

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 4 hebben twee tabellen met vragen en antwoorden. De nog resterende openstaande vragen uit eerdere nota's van inlichtingen, hebben we beantwoord in de bovenstaande tabel (vraag 172). De vragen in het kader van Nota van Inlichtingen 4 zijn beantwoord in de tabel daaronder (vanaf vraag 614).

‘- Overeenkomstig vraag 362 is bij deze Nota van Inlichtingen 3b ook een aangepaste Bijlage G.2 Concept huurovereenkomst Boldeweg 49 Almere opgenomen. Daarbij merken wij op dat Artikel 1.2 is aangevuld met : "Het gehuurde mag eventueel ook gebruikt worden als werkplaats van zero emissie bussen.". In plaats van de in antwoord 362 opgenomen ("... elektrische bussen)".

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente in nota 2c
172	Deel B Concept concessiebesluit	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?	Zie het antwoord op vraag 619.
Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
616	Aanbestedingsleidraad		6.6	41	Duurzame bedrijfsvoering	Kunt u bevestigen dat duurzame bedrijfsvoering geldt is op materieel, laadinfra en onderdelen? Of bedoelt u de gehele bedrijfsvoering?	Duurzame bedrijfsvoering ziet op de gehele bedrijfsvoering, inclusief maar niet beperkt tot materieel, laadinfra en onderdelen. Dit kan bijvoorbeeld ook processen, energiegebruik, personeelsbeleid en overige bedrijfsactiviteiten omvatten die significant bijdragen aan duurzaamheid.
617	Bijlage B.1 Begrippelijst				Zero-emissiebussysteem	Het begrip Zero-emissiebussysteem komt twee keer voor in de begrippenlijst. Kunt u aangeven welke de juiste is?	Zie het antwoord op vraag 618.
618	Bijlage B.1 Begrippelijst			9	Zero-emissiebussysteem	Het valt ons op dat u in Bijlage B.1 Begrippenlijst op pagina 9 twee keer een definitie heeft opgegeven voor het begrip Zero-emissiebussysteem. Eén keer als 'Zero-emissiebussysteem (ZE-bussysteem)' en één keer als 'Zero-emissiebussysteem'. Dit lijkt ons één en hetzelfde, echter heeft u twee verschillende omschrijvingen opgegeven. Graag ontvangen wij hierover verduidelijking.	De juiste definitie is: "Het geheel van ZE-materieel (incl. Niet-vervoerderspecifieke telematica), Energievoorzieningen, Tank- en Laadinfrastructuur, onroerend goed, installaties, inrichtingen, garantiebepalingen, (huur)overeenkomsten en vergunningen zoals gedefinieerd in Artikel 2 (Scope) van de Deel F (Overnameregeling ZE-bussysteem)." De stukken zijn hierop aangepast.
619	Nvl	Vraag 172				U beschrijft hier dat u met de Provincie Flevoland in gesprek bent over de garantie van een Overnameregeling in de opvolgende concessiedocumenten. Tegelijkertijd doet u in deze procedure de toezegging dat er een Overnameregeling opgenomen wordt. Kunt u toelichten hoe u deze garantie kunt afgeven als dit bijkaar nog niet is afgestemd met dan wel toegezegd door de Provincie?	De Gemeente heeft Provincie Flevoland verzocht toe te zeggen dat zij – indien zij een opvolgende concessie zelf verleent – uitvoering zal geven aan de Overnameregeling. Mocht Provincie Flevoland niet bereid zijn een dergelijke toezegging te doen, dan geldt de Overnameregeling uitsluitend indien de Gemeente – op grond van een nieuw delegatiebesluit – bevoegd zal zijn een opvolgende concessie te verlenen. In dat geval zal bij Nvl 5 het volgende artikelid worden toegevoegd aan de Overnameregeling: <i>1.2 Deze overnameregeling is uitsluitend van toepassing indien en voor zover de bevoegdheid tot verlening van de opvolgende concessie door de provincie aan de Gemeente is gedelegeerd. Indien geen delegatie plaatsvindt, zal de Provincie de opvolgende concessie voorbereiden en verlenen. De Gemeente kan in dat geval geen overnameverplichting opnemen of daaraan uitvoering geven. Wel zal de Gemeente in dat geval de Provincie verzoeken uitvoering te geven aan deze overnameregeling. Indien de Provincie aan dit verzoek voldoet, is de Concessiehouder verplicht aan de Provincie volledige medewerking te verlenen aan de uitvoering van de overnameregeling.</i> Los van het voorgaande heeft de gemeente besloten om alle assets die in artikel 2 Overnameregeling zijn beschreven automatisch onder de Overnameregeling te laten vallen (zonder voorafgaand verzoek Concessiehouder). Artikel 3.2 en 3.3 zijn vervallen. De overnameregeling is hierop aangepast.
620	Nvl	Vraag 540			Planning	Dank voor het in de gelegenheid stellen van inschrijvers voor een extra vragenronde. Echter, in de herziene planning ontvangen inschrijvers de laatste antwoorden op 17 december 2025 en is het indienmoment voorzien op 27 februari 2026. Graag zouden wij nog een extra vragenronde zien (eventueel alleen voor verduidelijkingsvragen) eind januari 2026. Dit zodat inschrijvers niet twee maanden voor het indienmoment geen vragen meer kunnen stellen.	Wij zijn bereid tot zulke diensende vragen nog te beantwoorden. U wordt verzocht de vragen uiterlijk donderdag 8 januari voor 12.00 uur te hebben verzonden via de berichtenmodule in het gebruikelijke format. Indien er nog vragen worden ingediend streven we ernaar die uiterlijk donderdag 15 januari te beantwoorden in de laatste Nota van Inlichtingen.
621	Nvl	Vraag 545			Zero Emissie Bussysteem	Wij verbazen ons over dit antwoord, waarmee u inschrijvers de mogelijkheid lijkt te geven om tot december 2030 met dieselbussen te rijden en daarna nieuwe Zero Emissie bussen te laden met vervuulende dieselaggregaten tot het einde van de concessie. Dit is niet alleen in tegenspraak met uw eigen visie en doelen (uitstootvrij OV), maar ook met het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer en uw eigen aanbestedingsleidraad en PvE: - Het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer richt zich niet alleen op zero emissie aan de uitlaat, maar ziet gebruik van 100% Hernieuwbare energie als onderdeel hiervan (zie artikel 1.3 lid b); - In onderdeel 1d van het Transitieplan vraagt u om 'een planning van een betrouwbare transitie naar een 100% Zero Emissie bussysteem'; - In PvE-artikel 5.3.3 eist u dat Zero Emissie bussen worden geladen met Hernieuwbare energie (ongeacht instroommoment en dus ook voor 2030). Wilt u gelet op bovenstaande bevestigen dat u feitelijk dus een 100% Zero Emissie Bussysteem eist en niet slechts ZE-bussen die emissielos zijn aan de uitlaat?	De interpretatie dat ook na 31 december 2030 energie kan worden opgewekt met dieselaggregaten waarbij gebruikt wordt gemaakt van diesel is niet juist. In eis 4.3.1 is opgenomen dat vanaf 31 december 2030 uitsluitend ZE-materieel wordt ingezet. Tevens geldt eis 5.3.3 met betrekking tot het uitsluitend leveren van energie aan de Tank- en Laadinfrastructuur voor Bussen met Hernieuwbare energie. Hierdoor geldt voor deze concessie dat vanaf uiterlijk 31 december 2030 sprake is van een 100% ZE-Bussysteem. Middels het transitieplan worden Inschrijvers gevraagd aan te geven op welke wijze dit wordt ingevuld.
622	Nvl	Vraag 545	Antwoord			In uw antwoord op vraag 545 stelt u onder b) "Een transitieplan dat voorziet in een verdere zero emissie ontwikkeling van de Concessie leidt niet tot een hogere score." Hoe verhoudt dit zich met uw doelstelling dat de transitie rekening houdt met een circulaire economie? Het inzetten van niet zero emissie of niet hernieuwbare bronnen voor het laden van de bussen leidt immers toch tot verminderd rekening houden met een circulaire economie?	Wat u beschrijft onder "1. Maatregelen voor een betrouwbare transitie naar 100% zero-emissie" heeft betrekking op de doelstelling dat de Gemeente zo snel als mogelijk wil 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. Wat u beschrijft onder "2. Maatregelen voor de energietransitie en overgang naar een circulaire economie" heeft betrekking op de overgang naar een circulaire economie en het rekening houden met duurzame principes binnen de uitvoering van de Concessie.
623	Nvl	Vraag 547	Antwoord		Vervoerplan referentiejaar	Inschrijvende partijen krijgen van u de vrijheid om bij de wijzigingen in het Vervoerplan te baseren op 2025 of 2026. In de meest recente versie van de Aanbestedingsleidraad is deze aanpassing niet verwerkt. Kunt u dit alsnog doen?	We hebben deze aanpassing alsnog doorgevoerd.
624	Nvl	Vraag 547				U beschrijft hier dat Vervoerders mogen kiezen of zij de aanbidding baseren op het Vervoerplan 2025 of Vervoerplan 2026. Dit lijkt ons zeer onwenselijk. Het leidt er immers toe dat de gemeente aanbiddingen krijgt die op verschillende uitgangspunten zijn gesteld. Wij gaan ervanuit dat wij niet hoeven toe te lichten dat dit in strijd is met de aanbestedingsbeginselen. Wij verzoeken u met klem om een keuze te maken en gelijke uitgangspunten te formuleren voor alle inschrijvers. Wij verwijzen ook naar vraag 523 uit Nvl3b.	Wij maken hierin geen keuze. Het blijft toegestaan om de inschrijving te baseren op het Vervoerplan 2025 of het Vervoerplan 2026, waarbij Inschrijver kenbaar maakt op welk jaar de inschrijving is gebaseerd. Of een inschrijver ervoor kiest om zijn aanbidding te vergelijken met het Vervoerplan 2025 of 2026 maakt niet uit voor de waardering van het aanbod voor 2031. De kern is dat wij vragen om een Vervoerplan voor Dienstregelsingsjaar 2031. Dat jaar is gelijk voor alle inschrijvers. Wij zien dan ook niet hoe de keuzevrijheid en flexibiliteit die wij bieden zou conflicteren met de aanbestedingsbeginselen.
625	Nvl	Vraag 569			TenneT	In de e-mail van 12 juni 2025 geeft TenneT aan in het najaar meer duidelijkheid te verwachten over de opleverdatum voor het elektriciteitsstation in Utrecht Noord. Wij zijn benieuwd of deze duidelijkheid inmiddels is verschaft?	De benodigde informatie kunnen de vervoerders vernemen via https://www.tennet.eu/nl/projecten/provincies/utrecht/utrecht-noord . De verwachte ingebruikname ligt in of tussen 2033 en 2035. Het advies is uit te gaan van 2035 of later.

626	Nvl	Vraag 569		Liander	Dank voor het toevoegen van een e-mail van 12 juni 2025. Wij horen graag of dit de meest recente informatie is en vragen daarnaast om de toezegging dat mocht de huidige concessiehouder in de periode tussen 17 december 2025 en 27 februari 2026 nieuwe informatie ontvangen vanuit Liander zij dit delen met overige inschrijvers, zodat er sprake blijft van een gelijk speelveld.	De huidige concessiehouder heeft aangegeven dat er sinds 12 juni geen gesprekken gevoerd zijn met Liander over andere vormen van flexibele contracten voor de toekomst. De enige communicatie betreft de status van de verzwaren van de aansluiting. Voor de volledigheid de laatste details: "ACSa-aansluiting is net-technisch verouderd, deze moet up-to-date gemaakt worden, dit heeft gevolgen voor elektriciteitsnet in de omgeving. Indien station in de weg staat, kan deze aanpassing voor 2030 gerealiseerd worden (zonder benodigde verzwaring), voor de verzwaring is een nieuwe aanpassing nodig. Liander wacht bij voorkeur tot 2030 en doet beide aanpassingen in een keer. Benodigde aanpassing aan elektriciteitsnet in omgeving gereed in 2028-2030. Gewenste vermogen is tot na netcongestie niet beschikbaar, naar verwachting duurt het tot eind 2035 voor alle knelpunten zijn opgelost. Indien hier nieuwe informatie over beschikbaar is, delen we die met de gemeente."
627	Nvl	Vraag 569		Flexibele contracten	In NVI-vraag 509 attenderen wij u op het feit dat de huidige concessiehouder nu al de mogelijkheid heeft om met Liander N.V. te spreken over alternatieve contractvormen (zoals flexibele contracten, blokstream) of zelfs de toezegging krijgt, terwijl dit voor andere inschrijvers pas mogelijk is na het winnen van de concessie. a) In uw antwoord gaat u hier niet op in, vandaar nogmaals de vraag hoe u als opdrachtgever volledige transparantie en een gelijk speelveld borgt op dit onderdeel? b) Wij stellen voor dat de huidige concessiehouder alleen de mogelijkheid heeft om in haar transitieplan gebruik te maken van uitbreidingen of alternatieve contractvormen op de bestaande locaties, zoals bijvoorbeeld een flexibel contract, als deze informatie ook bij overige inschrijvers bekend is. Stemt u hiermee in?	a) De gemeente heeft de huidige concessiehouder verzocht onder andere antwoord te geven op de vragen rondom de aansluitingen, zie in dit kader ook het antwoord op de volgende vraag 628. Daarnaast geldt voor deze aanbesteding dat het partijen vrijstaat contact te zoeken met verhuurders, netbeheerders en andere partijen om mogelijkheden te onderzoeken dan wel afspraken te maken. b) Mede gelet op het antwoord onder a) stemmen wij niet in met het door u gestelde.
628	Nvl	Vraag 569		Aansluitingen Spijtkbakweg 101 en Steiger 47	Dank u voor het toevoegen van de e-mail van Liander waarbij de EAN code vermeld wordt van de aanvraag van de Spijtkbakweg 101. a) Onderzoek via het EAN codeboek leidt er echter toe dat er nog twee aansluitingen bestaan op de Spijtkbakweg 101, namelijk EAN code: 871687110003677105 en EAN code: 871687120000335656. Wij ontvangen graag per EAN code de specificaties van deze aansluiting (huidige vermogen, aanvraag tot uitbreiding en zo ja per wanneer en met welk vermogen). b) Ditzelfde geldt voor de Steiger 47. Ook hier is sprake van 3 aansluitingen (waarvan 1 bijzonder object). Graag ontvangen we de informatie voor de volgende EAN codes: 871687120000337537 871687110003677075 871687110004545670 (bijzonder object)	Dit zijn zeer kleine aansluitingen (geschikt voor bijv. kantoorvoorziening en de werkplaats in De Steiger), hier is geen verzwaring op aangevraagd. Specificaties zijn opgevraagd door de huidige concessiehouder en zullen na ontvangst ter beschikking worden gesteld.
629	Nvl	Vraag 569	Antwoord		In de geciteerde mail van Liander wordt onder het kopje "Wat kan er nog wel voor uw bedrijf?" gesproken over flexibele oplossingen. Wilt u bevestigen dat ook deze oplossingen voor de Spijtkbakweg vooralsnog niet mogelijk zijn omdat er sprake is van een knelpunt op het 150 kV netvlak en dat TenneT hierdoor geen ruimte biedt voor het inpassen van flexibel vermogen?	Voor zover bekend biedt TenneT op dit moment geen ruimte voor het inpassen van flexibel vermogen. De verwachting is dat netbeheerders middels het prioriteitenkader in Q1 2026 aangeven wat de ruimte op het net gaat zijn binnen het verzorgingsgebied. Dus niet per individuele aansluiting. Dit zegt dus ook niet op welke positie vervoerders staan met hun aanvragen t.o.v. andere sectoren.
630	Nvl	Vraag 569 en vraag 585		Overdragen aansluitingen	In het antwoord op NVI-vraag 509 geeft de huidige concessiehouder aan dat "indien zij geen gebruik meer maken van de locatie en van deze locatie vertrekken (en alleen dan) kan de aanvraag overgedragen worden aan de nieuwe huurder." Het valt ons op dat in dit antwoord van de huidige concessiehouder op een nadrukkelijke wijze wordt aangegeven dat zij bepalen om gebruik te blijven maken van de locatie en de daarbij behorende aansluiting, ook als er een andere partij dan de huidige de nieuwe concessiehouder is geworden. Als dit daadwerkelijk het geval is, dan geeft dat voor andere inschrijvers een groot (niet acceptabel) risico van de beschikbaarheid van een elementair onderdeel voor hun aanbieding. Wij vragen u met klem om meer duiding te geven aan dit antwoord van de zittende vervoerder met in ieder geval meer duidelijkheid, zo concreet mogelijk, hoe stellig dit uitgangspunt is en bij voorkeur een bevestiging dat de zittende vervoerder de huur direct bij start van de nieuwe concessie opzegt bij de verhuurder t.b.v. de nieuwe concessiehouder.	Verhuurder van de betreffende locaties heeft ons bevestigd dat de locaties bij overgang van de concessie alleen beschikbaar zijn voor de nieuwe concessiehouder. De huidige concessiehouder heeft aangegeven bij vertrek van de locatie na overgang van de concessie mee te werken aan overdracht van de aansluitingen.
631	Nvl	Vraag 578		Aflosauto's	Wij vinden uw argumentatie over de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het parkeren van auto's op Almere Centrum volstrekt onnavolgbaar, aangezien aflosauto's onderdeel zijn van het ov-systeem en operationeel onmisbaar zijn voor een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling. Chauffeurs logischerwijs pauze op deze locatie, waardoor extra loopafstand/reistijd direct ten koste gaat van de efficiëntie en daarmee het aantal geboden dienstregelingkilometers. Naar onze inschatting is in een halte op het busstation in ieder geval ruimte bieden voor drie aflosauto's. We vragen u daarom nogmaals en met klem om dit wel voor een langere tijdsduur toe te staan, zodat we chauffeurs niet met bussen moeten gaan aflossen.	Na heroverweging staan wij toe dat er 3 aflosauto's (gereguleerd op één halte) op het busstation Almere centrum worden geparkeerd voor de duur van 30 minuten.
632	Nvl	Vraag 578		Aflosauto's	Mocht u vasthouden aan de maximaal 10 minuten parkeren voor aflosauto's op station Almere Centrum, bent u dan bereid om alternatieve locaties aanwijzen voor parkeren van aflosauto's t.b.v. chauffeurwissels voor een periode langer dan 10 minuten, in de directe omgeving van het busstation? Bijvoorbeeld in de omgeving van de K+R zone of een voorziene taxi/standplaats rond station Almere Centrum.	Zie het antwoord op vraag 631.
633	Nvl	Vraag 587		Aansluitingen in Vervoerplan	In de beantwoording van deze vraag geeft u aan dat inschrijvers de vrijheid hebben om voor de aansluitingen van "Vervoerplan 2025 of 2026" te kiezen, maar in de Aanbestedingsleidraad is de tekst onder de 'nota bene' op pagina 35 niet aangepast. Wilt u de tekst herstellen dat voor het bepalen van aansluitingen op andere concessies het gebruik van dienstregeling 2025 (ook) is toegestaan?	Zie het antwoord op vraag 623.
634	Nvl	Vraag 597		Vervoerplan en dienstregeling 2026	U heeft het vervoerplan en de dienstregelingstabellen voor 2026 aangeleverd. Wij constateren dat de dienstregeling op diverse belangrijke punten afwijkt van hetgeen beschreven is in het vervoerplan: - In het Vervoerplan op pagina 17 staat een dienstregelingstabel van lijn 326. De meegeleverde dienstregelingstabel wijkt hiervan af. Dit is niet ten behoeve van aansluitingen op lijn 200 van TransDev. Deze zijn juist minder goed geworden. Ook wordt de aanboden (half)uursdienst niet gereden, maar wordt er een interval van 32 tot 34 minuten in de spits en 62 tot 67 minuten in de dal geboden. - Zoals in vraag 597 vermeld is, is de dienstregeling van lijnen 329 en 330 onregelmatig. Als we als voorbeeld lijn 330 richting Bijlmer op zondag nemen; in plaats van een strakke 30-minutendienst, varieert het interval tussen 18 en 43 minuten. Op pagina 21 van het vervoerplan staat vermeld dat lijn 330 op lijn 320 van Transdev is afgestemd. Lijn 320 rijdt wel een halfuursdienst, waardoor er veelal geen aansluitingen zijn. - Lijn 330, winterdienstregeling, richting Bijlmer: In de spitsrichting rijden 6 bussen per uur. Echter, om 7:41 en 8:14 is het interval vanaf t Oor 19 minuten. Vanwege de grote discrepantie tussen het vervoerplan en de geleverde dienstregeling vermoeden wij dat per ongeluk de onjuiste dienstregelingstabellen zijn aangeleverd. Als dat inderdaad zo is, kunt u de juiste dienstregelingstabellen aanleveren?	De dienstregelingstabellen zijn correct. De nieuwe dienstregeling en gemaakte keuzes zijn vanzelfsprekend via de gangbare kanalen besproken met de gemeente. 1. De huidige concessiehouder houdt rekening met de aansluiting op het bedrijventerrein (reiziger uit de 326), deze groep moet er niet op achteruit gaan. Daarnaast is bekend dat lijn 200 in de spits snel vertraging oploopt, in de dienstregeling is daarom op bepaalde momenten gekozen voor een ruimere overstap. 2. Lijn 329 en 330 zijn op elkaar afgestemd met een nauwsluitende overstap op t Oor. Lijn 329 is om lijn 330 gebouwd. De concessiehouder probeert de overstaptijd op station Muiden zo klein mogelijk te houden, dit kan ten nadele komen van het patroon. Afhankelijk van de wensen van gemeente Almere, volgen aanpassingen in de zomer 2026. 3. De winterdienstregeling is gebaseerd op de omlopen en beschikbare voertuigen.
635	Nvl	Vraag 597		Vervoerplan en dienstregeling 2026	Kunt u bevestigen dat inschrijvers hun maatregelen moeten vergelijken met de geleverde dienstregelingstabellen voor 2026, indien zij kiezen de vergelijking te maken met dienstregeling 2026?	Indien u ervoor kiest uit te gaan van dienstregeling 2025 dient u uit te gaan van die dienstregelingstabellen. Indien u ervoor kiest om uit te gaan van dienstregeling 2026 dient u te worden gegaan van die dienstregelingstabellen.
636	Nvl	Vraag 597	Antwoord		Naar aanleiding van uw antwoord op vraag 597 vragen wij om verdere verduidelijking. Kunt u bevestigen of er ondanks de onregelmatigheid van vertrektijden in de dienstregeling 2026 er met deze vertrektijden wel voldaan wordt aan de gestelde frequentie eis voor de op zichzelf staande lijnen? Uw antwoord geeft net als het P+V alleen de richtlijnen voor de bundeling van 2 lijnen, onze vraag is bedoeld voor de regelmaat van individuele lijnen. Kunt u bevestigen dat bij onregelmatige vertrektijden er met de gemiddelde frequentie voldaan wordt aan de frequentieeis?	Ja dat bevestigen wij. In uw Vervoerplan onderbouwt u, wanneer een lijn of samenstel van lijnen afwijkt van een regelmatig interval, waarom u hiervoor kiest. Dit kan bij de beoordeling van de kwaliteit van het Vervoerplan betrokken worden.
637	Nvl	Vraag 611 en 612			U beschrijft in het antwoord dat de Gemeente in 'specifieke gevallen' direct invloed wil uitoefenen op de hoogte van de tarieven? Gezien de mogelijke impact van deze wijzigingen, kunt u toelichten welke 'specifieke gevallen' u hiermee bedoelt? Hiermee kunnen de vervoerders een redelijke inschatting maken van de waarschijnlijkheid en mogelijke impact.	De gemeente wenst de mogelijkheid te behouden invloed uit te oefenen op de hoogte van de tarieven, bijvoorbeeld naar aanleiding van een politieke wens voor lagere tarieven.