de gemeente voor Sociale Veiligheid niet kostendekkend is. De eisen ten aanzien van de inzet voor Sociale Veiligheid zijn gelijk aan die van de huidige concessie. De Concessiehouder wordt geacht te voldoen aan de eisen op het gebied van Sociale Veiligheid, zoals gesteld in het PVE.
484	Deel D Programma van eisen	4	4.5.7	23	Revisie materieel	U eist een revisie van het materieel binnen acht jaar na de eerste inzet, doch voor het einde van de concessieduur. Tenzij u van oordeel bent dat vervanging niet nodig is. Kunt u hiervoor een uitzondering maken wanneer wij formeel kunnen aantonen dat de levensduur van de onderdelen van het interieur minimaal de duur van de concessieperiode is waardoor revisie niet nodig is?	Wij maken hierop geen uitzondering. De eis blijft ongewijzigd van toepassing.
485	Deel D Programma van eisen	8	8.2.9	39	proposities	U stelt hier de eis dat de concessiehouder altijd meewerkt aan de voorstellen van de gemeente voor nieuwe proposities. Bedoelt u hiermee dat de propositie nog bespreekbaar en aanpasbaar is, of bedoelt u dat u als opdrachtgever de opdracht kan geven die de concessiehouder verplicht uitvoert. Elke propositie heeft invloed op de opbrengsten. Daarin kunnen de belangen verschillend zijn. Heeft de concessiehouder invloed op de beslissing?	De Gemeente kan in aanloop naar het actualiseren van het Tarievenplan voorstellen doen voor proposities, waarbij een proactieve houding van de Concessiehouder wordt verwacht. Voorstellen van zowel de Concessiehouder als Gemeente worden behandeld conform de Procedure Actualiseren Kwaliteitsplannen (Bijlage D.18). Eis 8.2.9 komt te vervallen en wordt geïntegreerd met eis 8.2.5.
486	Deel D Programma van eisen	8	8.3.7	40	certificerin g	U eist een bewijs van certificering van het OV pay systeem door Translink. Er is geen sprake van certificering door Translink. Wel hebben wij een aansluitingstraject doorlopen met Tranlink wat geborgd is middels het mantelcontract. Kunt u deze eis herzien?	Een bewijs van aansluiting middels een overeenkomst met Translink volstaat. De eis is overeenkomstig aangepast.
487	Deel D Programma van eisen	8	8.4.7	42	verkoopaut omaten op reinstation s	Welke bus-gerelateerde producten worden gedistribueerd via de verkoopautomaten in de treinstations?	Voor zover ons bekend geen.
488	Deel D Programma van eisen	10	10.2.3	46	herhaalcur sussen	Op welke cursussen doelt u in deze eis?	Het gaat hierbij om de periodieke opleidingen die zijn benoemd in eis 10.2.1. De eis is hierop aangepast.
489	Deel D Programma van eisen	11	11.4.8	49	Evaluatie zwartijde- strategie	U eist evaluatie van de strategie voor zwartrijden in het jaarlijkse Actieplan Sociale Veiligheid. Dat betekent dat de informatie openbaar wordt wat niet wettelijk is. Graag rapporten of presenteren we dit in een andere niet-openbare vorm. Bent u bereid deze eis aan te passen?	We handhaven de eis om in het Actieplan Sociale Veiligheid te rapporteren over de strategie voor het terugdringen van zwartrijden. Een beschrijving in algemene termen volstaat hierbij. Indien nodig, ter beoordeling van de Gemeente, kunnen onderliggende gegevens (zoals bijvoorbeeld zwartrijpercentages) in niet-openbare vorm worden gedeeld met de Gemeente.
490	Deel D Programma van eisen	11	11.6.1	49	richtlijnen fysieke veiligheid	Kunt u specificeren welke richtlijnen u hier bedoelt?	Het gaat hierbij om eventuele aanvullende veiligheidsrichtlijnen t.a.v. fysieke veiligheid vastgesteld of aanbevolen door de gemeente, bevoegde overheidsinstanties of erkende kennisorganisaties binnen het Nederlandse OV-domein. Een voorbeeld hiervan zijn de 'Veiligheidskaders OV Rail' van de MRDH.
491	Deel D Programma van eisen	11	11.7.1	50	Incidenten registratie	Het is relevant dat incidenten goed geregistreerd moeten worden en dat we daar volgens 11.7.1 u over rapporteren. Het is voor ons niet duidelijk wat u precies bedoelt met sub d, "het percentage dat ooggetuige of slachtoffer is van een incident in het voortuig of op halteplaatsen". Op eerste gezicht lijkt deze eis niet haalbaar. Kunt u deze eis toelichten?	Deze eis komt te vervallen.

492	Deel D Programma van eisen		11.8.12	52	Beelden	In deze eis stelt u, dat de Concessiehouder beelden op vordering beschikbaar stelt voor politie, justitie of de Gemeente. Gebruikelijk is, deze beelden alleen beschikbaar te stellen na vordering van de politie. De politie kan vervolgens deze beelden - indien nodig - delen met andere toezichters als justitie of de gemeente. Bent u bereid deze eis aan te passen? ZO niet, kunt u toelichten in welke situaties de gemeente zelf de beelden zal vorderen?	We zijn bereid de eis aan te passen: "De Concessiehouder is verplicht opgeslagen camerabeelden ter beschikking te stellen aan de politie op basis van een vordering. De politie kan deze beelden, indien noodzakelijk, delen met justitie of de Gemeente. De Gemeente vergoedt hiervoor geen kosten."
493	Deel D Programma van eisen	12	12.4.5	56	informatie- uitingen	U eist dat we elke informatie uiting verstrekken aan het ROCOVF. Bent u zich ervan bewust dat dit over veel verschillende uitingen gaat? Het scala gaat van de kleine social media posts tot de offline posters. Kunt u deze eis beperken tot een kleinere scope?	We zijn bereid de eis aan te passen: "De Concessiehouder verstrekt het ROCOVF digitaal (en op verzoek en indien beschikbaar op papier) een exemplaar van structurele informatie-uitingen richting Reizigers inzake de Concessie, zoals dienstregelinwijzigingen en tariefinformatie."
494	Deel D Programma van eisen	8	8.4.9	42	automaten	De huidige apparatuur (afgesteld op OVCh) voldoet niet aan de eisen zoals u ze stelt in 8.4.9, omdat ze niet in de huistijd zijn en er bijvoorbeeld geen keuzemenu voor de beste reis beschikbaar is. De mogelijke functies van de verkoop- en/of afhaalautomaten zijn verschillend met betrekking tot OVPay en OVchip. Sub b en d zijn niet mogelijk met OVPay-techniek. Bent u bereid deze eis aan te passen naar de mogelijkheden die er zijn m.b.t de techniek en qua opties passend bij de huidige verkoopautomaten die al bestaan.	Het instandhouden van de in eis 8.4.2b beschreven distributiepunten is alleen verplicht in het geval dat de ov-chipkaart nog niet volledig is uitgefaseerd. De eisen onder 8.4 zijn hierop verduidelijkt. Met inachtneming van de functionaliteiten van de huidige apparaten komen eisen 8.4.8 sub a en h te vervallen.
495	Deel D Programma van eisen	5	5.2.2	29	Haltezuile n/-palen	Onze vraag hangt tevens samen met het antwoord op NV1 vraag 283. Voor een goede berekening ontvangen wij graag het huidige aantal haltepalen en haltezuilen.	Er zijn in totaal 245 halteperons in Almere. Op ca. 40 haltes is alleen een haltepaal aanwezig. Dit betreft vooral de laatste (paar) haltes aan het einde van een route waar het aantal instappers laag is of extra haltes op een busstation. Op de overige ca. 200 haltes staan één of meer haltezuilen per halte. In totaal zijn dit naar schatting ca. 350 haltezuilen. Het aantal haltepalen en haltezuilen betreft een schatting waar geen rechten aan kunnen worden ontleend.
496	Deel D Programma van eisen	5	5.2.2	29	Haltezuile n	Om, waar nodig, gelijke haltezuilen te plaatsen zoals deze nu in Almere aanwezig zijn ontvangen wij graag een indicatie van de kostprijs.	De gemeente heeft geen gegevens over de kosten die gepaard gaan met de haltezuilen en kan deze derhalve niet verstrekken. Wel zal uiterlijk bij de NV1 3 een aanbod van de huidige vervoerder worden toegevoegd voor de overname van de huidige zuilen.
497	Deel D Programma van eisen	8	8.2.13	41	Multimoda le reis	Om een risico inschatting te kunnen doen omtrent dubbel opstaptarief hebben we inzicht nodig in het aantal multimodale reizigers. Kunt u een overzicht aanleveren met het aantal/percentage busreizigers dat een overstap maakt vanaf de trein?	De gemeente beschikt niet over deze gegevens.
498	Deel D Programma van eisen	8.2.4	Tariefenpl an		Kaartverko p op de bus	U stelt als eis dat de tarieven en producten in het eerste dienstregelingjaar gelijk zijn aan het huidige tariefplan. Daarin is ook kaartverkoop op de bus beschikbaar. Apparatuur voor kaartverkoop is beduidend duurder. Het is onze mening dat in- en uitchecken met de bankpas via OVPay voldoende is om het mogelijk te maken in de bus een "kaartje te kopen". Deelt u deze mening, bent u bereid om de eis van losse kaartverkoop te laten vallen?	Het is toegestaan om geen losse kaartverkoop in de bus aan te bieden, mits kaartverkoop bij de servicewinkel mogelijk is en bij betalingen met de betaalpas een daglimiet van toepassing is en een betaalpas aan een kortingsabonnement kan worden gekoppeld.
499	Deskundigenverklaring				Bedrijfsreg elingen	In het kader van WP2000 gaan alle bedrijfsregelingen mee over naar de opvolgende vervoerder. Bij de verstrekte documenten missen nog de volgende: ANW hiaat regeling, WIA excedent regeling, Instroompool regeling, Leaseregeling, Consignatieregeling, Reisidj compensatieregeling, Kleding reglement, Stroomkosten regeling, telefoon/tafelprijsregeling en thuiswerkregeling. Wij verzoeken u om deze regelingen alsnog te verstrekken.	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
500	Nv1	1e	Vraag 40		K08: r ichting ontbreekt	In de nieuw aangeleverde gegevens is de vraag niet beantwoord, de richting ontbreekt nog steeds. Graag deze informatie alsnog aanleveren	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
501	Nv1	1e	Vraag 343		Bezetting per rit	Voor het antwoord verwijst u naar antwoord op vraag 69, maar deze beantwoordt deze vraag niet volledig. Wij verzoeken u vraag 343 alsnog volledig te beantwoorden en de juiste gegevens aan te leveren	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
502	Nv1	1e	Vraag 43		Bezetting per rit	U geeft aan deze vraag beantwoord te hebben, maar de lentedienstregeling is nergens in de bezettingsbestanden gespecificeerd. Graag de aangepaste bestanden aanleveren.	Vraag is uitgezet bij de concessiehouder.
503	Nv1 1		Vraag 82	6	Beoordelin gscommissi e	Om iedere onduidelijkheid tijdens de beoordeling en de presentatie weg te nemen, kunt u a) delen uit hoeveel leden de beoordelingscommissie per gunningscriterium zal bestaan (inclusief expertise) en b) uit hoeveel leden de beoordelingscommissie van de presentatie zal bestaan (inclusief expertise) en c) kunt u toezeggen dat deze commissie voor alle inschrijvingen gelijk is?	De beoordelingscommissie voor zowel de gunningscriteria als bij de presentatie bestaat uit ten minste 3 leden. Ten minste 3 leden beoordelen alle criteria. De commissie beschikt over algemene kennis van het openbaar vervoer binnen Almere en onder andere over vervoerkundige kennis, (ZE-)materieelkennis, implementatiekennis en laat zich onder andere adviseren door een financieel deskundige en door de bij deze aanbesteding betrokken adviesbureaus.
504	Nv1 1		Vraag 202	18	Nachtrein	Kunt u toelichten waarom u geen bezettingscijfers deelt tijdens de pldt? Deze reizigers zijn mogelijk relevant voor de Almeerse verbindingen.	Dit is commercieel vertrouwelijke informatie. Uit de bezettingscijfers per rit (17. Bezetting per rit) kunt u de impact op de bezetting van de bussen (de kort) na aankomst van de nachtrein vertrekken vanaf Almere Centrum afleiden, door deze te vergelijken met de bezetting een jaar eerder.
505	Nv1 1		Vraag 313	25	Tariefenpl an	U beschrijft hier dat de Concessiehouder na het eerste Dienstregelingjaar de mogelijkheid heeft om de tarieven aan te passen tot maximaal het regionaal gemiddelde of de maximale indexatie. Onze interpretatie is, dat de Concessiehouder de keuze heeft uit deze twee zaken, ook als een aanpassing tot het regionale gemiddelde betekent dat de stijging hoger is dan de maximale indexatie. Kunt u dit bevestigen?	Uw interpretatie is juist. Wijzigingen in het Tariefplan moeten altijd worden goedgekeurd door de Gemeente. De Gemeente kan ook op eigen initiatief kiezen voor een tariefverhoging of tariefverlaging. Hiervoor is een procedure is toegevoegd in het programma van eisen vanaf eis 8.2.9.
506	Nv1 1		Vraag 326 en 327	26	Team	U geeft aan, de eisen te handhaven om "de kwaliteit van de concessie te waarborgen". Daarmee geeft u o.i. impliciet aan, dat de Gemeente beter in staat is de kwaliteit van het team te beoordelen dan Concessiehouder, terwijl Concessiehouder zoals gezegd de expert is, zowel als uitvoerder als werkgever. Wij begrijpen deze stelling niet, kunt u deze verder toelichten?	De concessiehouder dient overeenkomstig eis 12.1.7 een vast team beschikbaar te stellen. Zoals eis 12.1.10 al aangeeft zal pas indien de gemeente zwaarwegende redenen heeft om te twijfelen aan de kwaliteiten er een beoordelingsgesprek plaats vinden. De gemeente wenst op deze wijze te borgen dat de kwaliteit van het team geborgd blijft.
507	Nv1 1d		Vraag 49		zwartrijder s	Hoe dienen wij uw antwoord op deze vraag te interpreteren? Leveren check-in/check-out data en tellingen met telbalken eenduidige informatie over het aantal instappers? Indien nee, zijn de cico-data opgehoogd met de gegevens uit de telbalken? Indien ja, betreft dit een generieke verhoging voor alle stadslijnen, of een lijnspecifieke/ritspecifieke? Indien lijnspecifiek/ritspecifiek, wilt u dan de gegevens verstrekken waar in vraag 49 om is verzocht?	Zie het antwoord op vraag 413.
508	Nv1 1d		Vraag 164		Beoordelin gen Vervoerpla n en Materieelpl an	Wij begrijpen dat u enige flexibiliteit wenst te behouden, maar constateren tevens dat deze vraag was gericht op een onwenselijke uitkomst van de aanbesteding, terwijl de manieren die u noemt om dit risico te beheersen zich richten op het vervoerplanproces (dus na gunning van de concessie). Als suggestie om het in de vraag beschreven risico weg te nemen, stellen we voor dat aangeboden frequentieverhogingen boven de PVE-eisen op laagfrequente lijnen/tijden (bijv. kleiner of gelijk aan 6x1u) gedurende de concessieperiode in stand moeten blijven, terwijl extra aangeboden frequentieverhogingen op lijnen/tijden met een hogere PVE-eis later in overleg wel verlaagd mogen worden (zij het niet tot onder de PVE-eis).	De concessiehouder heeft het antwoord op vraag 164 te wijzigen. Het Vervoerplan 2031 is gebaseerd op het Materieel dat Concessiehouder inzet conform zijn Materieelplan 2031. Er is geen aanleiding om te voorzien dat een Concessiehouder in de jaren daarna zijn busvoet wezenlijk van samenstelling gaat veranderen. En zo dit wel het geval is, zal de Gemeente eventueel daarmee samenhangende wijzigingen in Vervoerplannen na 2031 beoordelen. Daarbij passen niet op voorhand uitzonderingen op bepaalde typen lijn en/of frequenties.
509	Nv1 1d		Vraag 72		Netaanslu tingen huidige stallingen	Wij begrijpen van de verhuurder van de huidige stallinglocaties Splitbakweg en De Steiger dat op deze locatie een uitbreiding van het gecontracteerd vermogen is aangevraagd bij de netbeheerder. Ons is echter niet bekend of deze aanvraag op naam van de eigenaar of de huidige vervoerder is gedaan en wanneer deze is gedaan, wat bepalend is voor de positie op de wachtlijst. Als de huidige vervoerder de aanvraag heeft gedaan betekent dit zij in beginsel hierover als enige kan beschikken en de aansluiting simpelweg kan laten vervallen als ze die (bij verlies van de aanbesteding) niet gebruikt. Nog los van aangevraagde uitbreiding is het huidige gecontracteerd vermogen van de beide bestaande stallingen samen al even groot als dat van de door u optioneel beschikbaar gestelde alternatieve locatie Bolderweg 49. Omwille van het gelijke speelveld in de aanbesteding is het daarom van belang dat alle inschrijvers de mogelijkheid hebben om tegen gelijke condities van de bestaande locaties, inclusief het (eventueel aangevraagde) gecontracteerd vermogen gebruik te maken. Bij de aanbestedingsdocumenten treffen wij echter geen informatie over deze locaties aan. Kunt u bevestigen dat de huidige vervoerder verplicht is om netaansluitingen en gecontracteerd vermogen die op haar naam tijdens de huidige concessieperiode in gebruik zijn of zijn aangevraagd, over te dragen aan een nieuwe huurder?	De verzwaring voor de Splitbakweg naar 1750Kw is in Q2 2025 aangevraagd op naam van de huurder. De Steiger wordt op deze locatie niet uitbreiding van het gecontracteerd vermogen, echter de verhoging van het gecontracteerd vermogen wordt dus wel pas toegekend als de vervoerder van de nieuwe concessie een afspraak heeft met Lander over een flexibel contract ofwel als hij in de wachtlijst vooraan staat (meestal is dit bij einde netcongestie). De huidige concessiehouder heeft ten aanzien van de overdracht het volgende aangegeven: "Overdracht lijkt geen probleem, zoeken we uit."
510	Nv1 1d		Vraag 92		Hardheids clausule	Uw antwoord leidt er feitelijk toe dat in geen enkele omstandigheid een beroep gedaan kan worden op de hardheidsclausule bij onvoorziene omstandigheden omtrent netcongestie. Immers, iedere inschrijver moet een overtuigend Transitieplan overleggen dat uiterlijk in december 2030 is voltooid, terwijl de netcongestie in Almere volgens informatie van de netbeheerders in ieder geval tot in 2033 aanhoudt. Netcongestie is wel degelijk een voor inschrijvers niet te beïnvloeden factor met potentieel enorme invloed op de uitvoerbaarheid van de concessieovereenkomst, en kan dus in beginsel leiden tot omstandigheden waarbij een beroep op de hardheidsclausule mogelijk moet zijn. Daarbij wijzen we ook op de vele onduidelijkheden die er momenteel zijn rond de netcongestie, zowel vanuit de techniek als wet- en regelgeving. Om te voorkomen dat partijen zelf moeten speculeren op deze ontwikkelingen waar ze geen invloed op hebben, verzoeken we u om heldere kaders mee te geven voor het Transitieplan wat betreft de netcongestie. Met name dat inschrijvers ervan kunnen uitgaan dat (conform laatste informatie van Tennet) de netcongestie in Almere tot 2033 aanhoudt. Wilt u dit uitgangspunt en eventueel andere uitgangspunten rond de netcongestie als kaders toevoegen, zodat een gelijk speelveld ontstaat in de beoordeling en bij afwijkingen helder is wanneer een beroep gedaan kan worden op de hardheidsclausule?	Als een inschrijver ervoor kiest een snellere transitie aan te bieden, dient hij die snellere transitie ook waar te maken. De gemeente wil een inschrijver niet stimuleren een toezegging te doen, terwijl die inschrijver er zelf niet zeker van is dat hij die toezegging zal kunnen waarmaken. Een door een inschrijver aangeboden snellere transitie is geen inspanningsverplichting, maar een resultaatsverplichting. Zie ten aanzien van de netcongestie ook het antwoord op vraag 473. Gelet op dit antwoord en het antwoord op vraag 473 is artikel 23 hardheidsclausule in Deel B Concept Concessiebeschikking (NV1 2) aangepast.
511	Nv1 1f		Vraag 215		lentedien stregeling	In het antwoord op deze vraag noemt u als voorbeeld van een dienstregelingperiode de lentedienstregeling. Het minimale verschil tussen frequentie-eisen aan de reguliere dienstregeling en de vakantiedienstregeling laat nauwelijks ruimte deze tussenvorm aan te bieden, hoewel ontwikkeling in de vervoervraag van winter naar zomer hiertoe wel aanknopingspunten biedt. Wilt u in navolging van de aanpassing van de frequentie-eisen aan A- en B-lijnen tijdens de reguliere dienstregeling dit ook toepassen op de vakantiedienstregeling, als gevolg waarvan de verhouding tussen beide wordt hersteld en de mogelijkheid wordt gecreëerd voor een tussenvorm?	Nee, we verlagen niet de frequentie-eisen van de vakantiedienstregeling, omdat daarmee de BRT-kwaliteit in het geding zou komen.
512	Nv1 1f		Vraag 218		bedienings tijden	Uit uw antwoord op deze vraag maken wij op dat u de minimale bedieningstijden heeft aangepast. Streeklijnen dienen vanaf 6.00 uur te rijden (was 6.30), en moeten 's ochtendens een splitsfrequentie rijden tussen 7.00 en 9.30 uur (was 6.30 - 9.00). Stadslijnen moeten een hogere splitsfrequentie rijden 's middags tussen 16.00 en 18.30 uur (was 14.30 - 18.00). In het herziene PVE zijn de corresponderende tabellen 3.2.18 en 3.2.27 echter niet gewijzigd. Wilt u duidelijkheid verschaffen welke nu de geldende eisen zijn?	De tijden als genoemd in vraag 218 en (dus) de beantwoording daarvan, gaan uitsluitend over de interpretatie van tijdvakgrenzen. De tabellen 3.2.18 en 3.2.27 zijn bepalend.

513	NvI 1f		vraag 36		halte afstand	Op het verzoek halte-afstanden aan te geven van het verplichte nieuwe traject Amsterdam Bijlmer ArenA - Holendrecht heeft u deze gepubliceerd voor drie deeltrajecten, van/ tot de halte Paasheuvelweg. Wij nemen aan dat het niet de bedoeling is deze streeklijn hier te eindigen, al was het maar omdat de vervoerder het nabijgelegen busstation Holendrecht nodig heeft om de bus te keren. Wilt u de afstand van het ontbrekende traject Paasheuvelweg - Busstation Holendrecht toevoegen?	De afstand is toegevoegd bij het antwoord op vraag 394 in Bijlage G13, bij de beantwoording van de NVI2a.
514	NvI 1f		vraag 360		Sloop bebouwing	U schrijft in uw antwoord: 'De bebouwing slopen is niet mogelijk. Aanpassingen aan het gebouw om het beter bruikbaar te maken als remise zijn in afstemming wel toegestaan.' Wij constateren dat gebruik van de locatie Boldenweg 49 onder deze voorwaarden feitelijk niet mogelijk is, omdat de huidige bebouwing een tweezijdige toegang tot het terrein onmogelijk maakt terwijl dit een eis is van de brandweer. Daarnaast is de huidige werkplaats niet geschikt te maken als werkplaats voor (ZE) bussen. Wij begrijpen ook niet waarom sloop en herinrichting - uiteraard onder voorbehoud van instemming door Eigenaar en verlening van benodigde vergunningen - per definitie niet mogelijk zou zijn. We verzoeken u daarom met klem de mogelijkheid tot deels slopen van de huidige bebouwing (met voornoemde voorbehouden) wel als mogelijkheid open te laten.	Zie het antwoord op vraag 462. Sloop van gebouwen is in de basis niet gewenst vanuit de eigenaar. De mogelijkheid tot (gedeeltelijke) sloop van gebouwen laten we echter open zodat de concessiehouder na gunning hierover met de eigenaar in onderhandeling kan treden.
515	Standaardformulier 2				Bereidstellingsverklaring	Dank voor uw antwoord op NVI vraag 347. Hierin geeft u aan de Bereidstellingsverklaring te voorzien van een expliciete vervaldatum. Wij treffen deze datum echter niet aan. Wij stellen voor om de laatste zin bijvoorbeeld als volgt aan te passen: "...dan Inschrijver is verleend, doch uiterlijk 1 augustus 2026."	De vervaldatum "doch uiterlijk 1 september 2028" wordt toegevoegd aan de Bereidstellingsverklaring.
516	Standaardformulier 7A FEO				Exploitatie subsidie	In de Financiële bepalingen is de Exploitatiesubsidie verhoogd naar 21,6Mio. De FEO moet hierop nog worden aangepast voor de jaren 2028 t/m 2036 (tab FEO regel 17). Tevens is cel B3 bevestigd waardoor Naam Inschrijver niet te muteren is.	De FEO is aangepast en bijgevoegd als Standaardformulier 7A FEO (NvI 2).
517	Standaardformulier 7B Toelichting FEO		2.2 + 3.7.1 + 3.8.5			U geeft aan dat wanneer overige kosten en opbrengsten boven € 100.000 komen deze in het separate bestand gespecificeerd moeten worden. Gaat u ermee akkoord dat inschrijvers voor de getalsmatige specificatie een tabblad aan de FEO, Standaardformulier 7A, toevoegen? Vanzelfsprekend dienen bedragen in het separate document zoals door u gevraagd, toegelicht te worden.	Ja, dat is akkoord.
518	Standaardformulier 7B Toelichting FEO		3.3	6	Energiekosten	U verwacht 'een opgave van de te verwachten energiekosten inkoop en lokale opwekking waarbij de energie lokale opwekking volgen uit gedane investeringen waarbij een inschaling van de kosten gemaakt moet worden'. Wij begrijpen niet goed wat u verstaat onder de kosten voor inkoop en onder de kosten voor lokale opwekking. Wilt u dit verduidelijken?	Onder kosten voor inkoop wordt verstaan: kosten voor het inkopen van elektriciteit. Onder kosten voor lokale opwekking: afschrijving, onderhoud en exploitatie van eigen opwekinstallaties.
519	Standaardformulier 7B Toelichting FEO		3.3	6	Energiekosten	U vraagt hier onder andere om de dienstregelskilometers per materieeltype inzichtelijk te maken. Materieeltype is niet een in de Begrippenlijst gedefinieerd begrip. Bedoelt u hier de kilometers per dienstregelingstype (A t/m F) zoals ook al wordt opgegeven in Standaardformulier 9 Aanbesteden DRK's?	Ja, uw interpretatie is juist, waarbij voor de FEO het kosten inzicht voor de dienstregelskilometers per materieeltype van belang is.
520	Standaardformulier 8 bijlage Eisentabel				Doel	U geeft in regel 7 aan dat Inschrijver de bijdrage dient te vermelden van een maatregel met het doel van de gemeente Almere. Interpreten we het juist dat u hier het doel bedoelt zoals in de eerste alinea staat aangeven bij het desbetreffende gunningscriterium?	Ja, uw interpretatie is juist. Dit is als volgt verduidelijkt in het standaardformulier: "koppeling doel gemeente Almere, zoals benoemd in de eerste alinea van het betreffende gunningscriterium."
521	Standaardformulier 8 bijlage Eisentabel				Wijze van opstellen	U vraagt bij meerdere kwantiteitsplannen als bijlage het standaardformulier 8 Bijlage Eisentabel. Wilt u voor de duidelijkheid bevestigen dat u de Bijlage Eisentabel compleet ingevuld eist, met alle maatregelen voor alle van toepassing zijnde gunningscriteria en dat dus één en hetzelfde document meerdere keren als bijlage wordt toegevoegd? Met andere woorden: de bijlage Eisentabel dient niet per gunningscriterium te worden toegevoegd met alleen de maatregelen voor dat betreffende gunningscriterium, maar is bij ieder gunningscriterium helemaal compleet met alle maatregelen van alle gunningscriteria?	Beide vormen van aanlevering zijn toegestaan. U mag ervoor kiezen om: i) één integraal ingevuld document aan te leveren bij meerdere gunningscriteria, mits de maatregelen per gunningscriterium gebundeld zijn; of ii) per gunningscriterium een afzonderlijk ingevulde Bijlage Eisentabel met alleen de relevante maatregelen.
522	Standaardformulier 8 bijlage Eisentabel				Maatregelen	Wij adviseren u om de term 'Maatregel' nader te definiëren. We constateren dat u Standaardformulier 8 als bijlage uitvraagt bij meerdere gunningscriteria terwijl u geen maatregelen vraagt bij deze gunningscriteria zoals bijvoorbeeld gunningscriterium G4 Materieelplan of onderdelen van gunningscriteria. Het lijkt ons verstandig om duidelijk aan te geven wat u bedoelt met 'Maatregel' zodat Inschrijvers bij ieder gunningscriterium de juiste informatie opnemen.	Een maatregel is een concrete, toetsbare actie, afspraak, toezegging of voorziening die de inschrijver zal treffen om invulling te geven aan een gunningscriterium. Dit geldt ook voor criteria zonder expliciete maatregelvraag. Bijvoorbeeld: "De Concessiehouder zal [beschrijving maatregel]" of "De Bussen zullen gedurende de gehele looptijd van de Concessie voorzien zijn van [...]". De bovenstaande tekst is opgenomen in een voetnoot in paragraaf 5.4 van de leidraad.