

Inleiding

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

Mededelingen

- In deze nota 3b hebben twee tabellen met vragen en antwoorden. De openstaande vragen uit nota 1, 2a en 2b en 2c hebben we zo ver we konden beantwoordt in de bovenstaande tabel (vragen: 58, 64, 172, 367, 462 en 535) . De resterende vragen zijn beantwoordt in de tabel daaronder (vanaf vraag 540).

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente in nota 2c
58	Bijlage G.8 Data					De data, ihb reizigersopbrengsten (op maandbasis: K10C), zijn momenteel geleverd t/m mei 2025. Wij vragen u om bij iedere Nvl deze data aan te vullen met de meest recente maanden, zodat wij telkens het meest actuele beeld hebben van de huidige concessie.	De meest recente data is gepubliceerd met Nota van Inlichtingen 2b: Bijlage G.8 Data 2025 met uitzondering van mappen K03 en K05. Bij de Nota van Inlichtingen 2c is Bijlage G.8 04_K03 DRKMs 2025 gepland (nvl 2c) opgenomen. Bijlage K05 is bijgevoegd bij deze Nvl 3a.
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.	K10A en K10B zijn beschikbaar voor de jaren 2018-2025. Element O05 is nu ook toegevoegd.
172	Deel B Concept concessiebeschikking	3	10			De gemeente Almere garandeert dat zij in de aanbesteding van de opvolgende concessie een regeling zal opnemen die de opvolgende concessiehouder na (al dan niet voortijdige) beëindiging van de Concessie verplicht tot overname van het ZE-materieel zoals beschreven in artikel 2 van de Overnameregeling ZE-bussysteem. De gemeente is gedelegeerd opdrachtgever voor het openbaar busvervoer in deze concessie. De gemeente doet hiermee zelfstandig een toezegging dat er een overnameregeling in de opvolgende concessie wordt opgenomen. Is dit expliciet in het delegatiebesluit van de provincie opgenomen of heeft de provincie dit verklaard? Zo ja, wilt u het delegatiebesluit of een verklaring van de provincie terzake beschikbaar stellen aan de inschrijvers zodat er zekerheid is over de overname van het ZE-materieel na afloop van de concessie. Zo nee, hoe moeten inschrijvers met deze onzekerheid omgaan?	De Gemeente is hierover in gesprek met de provincie Flevoland. U wordt zo spoedig mogelijk geïnformeerd als er nieuwe informatie beschikbaar is.
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 Bolderweg - afmetingen'.
462	Bijlage G2 Concept huurovereenkomst Bolderweg 49 Almere		15,12		Verkeersruimte	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 omliggende 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 erfgrans 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.	Huurder mag in het vlak tussen de bebouwing en de perceelgrens (17 meter breed) geen vaste objecten plaatsen en moet - in onderling overleg - meewerken aan het tijdelijk ruimte bieden voor het plaatsen van bouwkranen e.d. in dit gebied. Deze beperking geldt tot het moment dat de aanbouw van nr. 53 gerealiseerd is (het blauwe vlak).
499	Deskundigenverklaring				Bedrijfsregelingen	In het kader van WP2000 gaan alle bedrijfsregelingen mee over naar de opvolgende vervoerder. Bij de verstrekke documenten missen nog de volgende: ANW haat regeling, WIA, excedent regeling, Instroompool regeling, Leaseregeling, Consignatieregeling, Reistijd compensatieregeling, Kleding reglement, Stoomkosten regeling, telefoon/laptop/tablet regeling en thuiswerkregeling. Wij verzoeken u om deze regelingen alsof te verstrekken.	In Bijlage E.11 Aanvulling bedrijfsregelingen (Nvl 2) zijn de volgende regelingen opgenomen: - ANW-haatrekening - Kledingreglement - Leaseregeling - Consignatieregeling - Thuiswerkregeling Een deel van de andere gevraagde regelingen staan vermeld in de CAO, zoals de instroompool-regeling. De stookkostenregeling staat in de CAO. De WIA excedent regeling is toegevoegd aan Bijlage E.11 (Aanvulling bedrijfsregelingen) Andere gevraagde regelingen, zijn bij de vervoerder niet als aparte regeling benoemd.
535	NVI		NVI 434 en 509		Kopie aanvraag	U schrijft dat een aanvraag is gedaan voor uitbreiding van het gecontracteerd vermogen van de locatie Spijtbakweg 101. We constateren echter ook dat er verschillende informatie wordt verstrekt in NVI vraag 434 (2 MW) en NVI vraag 509 (1750 KW). Deze locaties kunnen (ook) in de toekomst een cruciale rol spelen in een betrouwbare operatie. a) Om zeker te stellen dat alle relevante informatie hierover bij ons en alle potentiële inschrijvers bekend is, ontvangen wij graag een kopie van de aanvraag van de aansluiting zodat duidelijk is per wanneer en met welke specificaties de aanvraag is ingediend. b) Hetzelfde geldt voor alle beschikbare informatie over de net aansluiting van de locatie Steiger 47. c) Kunt u daarnaast ook toelichten wat de bron is van de informatie die u in uw antwoord deelt; is dat Liander, de huidige Concessiehouder en/of de verhuurder?	In aanvulling op de vragen 434 en 509 de gepreciseerde informatie over de aansluiting Spijtbakweg. Hier is al een aansluiting van 2MVA. Het gecontracteerde vermogen is nu echter beperkt tot 520kW. In overleg met de netbeheerder is door de concessiehouder een verhoging van het gecontracteerd vermogen aangevraagd en is bedongen dat het opheffen van het gecontracteerd vermogen pas in rekening wordt gebracht als dit wordt toegekend. Dit betreft 85% van 2MVA, dus 1700kW. Zie ook de antwoorden op de vragen 569 en 585.
Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
540	Aanbestedingsleidraad	2	2.4	7	Planning	Gezien de flinke wijzigingen die de gemeente in de Nota's 2a t/m 2c heeft doorgevoerd, bent u bereid een extra vragenronde toe te staan, eventueel met alleen verduidelijkingsvragen op eerder gegeven antwoorden?	Wij voegen een extra vragenronde toe. De vragen voor deze 4e ronde van Nota van Inlichtingen kunnen worden ingediend tot uiterlijk dinsdag 9 december 12:00 en zullen uiterlijk woensdag 17 december worden beantwoord.
541	Aanbestedingsleidraad	2	2.9	10	Presentatie	Gezien de zwaarwegende belangen die aan de presentatie verbonden zijn, hoe waarborgt de gemeente Almere het gelijkheids- en transparantiebeginsel bij de verslaglegging? Wordt er voorzien in een officieel verslag, opname of andere documentatie die, indien er vragen of onduidelijkheden ontstaan, beschikbaar is? Zo niet, hoe borgt u deze procedure?	We maken van elke presentatie een geluidsopname. Het is u ook toegestaan om de presentatie op te nemen, mocht u dat willen.
542	Aanbestedingsleidraad	3	3.2.11	12	Maatwerk Stichtsekanal	In dit aangepaste artikel stelt u dat er een 'maatwerk'-verbinding met Stichtsekanal geboden dient te worden in de avond en het weekend. Daarbij maakt u het voorbehoud 'mits de werkgevers actief meewerken'. Waar moeten wij bij onze inschrijving vanuit gaan? Stelt u nog kaders aan de invulling van dit maatwerk? Zo kan een verbinding van 1x1u een maatwerk-oplossing zijn, maar een specifieke bediening rond ploegwisseltijden is dat ook (zoals lijn 22 in de avonden). Graag ontvangen wij van u meer richting over de (voor de inschrijving) gewenste invulling.	Op voorhand stellen we thans geen kaders aan de invulling. Indien u ten opzichte van de vereisten in het Programma van Eisen meer wenst te bieden, dan kunt u dat in uw vervoerplan onderbouwen.
543	Aanbestedingsleidraad	5	5.3	25	Samenstelling beoordelingscommissie	Wij begrijpen dat de gemeente voortgaand aan de beoordeling geen informatie kan verstrekken over de samenstelling van de beoordelingscommissie. Wij verzoeken echter om na afronding van de aanbesteding (na gunning) inzicht te geven in de expertisegebieden van de leden van de beoordelingscommissie. Dit is voor ons van belang om te begrijpen vanuit welke inhoudelijke invalshoeken de beoordeling heeft plaatsgevonden. Het helpt ons om de feedback beter te interpreteren. Het gaat hierbij nadrukkelijk niet om persoonlijke gegevens, maar uitsluitend om een overzicht van de relevante kennis en ervaring die binnen de commissie aanwezig was.	Een overzicht van de relevante expertise hebben wij al verstrekt met het antwoord op vraag 503, waarbij het woord implementatiekennis hieronder is vervangen door het bredere woord concessiemanagementkennis en waarbij kennis van het reizigersbelang is toegevoegd: De commissie beschikt over algemene kennis van het openbaar vervoer binnen Almere en onder andere over vervoerkundige kennis, (ZE-)materieelkennis, concessiemanagementkennis en infrastructuurkennis, kennis van het reizigersbelang en laat zich onder andere adviseren door een financieel deskundige en door de bij deze aanbesteding betrokken adviesbureaus. Meer informatie wordt - ook na concessieverlening - niet verstrekt.
544	Aanbestedingsleidraad	6	6.3	32	Aanpassingen ten opzichte van 2031	Het kopie van onderdeel 2c in het Vervoerplan luidt 'Aanpassingen ten opzichte van 2028'. a) Omdat de basis van het Vervoerplan het dienstregelingsjaar 2031 is, zou dit kopie in onze optiek 'Aanpassingen in 2028 ten opzichte van 2031' moeten luiden. Wilt u dit aanpassen? b) Kunt u verduidelijken hoe u dit onderdeel beoordeelt? Leidt het aanbieden van weinig/geen aanpassingen in dit onderdeel tot een hoge score? Of spelen andere afwegingen een rol? c) Gezien de relatieve vrijheid die inschrijvers hier lijken te hebben, lijkt het voor de hand liggend het aanbod in 2028 in enige mate (bijv. 30%, in lijn met het aantal jaren dat deze dienstregeling wordt gereden) tot uiting te laten komen in de score op G1. Stemt u hiermee in?	a) Het kopie is aangepast. b) Uw vervoerplan wordt integraal beoordeeld. Er wordt geen separate beoordeling gedaan voor 2c. Wel is 2c nodig om te kunnen beoordelen hoe het vervoer plaatsvindt in 2028 tot 2031. Met de integrale beoordeling wordt uiteraard rekening gehouden met de lengte van de periode 2028-2031 en de periode vanaf 2031 tot einde concessie. De beoordelingswijze wordt nader toegelicht in de leidraad. c) Zie het antwoord op onderdeel b.
545	Aanbestedingsleidraad	6	6.6	38	ZE-Materieel	In de doelstelling en eerste alinea van onderdeel 1 van het Transitieplan, stelt u dat u toewilt 'naar een Concessie die voor 100% met ZE-Materieel wordt uitgevoerd'. In onderdeel 1d vraagt u om een 'planning van een betrouwbare transitie naar een 100% Zero-emissiebussysteem'. a) Is onze conclusie juist dat vanaf 2030 - in lijn met onderdeel 1d en het Bestuursakkoord ZE-Busvervoer - het gehele bussysteem zero emissie dient te zijn en niet alleen de bus aan de uitlaat? b) Als het antwoord op vraag a) nee is, wordt een Transitieplan dat leidt tot een volledig ZE-bussysteem dan (onder verder gelijke omstandigheden) hoger beoordeeld dan een Transitieplan dat alleen naar ZE-Materieel (aan de uitlaat) toewerkt?	a) Het Bestuursakkoord ZE-Busvervoer en het PvE vragen om een transitie naar 100% ZE-materieel (uitsluitend aan de uitlaat) uiterlijk in 2030. Middels het transitieplan worden Inschrijvers gevraagd aan te geven op welke wijze dit wordt ingevuld. b) Een transitieplan dat voorziet in een verdere zero emissie ontwikkeling van de Concessie leidt niet tot een hogere score.
546	Aanbestedingsleidraad	6	6.3	31-33	Vervoerplan	Het is ons niet duidelijk wat u binnen het Vervoerplan wenst voor de jaren 2028-2030. Kunt u expliciet maken aan welke minimale eisen het netwerk voor 2028, 2029 en 2030 dient te voldoen?	Alle eisen uit het PvE zijn ook voor de Vervoerplannen 2028, 2029 en 2030 van toepassing. In uw beschrijving van het Vervoerplan 2028 (zie bepaling 2c in artikel 6.3) gaat u in ieder geval in op frequenties op lijnen waarop u materieel inzet met een andere capaciteit dan in Vervoerplan 2031. Ook andere routes dan in Vervoerplan 2031 beschrijft u in ieder geval. We verwachten voor Vervoerplan 2028 bijvoorbeeld geen tabellen met de dienstregeling per lijn per dagsoort of aansluitingschema's. Voor bijvoorbeeld aansluitingen kunt u zich beperken tot wijzigingen ten opzichte van Vervoerplan 2031.

547	Aanbestedingsleiraad	6	6.3	31-33	Vervoerplan	Het is in ieder procedure zo, dat er in de laatste jaren van de concessie (terwijl de aanbesteding loopt) wijzigingen worden aangebracht in het netwerk. Dit kunnen kleine of grote wijzigingen zijn. In principe is dat niet relevant voor de aanbidding, u wilt immers weten wat de nieuwe plannen aan meer- of minder waarde leveren ten opzichte van de peildatum en welke afwegingen een vervoerder maakt. Het verplaatsen van die peildatum geeft o.i. geen extra inzichten, maar levert wel flinke extra druk op de inschrijvers. Kunt u toelichten waarom u toch heeft gekozen voor deze flinke wijziging? NB: het gaat hierbij uitdrukkelijk niet om extra uitstel, maar om het doorgronden van de motivatie van de gemeente.G56	U mag kiezen of u uw wijzigingen beschrijft ten opzichte van Vervoerplan 2025 of Vervoerplan 2026. Abusievelijk hadden wij aangenomen dat onze gewijzigde keuze om van Vervoerplan 2026 uit te gaan, geen wezenlijke extra tenderlast zou betekenen.
548	Aanbestedingsleiraad	6	6.3.1.c		Vervoerplan 2031 versus dienstregeling 2028-2030	Na uw mededeling in Nvl-2 maken wij een vervoerplan voor het dienstregelingjaar 2031. U verzoekt ons om de aanpassingen t.o.v. 2028 in beeld te brengen. U geeft daarbij expliciet aan dat de frequenties kunnen wijzigen. Ook in 6.2 (Geboden Dienstregelingskilometers) geeft u aan dat wij opleveren voor het jaar 2031. Hoe gaat u om met dienstregelingskilometers in de jaren 2028-2030, is er dan sprake van meer/minderwerk conform artikel 3 in Deel C Financiële Bepalingen, of is dit een 'ingroei-model' met een maximale afwijking van x% kilometers zoals we dat de afgelopen jaren in andere aanbestedingen hebben gezien? Graag uw verduidelijking.	Als basis hanteren we het aantal gewogen DRK's van het Vervoerplan 2031, zoals die is opgenomen in uw bieding. Indien voorgaande Vervoerplannen een lager gewogen DRK-aanbod bevatten, wordt dit verrekend als Minderwerk tegen de vergoeding zoals beschreven in Deel C. Echter, als ten opzichte van Vervoerplan 2031 een hogere Exploitatiesubsidie zou moeten volgen, omdat u meer gewogen DRK's produceert, worden deze NIET vergoed.
549	Aanbestedingsleiraad	6	6.4	34	G3 Ontwikkelplan	Wat betekent het nieuwe uitgangspunt voor het Vervoerplan, om uit te gaan van het dienstregelingjaar 2031, voor het Ontwikkelplan? Moet het Ontwikkelplan dan uitgaan van de periode na 2031, of ook de periode 2028-2031 alsnog omvatten?	Aan het ontwikkelplan verandert niets door het uitgaan van Vervoerplan 2031. Zie ook het antwoord op de vraag 550.
550	Aanbestedingsleiraad	6	6.4	34-36	Ontwikkelplan	U vraagt aan de vervoerders om te beschrijven hoe het doorontwikkelen van de Concessie eruit ziet. Kunt u dit gunningscriterium expliciet toelichten in het kader van de wijziging die u heeft doorgevoerd m.b.t. het Vervoerplan? Daar vraagt u immers om het Vervoerplan 2030, wat o.i. betekent dat het doorontwikkelen van de Concessie binnen de kaders zoals u hier geeft, kan starten na dienstregelingjaar 2031. Welke rol heeft het Ontwikkelteam in de eerste jaren van de Concessie?	Het ontwikkelplan heeft betrekking op de gehele concessieperiode en kan daarom ook ontwikkelingen betreffen die (pl) ingezet worden voorafgaand aan Vervoerplan 2031. In de eerste jaren kan bijvoorbeeld het Vervoerplan 2028 worden geoptimaliseerd en kunnen voorbereidingen worden getroffen voor de invoering van het Vervoerplan 2031.
551	Aanbestedingsleiraad	G2	1	32	Analyse	U vraagt in de analyse van het netwerk een duidelijke koppeling met het Ontwikkelplan als extra element. Bent u bereid om voor de analyse van het netwerk 8 pagina's toe te staan?	Zie ook het antwoord op vraag 549. Ja.
552	Aanbestedingsleiraad	G2	2c	33	Aanpassingen t.o.v. 2028	Deze paragraaf is geheel nieuw. Kunt u a) toelichten wat u bedoelt met de aanpassingen t.o.v. 2028? U vraagt in het vervoerplan nu om het netwerk in 2031. Deze paragraaf suggereert dat u ook inzicht in het volledige netwerk voor 2028 wilt krijgen. In dat geval is het aantal pagina's voor dit plan erg beperkt. Bent u bereid om 5 extra pagina's voor deze paragraaf toe te staan?	Zie het antwoord op vraag 544. Wij vragen inderdaad om inzicht in het netwerk voor 2028. U beschrijft in ieder geval routes en frequenties die in Vervoerplan 2028 afwijken van Vervoerplan 2031 en uw overwegingen daarin. De 5 extra pagina's zijn toegestaan.
553	Aanbestedingsleiraad	G5	Transitieplan		Doelstelling	In Nvl vraag/antwoord 161 heeft u de doelstelling van gunningscriterium G5 Transitieplan beschreven. U geeft in de nieuwe doelstelling expliciet aan dat de realisatie van de transitie rekening dient te houden met de reizigersvriendelijkheid. Wilt u op dit specifieke punt (realisatie transitie versus reizigersvriendelijkheid) iets meer duiding geven wat u hiermee bedoelt?	Hiermee wordt bedoeld dat de transitie ook impact kan hebben op onderwerpen die reizigersvriendelijkheid raken, zoals betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het vervoer.
554	Bijlage G.13				Afstand ongebruikte relaties	In G.13 geeft u aan dat de afstand van Parkwijk Midden naar Parkwijk West 560 meter bedraagt. Onze eigen meting komt uit op circa 460 meter tussen beide haltes. Kunt u aangeven welke afstand leidend is voor het bepalen van het aantal dienstregelingskilometers?	Richting West is 460 meter. Richting Midden is 490 meter. Deze afstanden dient u te hanteren. Deze afstanden zijn aangepast in Bijlage G.13.
555	Bijlage G.8 Data	18_Overstappers			Onmogelijke data	In het databestand met overstappers zijn een groot aantal entrees (alles bij elkaar meer dan 90% van de entrees) van een vorm die niet rijmen valt met wat er in deze dataset zou moeten staan: * overstappers waarbij de inkomende en uitgaande lijn hetzelfde zijn (bvb overstappers van lijn M4 op lijn M4) * overstappers waarbij de herkomst en de bestemming hetzelfde zijn (bvb overstappers die reizen van Station Centrum naar Station Centrum) * overstappers waarbij de herkomst en de bestemming opeenvolgende haltes zijn (bvb overstappers die reizen van Stadhuisplein naar Passage) Kan de data geschoond worden van dit soort oneffenheden waardoor wat overblijft daadwerkelijke overstappers zijn?	De data kloppen wel en zijn ook relevant. De data betreffen de uitstaphalte van de eerste lijn en de instaphalte van de tweede lijn. Gezien de verknoping van alle lijnen op station Almere Centrum zijn er zeer veel entrees met uitstaphalte centrum en instaphalte centrum. Dit zijn bijvoorbeeld overstappers van lijn M1 op lijn M5. De andere twee gegeven voorbeelden betreffen reizigers die binnen de overstapperperiode van 35 minuten weer op dezelfde lijn terug stappen of een boodschap hebben gedaan en naar een volgende halte zijn gelopen en daar weer op de bus zijn gestapt, binnen 35 minuten.
556	Bijlage G.8 Data				K02 en K03, 2024	De datasets van kernelementen K02 en K03 zijn voor het jaar 2024 niet compleet. De data is geleverd tot en met mei 2024. Kunt u de data van de kernelementen K02 en K03 voor een volledig jaar 2024 aanleveren?	De volgens u missende data slaan wel in het bestand. Wellicht heeft u de 3e kolom met de dienstregelingsvolgnummer aangezien als maand; de laatste 2 kolommen bevatten begin- en einddatum van de dienstregeling en deze gaan over het hele jaar.
557	Bijlage G.8 Data				K02 en K03, 2025	De datasets van kernelementen K02 en K03 zijn voor het jaar 2025 niet compleet. De data is geleverd tot en met april en de kolommen zaterdag en zondag vakantie zijn niet gevuld, wat naar onze mening onlogisch is. Kunt u de data van de kernelementen K02 en K03 voor 2025 tot en met mei inclusief de vakantieweekenden (zaterdag en zondag) aanleveren?	Zie het antwoord op vraag 556.
558	Bijlage G.8 Data				K10	In het bestand (K10C) dat is aangeleverd is één van de categorieën 'Wagenverkoop inclusief buurtbuskaartjes'. Kunt u aangeven wat onder deze categorie valt en of deze wagenverkoop ook daadwerkelijk 'in de bus' is gekocht?	In de nieuw toegevoegde bijlage K10C is de regel over wagenverkoop verder uitgesplitst: De regel 'Wagenverkoop incl. buurtbuskaartjes' bevat nu alleen verkopen die daadwerkelijk IN de bus zijn gedaan. De overige rijkaarten zijn bijvoorbeeld verkocht bij de Servicewinkel. Overig is personeelstekort gerelateerde uitval. Omdat de huidige vervoerder deze categorie niet nader heeft gespecificeerd in het systeem, is deze handmatig bijgehouden in deze categorie.
559	Bijlage G.8 Data				K04C bestanden	Het aantal meldingen dat is ingedeeld in 'uitvalrubriek '88 Overig' is in verhouding tot de andere rubrieken hoog. Kunt u toelichten welke typen onderwerpen of gevallen onder deze 'uitvalrubriek 'Overig' worden gecategoriseerd?	Voor 'Type': Het staat inschrijvers vrij om hier zelf invulling aan te geven. Het is bijvoorbeeld mogelijk om het soort tank-, en laadinfrastructuur met bijvoorbeeld het merk of soort (zoals sneller) in te vullen of te verwijzen naar de locatie waar deze tank- en laadinfrastructuur wordt geplaatst.
560	FEO	Tank- en Laadinfra eigen middel			Datainventarisatie	In tab Tank- en Laadinfra eigen middel wordt gevraagd per type (regel 3) en per punt (regel 8) aandelen en investeringen/interest op te geven. Wilt u verduidelijken wat u verstaat onder 'type' en 'punt'?	Voor 'Punt': Hier wordt bedoeld 1 tank- en Laadinfrastructuur punt, dus 1 complete installatie. Het belangrijkste is dat duidelijk is wat door de inschrijver wordt gebruikt/aangeboden en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Indien de nadere duiding in het formulier onvoldoende ruimte biedt kan dat in de toelichting, die bij de FEO wordt ingediend, worden geplaatst.
561	FEO	Tank- en Laadinfra eigen middelen			Berekening interest	Op tabblad FEO vraagt u om in regel 45 en 46 de Lease/afschrijvingskosten en Rentekosten apart op te geven. In tab Tank- en Laadinfra eigen middel worden in regel 8 t/m 16 de investeringen en interestkosten als één bedrag opgeteld en vervolgens in regel 29 t/m 30 over de jaren verdeeld. Hoe wilt u dat inschrijvers de jaarlijkse toerekening van afschrijving en interest in tab Tank- en Laadinfra eigen middel inzichtelijk maken?	De toerekening mag u inzichtelijk maken in de toelichting bij de FEO.
562	Meerpartijenovereenkomst	1	1.6	4	Voorwaarden voor toestemming	Zou het mogelijk zijn om in dit artikel de voorwaarden te specificeren waaraan u moet voldoen om toestemming te verlenen? Dit zou de onzekerheden met betrekking tot een dergelijke toestemming aanzienlijk kunnen verkleinen, aangezien hypotheek op de ZE-bussen een gevoelig onderwerp zouden kunnen zijn voor de financier.	Nee, de gemeente kan de voorwaarden niet in algemene zin of voorhand specificeren. De voorwaarden zullen (mede) afhankelijk zijn van de gekozen financieringsconstructie, zijn afgestemd op de omstandigheden van het geval en zullen met name gericht zijn op het waarborgen van de continuïteit van het openbaar vervoer en/of de financiële belangen van de gemeente en/of de opvolgende concessiehouder.
563	Meerpartijenovereenkomst	3	3	3	Risicodeling	Voortijdige beëindiging van de concessie zou hoogstwaarschijnlijk leiden tot swap-breakagekosten. Deze kosten zouden ontstaan door de financiering die is opgezet voor de inzet van een busvloot. De vervoerder heeft geen controle over de hoogte van deze swap-breakagekosten. Zou u bereid zijn om een risicodelingsmechanisme voor deze specifieke kwestie te bespreken?	Nee, daartoe is de gemeente niet bereid.
564	Meerpartijenovereenkomst	3	3.6	5 en 6	Exploitatiesubsidie	De geest van dit artikel, namelijk de financier immuun houden voor dergelijke risico's, is duidelijk. Kunt u voor de volledigheid bevestigen dat de compensatie die de gemeente uit de exploitatiesubsidie betaalt, geen invloed heeft op het deel van de exploitatiesubsidie dat aan de financier wordt toegekend voor de financiering?	Naar het oordeel van de gemeente wordt hierin al voorzien door artikel 2.3: "2.3 De Concessiegever zal de in artikel 2.1 bedoelde maandelijkse voorschotten zodanig vaststellen en uitbetalen dat de hoogte van het maandelijkse voorschot te allen tijde toereikend zal zijn om de in artikel 2.1 beschreven maandelijkse betaling aan de Financier doorgang te laten hebben, dit zolang de Concessie niet is beëindigd. De Concessiegever zal zich terzake van het deel van de exploitatiesubsidie dat aan de Financier wordt betaald niet beroepen op verrekenings- en/of opschortingsrechten die zij ten opzichte van de andere Partijen zou (kunnen) hebben of verkrijgen."
565	Meerpartijenovereenkomst	6	6.2	8	Intrekking	Kunt u verduidelijken wat u bedoelt met "gerechtvaardigde belangen van financiers", met name gezien het feit dat het doel van de meerpartijenovereenkomst is om de beschikbaarheid van de activa te waarborgen. Naar onze mening zou de gemeente eerst zowel de kredietverstrekker als de vervoerder moeten informeren en hen de mogelijkheid moeten bieden een herstelplan in te dienen om de gebreken of tekortkomingen binnen een redelijke termijn te verhelpen. Deelt u deze mening?	De gemeente past de laatste zin van artikel 6.2 aan. Deze komt als volgt te luiden: "De Concessiegever zal niet tot een dergelijke aanpassing of intrekking overgaan dan na overleg met de Financier en de Concessiehouder [en/of de Kentekhouder] waarbij de redelijke termijn voor herstel zoals bedoeld in artikel 4 lid 3 van de Overnameregeling voor zowel de Concessiehouder, de Kentekhouder als de Financier van toepassing is."
566	Nvl	Vraag 539				In Nvl2c heeft u de indatatum aangepast naar 27 februari, waarvoor dank. Graag zouden wij zien dat er een extra vragenronde wordt toegevoegd om inschrijvers ook na 19 november nog in gelegenheid te stellen om vragen te stellen.	Zie het antwoord op vraag 540.
567	Nvl	Vraag 535 t/m 539			Twee versies Nvl 2c	Inschrijvers hebben op dit moment twee verschillende varianten van Nota van Inlichtingen 2c ontvangen. Een exemplaar zonder vraag/antwoord nr. 535 t/m 539 en één inclusief vraag/antwoord nr. 535 t/m 539. Wij adviseren u om correct onderscheid te maken tussen de twee varianten door de laatste versie, inclusief vraag/antwoord 539, een opvolgend documentnummer te geven zoals bijvoorbeeld Nvl 2d.	Nota van Inlichtingen 2c die is gepubliceerd op woensdag 12 november was een tussentijdse versie en is in zijn geheel vervangen door Nvl 2c van vrijdag 14 november.
568	Nvl				Indicatieve planning aanbestedingleiraad	Wij willen u vriendelijk vragen de aangepaste indatatum zoals aangegeven in Nvl 2, en wellicht de daardoor gewijzigde gunningsdatum, ook kenbaar te maken in de indicatieve planning van de aanbestedingsleiraad.	De datum is aangepast in de bijgevoegde leiraad.

569	Nvl	Vraag 509			In uw antwoord op vraag vraag 509 stelt u het volgende: "Ten aanzien van de toekenning van het vermogen is het afhankelijk van wat de contractant (nieuwe concessiehouder) met Lander afsprekt. Er zijn geen concrete gesprekken gevoerd over een flexibel contract." Deze stelling baart ons zorgen. Voor een nieuwe concessiehouder beginnen de gesprekken met Lander pas na het winnen van de concessie, terwijl de huidige vervoerder al in een vervoerd stadium kan zitten voor een pilot of toezeggingen heeft op dit vlak en als huidige huurder de enige is die deze gesprekken kan voeren. Gezien de moeite die u heeft gedaan om geschikte stallingslocaties met stroom beschikbaar te stellen aan inschrijvers (waaronder ook de huidige stallingen), onderkent u het belang hiervan voor het doen van een inschrijving. Dit is ook evident door de weging van het Transitieplan in de gunning. 'Hoe borgt u als opdrachtgever volledige transparantie vanuit de huidige vervoerder als het gaat om de huidige net aansluitingen en mogelijkheden rondom flexcontracten op de percelen aan de Spiljibakweg en De Steiger, en daarmee een eerlijk speelveld?	De vervoerder geeft aan dat de verzwarende voor de Spiljibakweg op hetzelfde moment is aangevraagd als de aansluiting voor De Steiger: 12 juni. De aansluiting staat op naam van Keolis en indien zij geen gebruik meer maken van de locatie en van deze locatie vertrekken (en alleen dan) kan de aanvraag overgedragen worden aan een nieuwe huurder. Vervoerder heeft verklaard volledig mee te werken aan deze overdracht. Ter informatie is de bevestigingsmail van Lander d.d. 12 juni 2025 n.a.v. de aanvraag voor de verzwarende onderstaand toegevoegd. <i>Beste klant,</i> <i>U heeft transportvermogen voor elektriciteit aangevraagd. Door netcongestie in uw regio staat u hiervoor op de wachtlijst. Om uw aangevraagde transportvermogen beschikbaar te stellen is uitbreiding van het hoogspanningsnet nodig. TenneT, de netbeheerder van het hoogspanningsnet, breidt hiervoor het netwerk in de Flevopolder, Gelderland en Utrecht uit. Een belangrijke stap in dit project is de realisatie van het nieuwe hoogspanningsstation Utrecht-Noord, dat is verbonden met uw regio. Helaas heeft TenneT aangegeven dat de bouw van dit station 4 tot 6 jaar vertraging oploopt. In deze e-mail leest u wat er aan de hand is en wat dit voor u betekent.</i> <i>Vertraging projecten TenneT</i> <i>TenneT heeft aangegeven dat de oplevering van het nieuwe hoogspanningsstation Utrecht-Noord langer duurt dan verwacht. Het vinden van een geschikte locatie gaat meer tijd kosten. De vertraging is onder meer ontstaan door het vinden van een geschikte locatie. TenneT zoekt hiervoor ruimte van ongeveer 12 voetbalvelden groot. Complexe omgevingsprocedures als gevolg van de aanwezigheid van infrastructuur, natuur en cultureel erfgoed zoals de Hollandse Waterlinie, maken het zeer lastig en tijdrovend om die ruimte te vinden in dit gebied. TenneT doet er alles aan om zo snel mogelijk een geschikte locatie te vinden.</i> <i>Langere wachttijd voor uw aangevraagd transportvermogen</i> <i>U staat op de wachtlijst met een aanvraag voor transportvermogen op naam van Keolis Nederland B.V., voor de elektriciteitsaansluiting op locatie:</i>
570	Nvl			Zwartrijdd ata	Het tabblad Netto ZW is gepubliceerd op weekniveau over de periode van week 35 2024 tot en met week 38 2025 waar het S&V Gemeten zwartrijpercentage op maandniveau is gepubliceerd over de periode 1 januari 2024 tot en met 1 november 2025. Informatie uit beide documenten komt niet overeen. Een voorbeeld hiervan is, week 52 van 2024 van het tabblad Netto ZW. Hierin wordt gesteld dat er 21,09% zwartrijders zijn. Echter, volgens het document S&V Gemeten zwartrijpercentage is het zwartrijpercentage over de gehele maand december 2024 2,08%. We hadden een voorbeeld kunnen nemen uit iedere week en van iedere maand. Daarnaast, omdat de informatie op verschillende aggregatieniveau's is gedeeld is het onmogelijk om te toetsen of de data correct is en om hier conclusies aan te verbinden. Wij ontvangen graag alle data van de gehele concessieperiode en op hetzelfde aggregatieniveau (bij voorkeur weekniveau) en willen daarnaast weten waarom de data uit het tabblad Netto ZW afwijkt van de data S&V Gemeten zwartrijpercentage en welke data correct is. Wij begrijpen dat beide documenten op verschillende bronnen zijn gebaseerd, maar dit verschil is wel erg extreem.	<i>Sollicitaties 104 in AI MEDE met EAM code 87168711/000323738</i> Zoals eerder aangegeven is een vergelijking tussen de verschillende bronnen niet mogelijk. Zie tevens de antwoorden op de vragen 574 en 581.
571	Nvl	diverse vragen		Ontbreken de antwoorde n	We constateren dat nog niet alle gestelde vragen in Nvl1 en Nvl2 zijn beantwoord danwel dat de toegezegde informatie is verstrekt. Tegelijkertijd is dit de laatste Nvl ronde. Daardoor is het volgens de planning niet mogelijk om vragen te stellen over de nog ontbrekende antwoorden, terwijl die gaan over onderwerpen die van zeer grote waarde zijn voor de inschrijvingen. We verzoeken u daarom om een extra Nvl ronde toe te voegen nadat alle vragen van Nvl 1 t/m 3 zijn beantwoord.	Zie het antwoord op vraag 540.
572	Nvl	Vraag 33		Hortus	In vraag 33 gaf u aan dat we uit moeten gaan van de huidige situatie aangaande de busbaan bij Hortus. Echter, nu na de mededeling in Nvl 2 maken we een vervoerplan voor 2031 en beschrijven we de wijzigingen ten opzichte van 2028. In 2031 is naar verwachting de situatie bij Hortus wel gewijzigd. Kunt u zich erin vinden dat we voor 2031 wel uitgaan van de nieuwe situatie en zo ja, kunt u dan de afstanden aangeven? We vragen hier specifiek om, omdat de afstand én rijtijd Haven - Stadshart er langer door wordt, en het ons logisch lijkt om een realistische weergave te doen van de situatie tegen die tijd.	De nieuwe situatie bij Hortus is op dit moment niet exact bekend omdat er nog varianten denkbaar zijn. Omwille van de onderlinge vergelijkbaarheid van de biedingen gaat u uit van een extra afstand van 700 meter voor alle ritten tussen Bustation '1 Oor en halte 'De Steiger' met een extra rijtijd van 1 minuut per rit.
573	Nvl	Vraag 366		Opstalreco ht	Doorgaans zal een financier zakelijke zekerheid in de vorm van een recht van hypotheek verlangen op door de financier te financieren stallingen en laadinfrastructuur. Om een dergelijk recht van hypotheek te kunnen verlenen is het noodzakelijk dat de grondeigenaar ten behoeve van de concessiehouder een huurafhankelijk recht van opstal vestigt met betrekking tot de stalling en de laadinfrastructuur. Is de gemeente bereid in deze fase met de grondeigenaar afspraken te maken over de vestiging door de grondeigenaar van een dergelijk recht van opstal ten behoeve van de concessiehouder op voorwaarden die voor een financier aanvaardbaar zijn?	Verhuurder heeft aan de gemeente aangegeven mee te willen werken aan een (huurafhankelijk) recht van opstal voor de uitleendelijke huurder.
574	Nvl	Vraag 371		Verklaring zwartrijder s	Op uw verzoek heeft de huidige concessiehouder een verklaring opgesteld en een overzicht van de gemeten zwartrijpercentages. Een verklaring voor de discrepantie tussen de boetes en het aantal zwartrijders wordt als volgt gegeven: "We zien een groot verschil tussen de rapportage op basis van de telbalken en de daadwerkelijk door het team S&V aangetroffen zwartrijders in het voertuig. Hiervoor zijn verschillende verklaringen mogelijk. Binnen de concessie zien we bijvoorbeeld een grote, actieve online gemeenschap die elkaar waarschuwt voor controles van het team S&V. De rapportage op basis van de boetes geeft daarmee wat ons betreft niet het volledige beeld.". Wij begrijpen deze reden en onderkennen dat dit zeker effect heeft. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er verschillende verklaringen mogelijk zijn. Welke andere verklaringen zijn er voor deze afwijkingen?	Er is een veelheid aan oorzaken waardoor in het voertuig minder zwartrijders worden aangetroffen dan op basis van de telbalken kan worden aangenomen. Dit geldt in iedere concessie: het enige aan te tonen percentage is het daadwerkelijk aantal aangetroffen zwartrijders in een voertuig voor S&V. Wat het definitieve percentage is, is dus onmogelijk vast te stellen. Dit geldt niet alleen voor Almere, dit geldt voor iedere concessie in NL. De genoemde reden is specifiek voor Almere en om die reden in de memo benoemd.
575	Nvl	Vraag 371 t/m 375		Verklaring zwartrijder s	Vragen 371 t/m 375 betreffen diverse opmerkelijkheden omtrent de rapportage zwartrijders. In de antwoorden op vragen 372 t/m 375 wordt verwezen naar het antwoord op vraag 371. Wij kunnen ons hier niet helemaal vinden. Zo wordt in vraag 373 gevraagd waarom de kolom ticketverkoop twee keer wordt afgetrokken van het totaal. Een verklaring wordt daarvoor niet gegeven. Ook de andere vragen worden niet in de verklaring van Keolis beantwoord. Graag zouden we zien dat er adequate antwoorden worden gegeven (door Keolis) op deze vragen.	De huidige concessiehouder heeft de volgende verklaring gegeven: <i>De kolom ticketverkoop heeft betrekking op de losse verkoop van dagkaarten. Deze kaarten kunnen in principe meerdere keren per dag worden gebruikt. Keolis heeft er in de rapportage voor gekozen om voor deze kaarten een heen- en terugrit te rekenen. Dit resulteert in een formule waarin de kolom ticketverkoop tweemaal wordt afgetrokken.</i>
576	Nvl	Vraag 386		Frequentie eisen	Wij vragen u om uw antwoord op deze vraag te heroverwegen, onder andere omdat uw argumentatie niet ingaat op alle ingebrachte punten. Daarnaast zijn wij nog niet overtuigd van uw argument over de lastig te onthouden vertrektijden bij een frequentie van 5x per uur. In de huidige dienstuitvoering wordt er op enkele trajecten (zijnde Oostvaarders - Stripheldenbuurt en de lus Almere Haven) reeds 5x per uur gereden in de lentedienstregeling, en bovendien is de frequentie van 5x per uur nu ook al genoemd in het P&E voor de vakantiedienstregeling van categorie C. Op deze twee trajecten is de hoogste frequentie over het jaar heen nu ook 6x per uur, dus uw verder legitieme argument over achteruitgang is op deze trajecten beperkt van toepassing. Bovendien is het ons inziens de taak van de Inschrijver om te onderbouwen waarom de frequenties wel of niet bijdragen aan de begrijpelijkheid van het netwerk. We vragen u dus om in ieder geval op de twee genoemde trajecten (Oostvaarders - Stripheldenbuurt & de lus Almere Haven) de frequentie-eis in de spits over het gehele jaar op 5x per uur te zetten. Nota bene, dat betekent dat de lus Almere Haven als geheel 10x per uur bediend wordt, zij het in de twee richtingen bij elkaar opgeteld.	We gaan mee in uw voorstel. Er is in het P&E een uitzondering opgenomen voor de trajecten Almere Oostvaarders - Stripheldenbuurt en de lus Almere Haven, waarbij voor deze trajecten een minimumfrequentie (in de reguliere spits) van 5 keer per uur volstaat. Het P&E is hierop aangepast.
577	Nvl	Vraag 405		Ziekteverz uim	In de vraag 405 is toegelicht dat in het belang van zowel de reiziger, de concessiehouder als de concessieverlener de Inschrijvers een realistische inschatting moeten kunnen maken van het ziekteverzuim. Als antwoord op deze vraag is een uitsplitsing van het ziekteverzuim naar kort, middellang en langdurig verzuim over de jaren 2023 en 2024 verstrekt. Het tweede deel van de vraag is nog onbeantwoord gebleven: Wij verzoeken u dan ook opnieuw om een toelichting te geven op de ontwikkeling van het ziektepercentage in de afgelopen jaren.	Concessiehouder kan niet ingaan op de ontwikkeling van het ziekteverzuim zonder concreet in te gaan op maatregelen en bedrijfsvoering. Dat is vanuit concurrentievervalsingen niet gewenst. Concessiehouder heeft de percentages rondom het ziekteverzuim gedeeld en het Inzetbaarheidsprotocol, daarmee is deze vraag voldoende beantwoord.
578	Nvl	Vraag 428		Aflosauto's	Uw antwoord op de vraag om aflosauto's toe te staan op Almere Centrum busstation en dat de aflosauto maximaal 10 minuten mag parkeren op het busstation conflicteert nog steeds met het doel van de inzet van aflosauto's. De beperking van 10 minuten parkeren leidt tot beperkingen in de opbouw van de dienstregeling (en diensten/omlopen) en dus minder efficiëntie (= minder aanbod) of er komen nog steeds aflosbussen naar het station. Als voorbeeld: een chauffeur moet (conform cao) pauze houden en een andere chauffeur komt de bus overnemen. Deze arriveert met de aflosauto. In het meest snelle geval kan de pauze houdende chauffeur de auto terugbrengen naar de stalling. Die moet echter minimaal zo'n 20 minuten genieten van pauze, en kan dan de aflosauto niet binnen 10 minuten weer wegbrengen. Bent u bereid de beperking van 10 minuten los te laten in het belang van een efficiënte en logische opbouw van de dienstregeling en een goed aanbod? Wij zouden ons kunnen voorstellen dat u een beperking geeft in aantallen voertuigen, bijvoorbeeld maximaal 4 en niet op de stoep maar op een (vrije) halte.	We begrijpen uw argumentatie. Echter past het parkeren van auto's niet bij het stedenbouwkundige uitgangspunt van het nieuwe busstation. Om deze reden is het voor ons niet mogelijk om een bredere toezegging te doen.
579	Nvl	Vraag 429		Haltezuile n	Het programma van eisen is aangepast naar aanleiding van vraag 426 in o.a. paragraaf 5.2.8. Haltepalen en haltezuilen (Nvl 2 vraag 429) worden zijn eigendom van de Wegbeheerder en gaan aan het eind van de Concessie over in beheer naar de volgende concessiehouder. Mogen we aannemen dat de Wegbeheerder in de huidige situatie ook eigenaar van de haltepalen en haltezuilen is en dat blijft na het einde van de Concessie?	Overeenkomstig het antwoord op vraag 496 zou het aanbod van de huidige concessiehouder nog worden verstrekt. De huidige concessiehouder heeft aangegeven alsnog de haltezuilen om niet beschikbaar te stellen aan de gemeente. Uw aanname is dan ook correct, waarbij wordt opgemerkt dat de eisen in 5.2 onverminderd van toepassing blijven.

580	Nvl	Vraag 457			Meerpartij enovereen komst	De bepalingen betreffende de overnamewaarde zoals vermeld in de meerpartijenovereenkomst (inclusief het indicatieve overzicht zoals bedoeld in artikel 3.2) zijn van essentieel belang voor een financier. Kan de Gemeente bevestigen dat zij bereid is een bepaling aan de meerpartijenovereenkomst toe te voegen waaruit zou volgen dat, in afwijking van artikel 5.3, het begrip "overnamewaarde" en de bepalingen over de vaststelling van de omvang van de overnamewaarde zoals gehanteerd in de meerpartijenovereenkomst zouden prevaleren in geval van strijdigheid met enige bepaling van de concessiedocumentatie?	Nee, daartoe is de gemeente niet bereid. De gemeente wijst er daarbij op dat artikel 3.2 van de Model MPO bepaalt de overnamewaarde van het ZE-bussysteem zal worden vastgesteld conform het gestelde in de Overnameregeling. De Model MPO kent één afwijking ten opzichte van de Overnameregeling (artikel 3.6) en die wordt in artikel 5.3 expliciet benoemd.
581	Nvl	Vraag 464 e.v. 464 en 465	vragen		Zwartrijder s	De antwoorden van de huidige concessiehouder op deze twee vragen lijken elkaar tegen te spreken: in antwoord 464 wordt een plotselinge daling in week 14 van 2025 bevestigd, in antwoord 465 wordt aangegeven dat het percentage zwartrijders stabiel is. De plotselinge daling kan niet verklaard worden, maar laat ook zien dat er geen sprake is van een algeheel stabiel beeld. Sinds week 14 van 2025 ligt het percentage zwartrijders grfweg op de helft van het jaar ervoor. Voor inschrijvers is het van belang te weten waar rekening mee moet worden gehouden. In G2 Vervoerplan wordt inschrijvers gevraagd om in te gaan op de aangeboden vervoercapaciteit in relatie tot de vervoervraag. Hoewel het hier geen betalende reizigers betreft, zijn het wel reizigers die in de bussen aanwezig zijn en daarmee impact hebben op de bezetting van de bus. Het opheven van de bezettingen met 6% of 13% maakt een groot verschil. Daarom is het relevant te weten waarom de cijfers vanaf week 14 2025 significant lager zijn dan in de periode daarvoor. Kunt u daarom aangeven aangeven hoe inschrijvers met deze antwoorden om moeten gaan, ook in relatie tot gunningscriterium G2?	Het enige 'harde' cijfer met betrekking tot zwartrijden, betreft het percentage aangetroffen zwartrijders in het voertuig. Deze cijfers laten een stabiel beeld zien (hoger aan het begin van het jaar, daling vanaf de zomer). Het deel van de vraag dat betrekking heeft op 'vanaf week 14' betreft het overzicht vanuit de telbalken. De telbalken zijn in de loop van de concessie nauwkeuriger geworden (zoals benoemd zijn deze vervangen om accurater te kunnen meten) en is beschikbare software verbeterd. De huidige concessiehouder benadrukt dat er op geen enkele wijze harde cijfers aan de telbalken ontleend kan worden en dat het interne stuurinformatie bevat waarop de huidige concessiehouder en de gemeente gedurende de gehele concessieperiode in gezamenlijke overleggen het plan van aanpak voor S&V hebben bepaald.
582	Nvl	Vraag 470			Ontbreken SOV gelden	In het antwoord op vraag 470 geeft de huidige concessiehouder aan dat de SOV-bijdrage reeds op een andere manier beschikbaar is gesteld en daarom niet in K10C hoeft te worden opgenomen. Dit klopt niet. De SOV-bijdrage was oorspronkelijk onderdeel van een template die is teruggetrokken vanwege onjuiste vastrecht-data. Tot op heden is de SOV-bijdrage op een andere manier aan ons beschikbaar gesteld. Daarnaast liep de SOV-bijdrage in het template met de onjuiste data tot en met mei en niet tot en met september. Wij verzoeken u alsnog dat de SOV-bijdrage volledig en actueel in K10C wordt opgenomen.	De huidige concessiehouder geeft hierover het volgende aan: "De SOV is geen onderdeel van het contract tussen opdrachtgever en vervoerder. De opbrengstendata is aangeleverd zoals gebruikelijk bij OV-aanbestedingen in Nederland volgens de vastgestelde formats van de MIPOV, logischewijs exclusief SOV. Deze informatie is uiteraard wel beschikbaar voor alle vervoerders, via de gebruikelijke kanalen. In dit geval valt de SOV in de VSS waar alle regionale vervoerders bij zijn aangesloten. Indien een vervoerder deze ingang niet heeft, is de data altijd beschikbaar via DOVA."
583	Nvl	Vraag 475			G6 Uitvoering splan, Eisentabel hoofdstuk 1	Net als voor G3 Ontwikkelplan constateren we dat ook voor G6 Uitvoeringsplan dat concrete maatregelen niet goed passen binnen de uitgevraagde werkwijze, taken en rollen, rol van data en continue verbeteren. Deelt u voor G6 eenzelfde interpretatie? En is het toegestaan om standaardformulier 8 uitsluitend in te vullen voor hoofdstuk 2, waarin de aangeboden maatregelen voor excellente uitvoeringskwaliteit worden beschreven?	Ja, wij delen eenzelfde interpretatie. Ja, het is toegestaan om standaardformulier 8 alleen in te vullen voor hoofdstuk 2.
584	Nvl	Vraag 502			Antwoord op Nvl vraag 43	U geeft hier een antwoord op de oorspronkelijke Nvl vraag 43. Helaas leidt het antwoord nog niet tot de gewenste bruikbare data. Uw geeft aan dat de lentedienstregeling alleen in mei en juni wordt gereden en daarbuiten niet. Dit is niet helemaal juist. In 2025 begon de lentedienstregeling op 28 april, waardoor het niet uitsplitsen van lentedienstregeling nog steeds leidt tot onbruikbare data voor april 2025 (waar de oorspronkelijke vraag 43 over ging). In 2024 begon de lentedienstregeling op 6 mei, waardoor het niet uitsplitsen leidt tot onbruikbare data voor mei 2024. Wij verzoeken u daarom nieuwe bestanden te leveren in maanden waarin zowel een lentedienstregeling als een winterdienstregeling wordt gereden, waarbij beide dienstregelingen volledig gesplitst zijn ofwel in aparte bestanden zijn weergegeven.	Dit bestand is gepubliceerd als Bijlage G.8 Data (17 lentedienst- en winterdienstregeling 2022-2025)
585	Nvl	Vraag 509			Netaanslu tingen huidige stallingen	In de beantwoording van vraag 509 staat dat de overdracht van de aanvraag van de verzwareing voor de Splitsbakweg geen probleem lijkt te zijn en zal worden uitgezocht. Omdat beschikbaarheid van stroom een uitermate belangrijke factor is in deze aanbesteding verzoeken wij u om uiterlijk met Nvl 3 antwoord te geven of overdracht van de aanvraag mogelijk is.	De verzwareing voor de Splitsbakweg is op hetzelfde moment aangevraagd als de aansluiting voor De Steiger: 12 juni. De aansluiting staat op naam van Keolis en indien zij geen gebruik meer maken van de locatie en van deze locatie vertrekken (en alleen dan) zal de aanvraag overgedragen worden aan een nieuwe huurder. Zie ook het antwoord op vraag 569.
586	Nvl	Vraag 515			Bereidver klaring	Wilt u aangeven waarom de bereidverklaring uiterlijk in 2028 vervalt en niet in 2026? Voor de bankgarantie kunnen wij dit begrijpen omdat dit de implementatie dekt maar de bereidverklaring wordt immers opgevolgd door de bankgarantie.	Bedankt voor uw oplettendheid. Het jaartal moet 2026 zijn en niet 2028. De stukken zijn hierop aangepast.
587	Nvl	Vraag 523			G2 Vervoerpl an	Op pagina 34 in de nota bene heeft u de tekst zodanig veranderd zodat wij voor aansluitingen op treinen en andere concessies uit moeten gaan van het Vervoerplan 2026. Dit vervoerplan beslaat echter slechts de concessie Almere. Kan u de dienstregeling van de NS en van de concessie Gooi-Vechtstreek verstrekken waarvan wij uit dienen te gaan in onze inschrijving?	U mag kiezen of u voor Aansluitingen uitgaat van Vervoerplannen 2025 of 2026 en geeft in uw Inschrijving aan welke keuze u hierin heeft gemaakt.
588	Nvl	Vraag 523			Referentie jaar Vervoerpl an	N.a.v. deze vraag past u het referentiejaar van het Vervoerplan aan naar 2026. Dit bevestigt ons, want dienstregelingjaar 2026 is nog niet gestart, laat staan te evalueren. Ook zijn nog niet alle relevante dienstregelingen (reguliere én vakantiedienstregelingen) van andere vervoerders gepubliceerd voor dienstregelingjaar 2026, waardoor geboden aansluitingen nog niet compleet inzichtelijk zijn. Aangezien u ook in de Aanbestedingsleidraad (pagina 34) heeft aangepast dat aansluitingen op andere vervoerders moeten worden afgestemd op "Vervoerplan 2026", kunnen wij geen volledig overzicht verschaffen van aansluitingen als wij uit dienen te gaan van dienstregelingjaar 2026, terwijl dit wel expliciet benoemd wordt als onderdeel van de beoordeling. Daarnaast is er over 2026 uiteraard ook geen gebruikdata beschikbaar om de effecten van de maatregelen in ons Vervoerplan te onderbouwen, terwijl deze onderbouwing expliciet gevraagd wordt om de maatregelen te kunnen beoordelen. Dit alles overwegende, verzoeken wij u met klem om deze aanpassing terug te draaien en het referentiejaar voor het Vervoerplan op 2025 te houden. Alleen dan kunnen Inschrijvers een deugdelijk Vervoerplan aanbieden en kunt u deze op een gedegen manier beoordelen.	Zie het antwoord op vraag 547.
589	Nvl	Vraag 524			Onduidelij k antwoord	Het antwoord op deze vraag is op meerdere manieren te interpreteren: 1. Vanaf 1 januari 2024 wordt de juiste OT/GD betaald en er is geen correctie van eerdere jaren meegenomen in de personeelsopgave. 2. Vanaf 1 januari 2024 wordt de juiste OT/GD betaald en is een correctie vergoed voor de eerdere foute betalingen. De huidige vervoerder verklaart dat de personeelsopgave inclusief de correctie is. Dat zou kunnen betekenen dat de totale loonsom te hoog is, immers deze is dan inclusief de correcties. Dit betekent dat vervoerders met verkeerde waarden rekenen. De normale loonsom zou dan lager moeten zijn. Hoewel dit tijdens de concessie een meevaler oplevert, betekent dit wel dat de huidige vervoerder met andere waarden kan rekenen dan andere partijen. Daarmee ontstaat een concurrentieel voordeel. Wij verzoeken u daarom het antwoord te verduidelijken, zodat voor andere inschrijvers volledig duidelijk wordt wat wel en wat niet in de personeelsopgave is meegerekend. Daarnaast verzoeken wij u inzichtelijk te maken wat het dispuut precies inhoudt en om welk bedrag het gaat. Mocht het zo zijn dat de opgave voor 2024 inderdaad ook de correcties bevat, verzoeken wij per ommegaande de huidige vervoerder aan te laten geven om welk bedrag de correcties gaan en op welke wijze / categorie deze in de personeelsopgave zijn meegenomen.	Vanaf 1 januari 2024 wordt de OT/GD berekend volgens een andere methode (inclusief standaard 17 ATV-dagen, zoals beschreven in de aangeleverde regeling), zoals overeengekomen met de OR. Eerder rekende de huidige concessiehouder met een gemiddelde per concessie (geaccordeerd door de OR). De wijziging per dienstregeling 2024 is een beleidsmatige keuze op basis van voortschrijdend inzicht en overleg met de OR, niet een herstel van een fout. Er is dus geen sprake van een correctie van eerdere jaren in de personeelsopgave 2024. Uit coulance volgt eind 2025 een nabetaling over het verschil tussen deze rekenmethoden over de jaren 2021-2023. De deskundigenverklaring vermeldt de juiste bedragen over 2024.
590	Nvl	Vraag 64			Geen aansluiting K10A+B met K10C	Het antwoord dat K10C een andere bron heeft is ontoereikend. Als voorbeeld geven we de volgende gerapporteerde feiten voor 2024: K10A + K10B excl. BTW: -€ 14,6 miljoen K10C: -€ 21,9 miljoen Verschil: -€ 7,3 miljoen (50%) Een afwijking van 50% duidt op fundamentele onzekerheid over de werkelijke reizigersopbrengsten. Wij verzoeken een volledige reconciliatie met de volgende onderdelen: 1) Een tabel die K10A + K10B + X = K10C toont, met daarin alle posten, exact en per categorie, die in K10C zijn opgenomen maar niet in K10A/K10B 2) Een verklaring waarom deze posten niet via de normale operationele rapportage worden vastgelegd? Dit is essentieel omdat wij de totale reizigersopbrengsten moeten kunnen verifiëren en begrijpen. Een verschil tussen verschillende administratieve bronnen is acceptabel, maar moet transparant zijn gemaakt. Dit zijn geen marginale verschillen. Zonder antwoord kunnen wij deze opbrengsten niet juist in onze berekeningen verwerken.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: De K10A-, K10B- en K10C-rapportages zijn opgesteld conform de geldende MIPOV-rapportageformats waar de zittend vervoerder zich aan dient te houden. Het verschil tussen K10A + K10B en K10C ontstaat niet doordat gegevens ontbreken in de operationele rapportage, maar door verschillen in rapportagesystematiek: K10A en K10B zijn gebaseerd op operationele data (transactiedatum). K10C volgt de financiële administratie (settlementdatum) en bevat aanvullende posten die niet in K10A/K10B worden opgenomen. Voorbeelden van posten die wel in K10C zijn opgenomen, maar niet in K10A/K10B: - ROR-opbrengsten (Reizen-op-Rekening). - Wagenverkoppen inclusief buurtbuskaartjes. - Correcties en verrekeningen uit accountantscontroles. Concessiehouder heeft met de geleverde data volledig voldaan aan de verplichte rapportages en het gebied van nabespreken.
591	Nvl	vraag 82	nvt	nvt	Beoordelingscommissie	U schrijft dat de voltallige beoordelingscommissie 'in principe' aanwezig is bij de toelichtende presentatie. In welke gevallen is dit niet de volledige commissie en hoe borgt de gemeente dan de gelijkwaardigheid en transparantie in de beoordeling?	De gemeente streeft ernaar dat alle leden van de beoordelingscommissie aanwezig zijn. Indien dit niet mogelijk is, bijvoorbeeld door ziekte, wordt geborgd dat alle leden beschikken over dezelfde informatie door middel van een geluidsopname en het delen van de gepresenteerde slides.
592	Nvl	vraag 382	6.5	36	Bestaand materieel	De gemeente blijft bij de uitsluiting van bestaand materieel bij de beoordeling, met de motivatie dat het nieuwe materieel 'structureel en langdurig' wordt ingezet. Binnen de kaders van de uitvraag is het goed mogelijk, dat er bestaand materieel tot eind 2030 ingezet wordt. Dat lijkt ons ook structureel en langdurig, immers 1/3 van de concessieperiode. U beschrijft dat het ook in het voordeel van de concessiehouder is om gedurende die periode comfortabel, toegankelijk en flexibel materieel in te zetten. Dat is nog meer in het belang van de reizigers binnen de gemeente. Het lijkt ons in uw belang om die inzet te kunnen borgen en verantwoorden naar uw reizigers. Wilt u heroverwegen de inzet van bestaand materieel op te nemen in G4?	De tekst blijft ongewijzigd: bestaand materieel wordt niet meegenomen in de beoordeling van G4.
593	Overnameregeling ZE-bussysteem	3	3.2 en 3.3	5	Kennisgeving	Kunt u toelichten hoe u zich voorstelt dat de verplichting om twee jaar voor het normale einde van de concessie een schriftelijke kennisgeving te verstrekken, wordt behandeld in geval van een tussentijdse beëindiging van de concessie?	In dat geval zijn artikelen 3.2 en 3.3 niet van toepassing. De in artikel 2 van de Overnameregeling beschreven Assa's vallen dan automatisch (zonder voorafgaand verzoek van de Concessiehouder) onder de Overnameregeling.

594	Overnameregeling ZE-bussysteem	4	4.2	6	Art. 4.1 lid d in art. 4.2	Vergeleken met andere Nederlandse concessies merken wij op dat dit artikel lid 4.1, lid d, niet bevat, in lijn met de Overnameregeling van eerdere aanbestedingen. Gezien het belang van een dergelijke bepaling voor de financierbaarheid van het project, zou het mogelijk zijn om het artikel af te stemmen op andere concessies en lid d van artikel 4.1 op te nemen?	Akkoord. In artikel 4.2 wordt na "en/of c" ingevoegd: "en/of d".
595	Overnameregeling ZE-bussysteem	8	8.5	11	Voetnoot	Overnameovereenkomsten van andere concessies bevatten een zeer nuttige voetnoot: de bescherming van de financier tegen eventuele achterstanden in het onderhoud. Bent u bereid deze ook toe te voegen?	Wij vermoeden dat uw vraag ziet op artikel 8.6 (welk artikel overeenkomt met artikel 8.5 in de overnameregeling behorende bij andere concessies). Wij stemmen in met uw voorstel en voegen aan het eind van de voorlaatste zin van artikel 8.6 (na: "... de betreffende Assets.") de volgende voetnoot toe: "Indien de Concessiehouder en diens financier gebruik maken van de mogelijkheid een Meerpartijenovereenkomst te sluiten met de Gemeente, worden het bedrag van de Onderhoudsachterstand en de vermeerdering met 5% niet afgetrokken van de door de Opgvolgende concessiehouder aan de financier te betalen koopsom, maar zal de Concessiehouder dit bedrag betalen aan de Opgvolgende concessiehouder. De Gemeente kan ervoor kiezen dit bedrag in te houden op (een voorschot op) de aan de Concessiehouder te betalen exploitatiebijdrage en zelf uit te betalen aan de Opgvolgende concessiehouder."
596	Programma van eisen	6	6.2.20	33	Klanttevredenheid	Hoe verhoudt de beoogde stijging van het cijfer Kans op zitplaats zich ten opzichte van de wens voor de uitstraling van een metrodienst, met eisen zoals 4.5.18?	Ondanks dat de gemeente toestaat dat er op korte afstanden gebruik kan worden gemaakt van staanplaatsen (wat past bij een metro-achtige dienst), eist de gemeente vanaf 2028 wel een hogere beoordeling op het element "kans op zitplaats" ten opzichte van de huidige situatie.
597	Programma van eisen	3	3.2.8		Dienstregeling 2026	Volgens deze eis dient de dienstregeling van 2026 als basis voor het vervoerplan voor 2030. In de dienstregeling van 2026 zijn de vertrektijden van de R-Netlijnen 329 en 330 zeer onregelmatig; zo varieert in het weekend het aantal ritten in een uurloot tussen de 1 en 3 ritten. Kunt u aangeven of met deze bedieningstijden de eis van 2 x per uur onregelmatige vertrektijden is geborgd? Zo niet, kunt u aangeven welke wijzigingen zijn toegestaan voor de jaren 2028, 2029 en 2030?	In uw Vervoerplan 2031 beschrijft u de regelmaat die u hanteert wanneer twee (of meer) lijnen samen een relatie bedienen, of de uitgangspunten die u hiervoor hanteert. Het is in uw Vervoerplan toegestaan de vertrektijden te wijzigen zolang het de helderheid of anderszins de kwaliteit voor de reizigers bevordert, zoals overigens voor elke lijn het geval is.
598	Programma van eisen		6.2.13		Vertrekpunctualiteit	In PVE, art 6.2.13 stelt u eisen aan de vertrekpunctualiteit. In het kader hiervan hebben we de KVV-informatie uit de open data geanalyseerd voor de periode januari 2022 t/m april 2025. Dit omdat de informatie in MIPOV kernelement 5A niet voldoende verfijning biedt, we kunnen niet inschatten hoeveel ritten meer dan 15 seconden te vroeg vertrekt. Wat ons bij de concessie Almere in deze periode opvalt, is dat het aantal ritten dat te vroeg (1 of meer seconden te vroeg) vertrekt erg laag is (1,16%), en het aantal ritten dat op precies 0 seconden vertrekt erg hoog (2,36%). Vervolgens hebben we ingezoomd op secondenniveau, waarbij we verwachten dat de waarden voor punctualiteit van +1 seconde en -1 seconde vergelijkbaar zijn, omdat een chauffeur immers niet op de tweede nauwkeurig zijn deur kan sluiten en vertrekken. Wij zien hier dat 1,21% van de ritten exact 1 seconde te laat vertrekt, en 0,07% van de ritten exact 1 seconde te vroeg, wat ons zeer onwaarschijnlijk lijkt. Ter vergelijking hebben we gekeken naar andere streekvervoerders, waar we op waardes van resp. 0.32% en 0.41% uitkomen, wat zoals verwacht in dezelfde orde van grootte ligt. Verder constateren we dat het aantal ritten dat meer dan 15 seconden te vroeg vertrekt in Almere ca 0.64% is, terwijl het landelijk gemiddelde bij de streekvervoerders op 4.81% ligt. Ook bij andere concessies van Keolis ligt dit percentage in lijn met het landelijk gemiddelde. Bijgevoegd hebben we een grafiek waarin de vertrekpunctualiteit voor Transdev (de streekvervoerder waarbij het laagste percentage ritten meer dan 15 seconden te vroeg vertrekt, nl 3.41%) en Almere met elkaar vergelijken. Aangezien de huidige gerealiseerde vertrekpunctualiteit dichtbij de gestelde punctualiteitseisen (eis 6.2.13) ligt vermoeden wij dat u deze waardes bepaald hebt op basis van deze eisen. Omdat de gerapporteerde cijfers voor met name de te vroeg vertrokken ritten onverklaarbaar laag lijken te zijn, willen we u vragen of u de percentages in eis 6.2.13 a en b te heroverwegen. Wij verwachten namelijk dat de gestelde eisen in werkelijkheid niet haalbaar zijn. Bent u daarom bereid ofwel de percentages te verlagen (bijvoorbeeld met 4%) ofwel de waardes aan te passen naar -30 seconden tot +180 seconden? Zo nee, kunt u toelichten hoe tegen de huidige vertrekpunctualiteitswaardes aankijkt?	Wij gaan hier niet in mee mede gelet op vrijliggende busbanen in deze Concessie en de absolute prioritering bij VR's.
599	Standaardformulier 9				Dienstregeling jaar	In Nvl-2a heeft u in een mededeling de focus van het vervoerplan en het aantal DRK aangepast naar 2031. Het bijbehorende standaardformulier 9 spreekt echter nog van 2028. Wij kunnen ons voorstellen dat het voor u wenselijk is om ook een opgave te ontvangen van het aantal dienstregelingsskilometers in dienstregeling 2028 (aansluitend op de kwalitatieve beschrijving zoals gevraagd in onderdeel 2c van het Vervoerplan). Wilt u daarom een aangepaste versie van standaardformulier 9 aanleveren, met een extra tabblad voor het dienstregelingjaar 2031, met daarin indien nodig aanpassingen in de dagen van de week waarop de feestdagen in het standaardjaar 2031 vallen?	We passen standaardformulier 9 aan naar het jaar 2031. Het aantal DRK in 2028 is geen onderdeel van de beoordeling, dit hoeft u niet aan te leveren. Ten overvloede: de kwaliteit van het Vervoerplan 2028 is wel onderdeel van de beoordeling.
600	Standaardformulier 9				Maximale score	In uw antwoord op vraag 436 in Nvl-2a heeft u het maximale aantal te behalen punten (45 punten) op gunningscriterium G2 aangepast naar 40. In standaardformulier 9 staat nog het oude aantal te behalen punten in de formule in cel C25. Wilt u deze formule aanpassen?	Ja.
601	Standaardformulier 9				Feestdag en	In standaardformulier 9 geeft u aan dat alle 6 feestdagen vallen in de schoolvakanties. Dit komt voor de kerstdagen overeen met het uitgangspunt in de aanbestedingsleidraad (G1.4) Voor de overige feestdagen kan afhankelijk van het aanbod van de inschrijver een situatie ontstaan waardoor het aanbod aan DRK's op jaarbasis afwijkt in het genormaliseerde jaar in vergelijking met een werkelijk dienstregelingjaar. Voorbeeld: Bij het hanteren van slechts een zomer- en kerstvakantie (8 weken/40 werkdagen) gaan de in het genormaliseerde jaar 6 feestdagen ten koste van vakantiedagen, waardoor slechts 34 vakantiedagen overblijven. In een werkelijk dienstregelingjaar valt een deel van de feestdagen buiten de vakantie (2e Paasdag, Hemelvaart en 2e Pinksterdag) en gaan deze dus ten koste van een basis werkdag, waardoor in dat geval 37 vakantiedagen in het jaar voorkomen. Het werkelijke jaar kent daardoor evenveel zonfeestdagen maar meer vakantiedagen en dus in totaal minder DRK op jaarbasis. Gaat u ermee akkoord dat inschrijvers de feestdagen meetellen op de momenten waarop deze daadwerkelijk vallen in 2031 en in plaats van het dienstregelingtype wat op die dag zou rijden, hetzelfde uitgangspunt zoals u bij Koningsdag en bevrijdingsdag hanteert?	Standaardformulier 9 is aangepast in lijn met uw verzoek door hetzelfde uitgangspunt te hanteren voor tweede paasdag, hemelvaart en tweede pinksterdag als voor koningsdag en bevrijdingsdag. Zie ook het antwoord op vraag 599.
602	Standaardformulier bankgarantie					In punt 4 van de bankgarantie is de volgende tekst opgenomen: "Schriftelijke mededelingen dienen de Bank te bereiken op het adres". Onze bank verzoekt om deze tekst als volgt aan te passen: "Schriftelijke mededelingen dienen de Bank per koerier of aangetekende post te bereiken op het adres". Wilt u het verzoek van onze bank overnemen?	Hiermee stemmen wij niet in. Een dergelijke drempel is niet benodigd mede gelet op het feit dat in Nederland een ontvangsttheorie geldt.
603	Vervoerplan 2026					Op 28 oktober heeft u het vervoerplan 2026 van Keolis gedeeld. Hierbij heeft u aangegeven dat dit inclusief de dienstregelingstabellen is. Wij hebben echter alleen de dienstregelingtabel van lijn 326. Van de nieuwe lijn 329 is geen dienstregelingtabel opgenomen. De frequentietabel is niet voldoende bruikbaar. Wij verzoeken u deze met spoed alsnog aan te leveren.	Deze is bij deze Nota van Inlichtingen 3a gevoegd.
604		Vraag 533				Zoals in vraag 533 wordt onderbouwd, is er zeer weinig tot onvoldoende vertrouwen in de geleverde cijfers aangaande de reizigersopbrengsten. Dit is zeer kwalijk. Wij moeten immers de opbrengsten prognosticeren tot einde van de concessie. Om dat te kunnen, hebben wij betrouwbare opbrengstgegevens nodig van voorgaande jaren. Hiermee is dan ook wat ons betreft de noodzaak aangetoond om accountantsverklaringen over de periode 2018 t/m 2024 te verstrekken. Wij verzoeken u daarom met klem om te zorgen voor een level-playing-field en de huidige concessiehouder nadrukkelijk te verzoeken mee te werken aan het publiceren van de verklaringen. Het is immers door zijn wijze van opbrengstregistratie dat wij, en u, in deze zeer ongewenste situatie zitten.	Zie het antwoord op vraag 609.
605					Bolderweg 49	Als de huurder zonnepanelen op het dak wil leggen van de werkplaats en/of kantoor aan de Bolderweg 49, maakt de verhuurder de dakconstructie hiervoor geschikt?	Wanneer de huurder zonnepanelen wil leggen op het kantoor en/of de loods zal de verhuurder de dakbedekking hier toe vervangen. Daarbuiten voert de verhuurder geen vervanging van de dakbedekking uit. Er vindt derhalve geen aanpassing van de dakconstructie plaats.
606					Bolderweg 49	Bij welke andere verduurzamingsmaatregelen heeft de verhuurder ook een inspanningsplicht? (HR++-glas, vloer-/wand-/dakisolatie, CV-ketel/warmtepomp, airco's, voerverwarming, etc.)	De verhuurder heeft voor andere verduurzamingsmaatregelen geen inspanningsplicht. Zie de huurovereenkomst. De verhuurder kan kosten van verplichte maatregelen door belasten aan huurder omdat daar het voordeel ook ligt. Dit geldt ook voor de verlichting in de hal waarvan is vastgesteld dat deze vervangen moet worden. De benodigde TL-buizen zijn niet meer te krijgen.
607					Bolderweg 49	Wat is de exacte locatie/grond aan de Bolderweg 49-51, inclusief vierkante meters, welke aan de burens (Bolderweg 53, Hangchaparts) gegund is, t.b.v. hun gewenste uitbreiding?	Zie antwoord op vraag 367 van deze nota van inlichtingen
608					Extra Nvl ronde	Wij constateren dat meerdere vragen vanuit verschillende Nvl's nog niet beantwoord zijn, ofwel dat er antwoord gegeven is, maar dat er op regelmatig grote twijfel bestaat over de juistheid van het antwoord. Dit betreft primair de geleverde databestanden van de huidige vervoerder. Het laatste moment om vragen te stellen is woensdag 19 november. Dit terwijl er nog veel antwoorden niet bekend zijn. Wij verzoeken u daarom (minimaal) één extra Nvl mogelijkheid toe te voegen. Afhankelijk van de juistheid van de antwoorden kan het zelfs nodig zijn om meer vragenrondes toe te voegen. Bent u hier toe bereid?	Zie het antwoord op vraag 540.

609				Verstoring level-playing field	Het valt ons op dat u regelmatig extra Nvl's verstuurd, zodat niet onnodig lang gewacht hoeft te worden op antwoorden. Dat waarderen wij enorm, onze dank daarvoor. We zien echter ook dat het erg lang duurt voordat data van Keolis opgeleverd wordt. Daarnaast blijkt dat de data vaak onjuist en onvolledig is. Deze vorm van vertragen frustreert andere partijen enorm en zorgt ervoor dat vervoerders onnodig lang moeten wachten op werkbare data. Daarmee ontstaat een groot voordeel voor Keolis: zij zorgen ervoor dat andere vervoerders te weinig tijd krijgen om een adequaat bod op te stellen, waardoor de winstkans voor Keolis toeneemt. Daarmee ontstaat een verstoring van het level-playing field. Wij willen u dan ook vragen om Keolis te sommeren voor 26 november 2025 alle openstaande vragen met betrekking tot datalevering adequaat te beantwoorden en de vragen met betrekking tot de juistheid en volledigheid van de data vertrouwenwekkend te beantwoorden. Wij begrijpen dat accountantsverklaringen zoals gesteld in het antwoord op Nvl vraag 533 niet zomaar gedeeltelijk kunnen worden. Wel kunt u als concessiegever inzage in deze verklaringen krijgen. Daarom stellen wij voor dat u deze inzage verkrijgt en verklaart dat de onderhavige bestanden juist en volledig zijn. Bent u hiertoe bereid? Zo nee, hoe borgt u dat alle vervoerders zekerheid hebben over de juistheid van de geleverde data en deze betrouwbaar kunnen verwerken in hun business case.	Wij hebben de opbrengsten uit de accountantsverklaringen over de reizigersopbrengsten over de jaren 2019-2023 vergeleken met de opbrengsten uit bestand K10C en vervoerder gevraagd naar de aansluiting van deze cijfers. De concessiehouder verklaart het volgende: <i>Naar aanleiding van uw verzoek willen wij graag toelichting geven op de verschillen tussen het bestand K10C en de subsidieverklaring van onze accountant.</i> <i>Het bestand K10C is een directe afspiegeling van onze financiële administratie, opgesteld volgens MIPOV-format. Eventuele correcties vinden plaats na controle van de jaarrekening of op basis van de opbrengstverantwoording. Na het afsluiten van het boekjaar kunnen wij geen correcties meer boeken in de administratie. Correcties boeken we om die reden in het open boekjaar. Dit verklaart waarom er verschillen kunnen optreden tussen het K10C-bestand en de uiteindelijke subsidieverklaring van de accountant. Dit is een gangbare praktijk.</i> <i>Belangrijk om te benadrukken is dat deze correcties elkaar opheffen, wat het totaal van het verschil op 36K over 5 jaar brengt.</i> <i>Tot slot wil ik nog wel weerleggen wat de vraagsteller suggereert, namelijk dat er inconsistenties zitten in het bestand K10C. Wij betreuren de fout die is gemaakt in de initiële aanlevering van K10C. Sinds de aanlevering van het gecorrigeerde bestand en de publicatie daarvan via Tendemed op 16 september, klopt dit bestand en hebben alle vervoerders inzage in de correcte opbrengsten. De enige aanpassingen die in het bestand zijn gedaan na die datum, is het verder splitsen van bepaalde posten (op verzoek van de vervoerders en gemeente).</i>
610	Programma van eisen	8	8.2.11	Kosten	Kunt u toelichten waarom de kosten voor het vaststellen van extra reizigersopbrengsten – voortvloeiend uit een eenzijdige tariefswijziging door de gemeente – deels bij de concessiehouder worden gelegd? In onze optiek is deze bepaling opmerkelijk, omdat de aanleiding voor deze procedure volledig ligt bij een besluit van de gemeente.	We hebben de eisen 8.2.9 tot en met 8.2.17 aangepast, waarbij de initiële kosten van de procedure bij de Gemeente belegd zijn.
611	Programma van eisen	8	8.2.13 t/m 8.2.17	Tariefverlaging	In de eisen 8.2.13 t/m 8.2.17 lezen wij dat de gemeente in het geval van een tariefverlaging de exploitatiebijdrage maximaal verhoogt met de hoogte van de verminderde reizigersopbrengsten, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele stijgingen in reizigersaantallen. Wij hebben hierover een vraag: Kunt u toelichten waarom deze bepaling is opgenomen binnen een opbrengstencontract? In onze optiek lijkt deze systematiek uit te gaan van een directe en lineaire relatie tussen tariefverlaging en reizigersopbrengsten, terwijl dit in de praktijk een complex verband is dat door meerdere factoren wordt beïnvloed (zoals reizigersgedrag, substitutie-effecten en marktdynamiek). Wij vragen ons af hoe deze eis past binnen de constructie van een opbrengstencontract, waarin het ondernemersrisico en de prikkel tot optimalisatie juist centraal staan.	In de basis wordt het tarievenplan vastgesteld volgens de in het P+V beschreven procedure, waarbij het primaat bij de Concessiehouder ligt. Echter heeft de Gemeente de wens om, in specifieke gevallen, directe invloed uit te oefenen op de hoogte van de tarieven. Hierbij beseft de Gemeente dat het aanpassen van de tarieven invloed heeft op de Reizigersopbrengsten. Omdat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Concessiehouder ligt vindt de Gemeente het redelijk om de beschreven compensatie op te nemen in het Bestek voor het geval dat de Gemeente besluit gebruik te maken van deze bevoegdheid. Het inzicht op de effecten van een tariefverhoging of -verlaging helpt daarbij met het maken van een dergelijke keuze.
612	Programma van eisen	8	8.2.9 t/m 8.2.12	Tariefverhoging	In de eisen 8.2.9 t/m 8.2.12 In de aanbestedingsdocumenten lezen wij dat de gemeente tarieven eenzijdig kan verhogen indien dit naar verwachting leidt tot extra reizigersopbrengsten. Vervolgens wordt de exploitatiesubsidie maximaal verlaagd met de hoogte van deze extra opbrengsten, waarbij ook rekening wordt gehouden met stilstand van materieel en/of personeel en eventuele dalingen in reizigersaantallen. Deze bevoegdheid laat andere bezuinigingsmaatregelen onverlet. Kunt u toelichten waarom deze bepaling is opgenomen binnen een opbrengstencontract? In onze optiek introduceert deze systematiek een directe koppeling tussen tariefverhoging en exploitatiesubsidie, terwijl de relatie tussen tariefaanpassing en reizigersopbrengsten in de praktijk complex en niet-lineair is (bijvoorbeeld door effecten op vraag, substitutie en operationele kosten). Hoe ziet de gemeente deze bepaling in verhouding tot het uitgangspunt van een opbrengstencontract, waarin het ondernemersrisico en de prikkel tot optimalisatie juist centraal staan?	Zie het antwoord op vraag 611.
613	Programma van eisen	8	8.2.10, 8.2.15	Termijn	In onze optiek is de voorgestelde timing niet haalbaar en is er minimaal een doorlooptijd van een half jaar nodig, mede vanwege verplichte afstemming met het ROCOVF. Hoe ziet de gemeente deze planning in relatie tot de wettelijke en procedurele vereisten?	De termijn in 8.2.11 is aangepast naar 6 maanden.