

Mededelingen/wijzigingen van de gemeente Almere	
1	Zie de bij deze Nvl gevoegde verklaring van BDO waarin zij de verleende goedkeurende verklaring van 12 februari 2016 intrekken. De gemeente Almere heeft Connexxion vervolgens verzocht een aangepaste personeelsopgave ten aanzien van de concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek te verstrekken. De aangepaste personeelsopgave inclusief een deskundigenverklaring wordt zo spoedig mogelijk beschikbaar gesteld.
2	Reactie van Connexxion van 15 april 2016: "Als antwoord op vraag 175 in Nvl 1b is door Connexxion gemeld "De bijlage E15, bijlage E16, bijlage E17, bijlage E63 zijn door ons aangeleverd exclusief btw." Helaas moeten wij vaststellen dat wij daarin een fout hebben gemaakt: de MIPOV rapportages (dit zijn de bijlagen E15, E16 en E17) zijn inclusief BTW. Dit is helaas vandaag pas duidelijk geworden."
3	Over bepaling D3, met name het tekstgedeelte "Alle mutaties van de SOV-opbrengsten ten opzichte van de bij de aanbesteding opgegeven SOV-opbrengsten 2015, met uitzondering van de indexering, komen ten goede of ten laste van de gemeente Almere" zijn diverse vragen gesteld. De strekking van de vragen hebben te maken de het hierdoor weghalen van een ondernemingsprikkel en een opbrengstrisico voor de Concessiehouder na invoering van de MBO BOL 18- OV-kaart. Gezien de strekking van de vragen hebben wij besloten het hiervoor genoemde tekstgedeelte te verwijderen uit bepaling D3. Bepaling D3 luidt nu als volgt: "De opbrengsten uit het contract voor de SOV-kaart behoren tot de Reizigersopbrengsten. Bij ingang van de Concessie kan een nieuwe methode voor verdeling van de SOV-gelden ingaan. De nieuwe methode gaat uit van een verdeling op basis van de verrichte prestaties in termen van de gereden kilometers. Daarnaast kunnen de SOV-gelden periodiek wijzigen op basis van onderzoek. De Concessiehouder is verplicht alle informatie inzake de SOV-kaart kosteloos en direct te verstrekken aan de gemeente Almere. Als er wijzigingen in de contracten/vergoeding(en) plaatsvinden dan is de Concessiehouder verplicht dit direct aan de gemeente Almere te melden." In bepaling D.50 wordt de tekst "Risicoafdekking SOV-opbrengsten" verwijderd.
4	In de "Visie Busvervoer Almere 2018-2027" (bijlage E.30) wordt op pagina 7 verwezen naar een bijlage. Met deze bijlage wordt de in bijlage E.31 opgenomen "Ontwerpschets Busvervoer Almere 2018-2027" bedoeld.
5	De bij deze Nvl gevoegde bijlage "Afspraken Nieuwe Opbrengsttoedeling Studentenreisrecht VSS en VRS" ligt op 21 april 2016 ter vaststelling voor bij het Bestuurlijk Regionaal Openbaar Vervoer Beraad. De gemeente Almere staat positief tegenover deze afspraken. Indien de afspraken in het ROVB worden vastgesteld, committeert de gemeente Almere zich aan deze afspraken en worden de afspraken over de opbrengsttoedeling toegepast in de Concessie.
6	Bij de beoordeling van de Gunningcriteria G1b, G1c, G1e en G2 wordt uitgegaan van zeven cijfers. Het cijfer 6 heeft de volgende betekenis " <i>Draagt in zeer goede grote mate bij aan het doel</i> ". Deze betekenis wordt gewijzigd in " <i>Draagt in zeer grote mate bij aan het doel</i> "
7	In antwoord op vraag 107 is aangegeven dat een ontheffingsaanvraag in behandeling is. Deze aanvraag is door de aanvrager ingetrokken.

Vraag	deel bestek	hoofdstuk	artikel	pagina	onderwerp	vraag van Inschrijver	antwoord gemeente
Openstaande vragen uit de 1e Nota van Inlichtingen, de aanvullende Nota van Inlichtingen 1b en de 2e Nota van Inlichtingen							
10	A	Bijlage A.02			Personeelsopgave	Kunt u voor de in de personeelsopgave opgenomen directe en indirecte medewerkers onderscheid maken naar functie, zoals chauffeur, BOA/toezichthouder, monteur, medewerker servicepunt, etc.	De gemeente Almere heeft een nieuwe personeelsopgave opgevraagd. Overigens heeft Connexxion met betrekking tot indirecte medewerkers het volgende opgemerkt: "wij kunnen geen onderscheid maken naar functienamen voor de groep indirecte medewerkers. In onze aanleveringsbrief mbt de personeelsopgave worden door ons de mogelijke functiegroepen genoemd waaruit uiteindelijk een toewijzing zou kunnen plaatsvinden." Zie ook het antwoord op vraag 71.
71	Bijlage	A.02			Personeelsopgave Connexxion	Graag zouden wij het directe personeel 278,2 FTE opgesplitst zien in twee categorieën, te weten buschauffeurs en controleurs + medewerkers sociale veiligheid. Dit is cruciaal omdat de financiering van sociale veiligheid separaat wordt geregeld. Dit geldt natuurlijk ook voor de loonsom. Graag ontvangen wij een aangepaste opgave met een verbijzondering van deze aantallen.	De gemeente Almere heeft een nieuwe personeelsopgave opgevraagd.

200	Nvl 1	Nvi 45, 98 en 99			personeelsopgave	U geeft aan dat over de toekomstige ontwikkelingen geen goedgekeurde personeelsopgave is verstrekt. Wilt u voor de volledigheid bevestigen dat, conform artikel 37 en verder van de Wp2000, die met name gaat over de rechtsbescherming van de werknemers, voor overgang naar een volgende concessiehouder in aanmerking komen het directe en indirecte personeel, toe te rekenen aan de concessie Almere, dat op moment van overgang een arbeidsovereenkomst heeft gesloten met de huidige concessiehouder?	Onverminderd het bepaalde in de artikelen 662 en 663 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek gaan door de overgang van een concessie van rechtswege over op de nieuwe concessiehouder de rechten en verplichtingen, omschreven in artikel 38 van de WP2000, die op dat tijdstip voor de voormalig concessiehouder voortvloeien uit de privaatrechtelijke of publiekrechtelijke arbeidsverhouding tussen hem en: <ul style="list-style-type: none"> • een direct ten behoeve van de verrichting van het openbaar vervoer waarvoor de concessie werd verleend, werkzame persoon, en • een indirect ten behoeve van de verrichting van het openbaar vervoer waarvoor de concessie werd verleend, werkzame persoon, met inachtneming van artikel 37, tweede lid, WP2000.
201	Nvl 1	Nvi 45, 98 en 99			personeelsopgave	Wilt u tevens bevestigen dat de vervanging van de uitstroom een interne bedrijfsaangelegenheid is en dat de inschrijvers er van dienen uit te gaan dat het aantal FTE uit de personeelsopgave (inclusief nieuwe instroom) van rechtswege over gaat naar de nieuwe concessiehouder?	Zie antwoord op vraag 200.
202	A	Nvi 45, 98 en 99			personeelsopgave	De vraag wekt de suggestie dat de vraagsteller/inschrijvers de Algemeen verbindend verklaarde CAO Openbaar Vervoer niet hoeven te eerbiedigen. Conform artikel 12 van de CAO dient een werkgever bij voldoende formatie uitzendkrachten na 12 of 18 maanden een dienstverband aan te bieden. Wilt u nogmaals bevestigen dat de CAO OV dient te worden nageleefd?	De gemeente Almere is geen partij bij de CAO Openbaar Vervoer. Het is de verantwoordelijkheid van de werkgever de toepasselijke cao('s) na te leven. Zie onder andere artikel 38 WP2000.
223					Ziekteverzuim	Er worden in de bijlagen een aantal ziekteverzuimpercentages genoemd (10,13% / 8,07% en 7,23%). Kunt u aangeven of dit percentage berekend is op basis van de totaal uren of na aftrek van vakantiedagen?	Antwoord Connexxion: <i>"Het genoemde percentage is gebaseerd op de totaal uren (zonder aftrek van vakantiedagen, maar exclusief ATVDagen)."</i>
231	Nvl1b			Nvl1b	Vraag 164-165	Uit uw antwoord op de vragen 164 en 165 blijkt dat er door de gemeente geen aanleiding wordt gezien om te twifelen aan de juistheid van de verklaring personeelsopgave zoals deze is verstrekt door Connexxion. Daargelaten de (toepassing van de) wettelijke regeling zoals deze blijkt uit de WP2000 benadrukken wij evenwel nogmaals de onjuistheid van deze opgave. Wij verstrekken u hierbij (zie bijlage Hermes, personeelsopgave) (<i>noot redactie: deze personeelsopgave is als bijlage bij deze Nvl gevoegd</i>) de personeelsopgave van Connexxion inzake de aanbesteding Zuid-Oost Brabant. Deze opgave is verstrekt per datum 29 mei 2015, en gebaseerd op dezelfde omzetverhouding als de verhouding die is gehanteerd inzake de personeelsopgave ten behoeve van de concessie Almere (die is verstrekt per 1 oktober 2015). Als deze opgaven beide juist zijn en het aantal indirecten per miljoen omzet inderdaad is gestegen van 1.21 naar 1.7 (zie vraag 164) dan betekent dit enkel dat – kennelijk – het aantal indirecte personeelsleden dat bij Connexxion in dienst is, in de periode van 29 mei 2015 tot 1 oktober 2015 met 40,5% (het procentuele verschil tussen 1.21 en 1.7) is gestegen. Dit komt op een concern met een omzet van circa 900 miljoen neer op 450 extra medewerkers (1.7-1.21 x 900 miljoen). Een dergelijke stijging is bedrijfseconomisch en/of beleidsmatig niet verklaarbaar, en zelfs ongeloofwaardig. Deze onverklaarbare/ongeloofwaardige stijging brengt evenzeer mee dat onjuist is om aan te nemen dat de ratio direct/indirect personeel niet bovengemiddeld is. Ten opzichte van de verhouding direct/indirect inzake de concessie Zuid-Oost Brabant is deze verhouding inzake Almere 15% negatiever (bezien vanuit een evt. nieuwe	De gemeente Almere heeft een nieuwe personeelsopgave opgevraagd.

						concessiehouder) conform bijlage. Opnieuw wordt – het een en ander indachtig – er stellig en dringend op aangedrongen om de personeelsopgave die CXX heeft verstrekt nogmaals door een onafhankelijke derde te doen beoordelen. Overigens is het dringende verzoek om te bewerkstelligen dat Connexxion een afdoende en geloofwaardige verklaring verstrekt voor het feit dat binnen haar bedrijfsvoering, en ondanks een (kennelijk) doorgevoerde reorganisatie, het aantal indirecte personeelsleden in de periode van 29 mei 2015 t/m 1 oktober 2015 met 40,5% is toegenomen.	
Nieuwe vragen							
245	A	Bijlage A.17			Dienstregelingskilometers per traject	Hierbij wat gewenste extra trajecten voor aantal kilometers: - Noorderplassen Noord – Station Muziekwijk - Noorderplassen Noord – Middenkant - Gooisekant West – Gooisepoort - Gooisepoort – Station Muziekwijk - Gooisepoort – Hogekant - Station Poort – Station Poort via Homeruskwartier (lus) - Danswijk – Greta Garboplantsoen via Parkwijk Midden - Tussen de Vaarten Noord – Station Oostvaarders via Seizoenenbuurt - Tussen de Vaarten Noord – Station Oostvaarders via Eilandenbuurt - Station Oostvaarders – Station Oostvaarders via Seizoenenbuurt en Eilandenbuurt (lus) - Station Oostvaarders – Sieradenbuurt - Staatsliedenwijk - Molenbuurt Noord	Bijlage A.17 is aangevuld en bij deze Nvl gevoegd.
246	B	B.5.3.3	B. 97 + B.98	26	Gemakkelijk betalen - Distributie	In artikel B.97 stelt u dat de Concessiehouder verantwoordelijk is voor het volledig operationeel en functioneel houden van een netwerk voor het kopen en afhalen van reisproducten, waaronder het contracteren van de locaties waar deze automaten staan. Op basis van voorgenoemde artikel verzoeken wij u een volledig overzicht te verstrekken van alle op dit moment aanwezige distributiepunten.	In de, bij deze Nvl gevoegde, bijlage zijn de locaties van de distributiepunten opgenomen, waarvan door Connexxion met partijen contracten zijn afgesloten. In alle bussen van Connexxion in de huidige concessie Almere Streek en Stadsdienst Almere zijn zogenaamde "Pick-up devices" aanwezig. Daarnaast zijn in Almere distributiepunten van de NS en van partijen zonder een contract met Connexxion aanwezig. Hiervan hebben wij geen overzicht, anders dan het overzicht dat te vinden is op de website www.ov-chipkaart.nl .
247	B	B.5.5	B.135 + B.140	32	Veilig Reizen	Wilt u aangeven wat de status is van de gevoegde brief van de Dienst Stedelijke Ontwikkeling gericht aan de raad van de Gemeente Almere d.d. 12 april 2016 (zie bijlage bij dit format). En op welke wijze wij hiermee rekening dienen te houden in deze aanbesteding.	Met de brief van 12 april 2016 (kenmerk DSO/2016/4579667hk) heeft het college de raad geïnformeerd over aanpassingen in de onderhavige aanbesteding. Deze brief is als informatieve bijlage bij de Nvl 2b gevoegd. De in de brief genoemde extra eisen zijn verwoord in Nvl 2b.
248	B	B.5.6	B.153	34	Reisassistentie - specifieke eisen	De reisinformatie is uitgevoerd in materialen die passen bij de uitvoering van de informatiekasten op de diverse locaties. Bij aanvang van de Concessie is dat voor de informatiekasten in beheer bij de gemeente Almere, in verband met de aanwezigheid van een magnetische achterplaats, op Ferro materiaal. Hoe lang blijft de gemeente de informatiekasten beheren. En kunt u aangeven waaruit dat beheer bestaat en welke taken door de gemeente cq door de concessiehouder worden uitgevoerd en, als daar kosten aan verbonden zijn, welke omvang deze hebben en door wie deze worden gedragen? Nadat de gemeente is gestopt met beheer, in hoeverre zijn de tot dan toe gebruikte materialen en informatiedragers (zoals Ferro materiaal) dan verplicht om verder te gebruiken?	Het beheer en onderhoud van de aanwezige informatiekasten, die eigendom zijn van de gemeente Almere, wordt in opdracht van de gemeente Almere met een langjarig contract uitgevoerd door een marktpartij (momenteel JCDecaux). Er zijn geen voornemens het eigendom en de wijze van beheer en onderhoud te wijzigen. De Concessiehouder hoeft geen beheer aan de informatiekast uit te voeren. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de reisinformatie in de informatiekast.

249	B	B.4.3.4	B.44	13	Stadsdienst	Is de NB1 onder artikel B.44 ook van toepassing indien wij in ons vervoerplan op andere locaties in de stad een lus/tegenlusconstructie toepassen (bij deze vraag gaat het uitdrukkelijk dan niet om trajecten ten noordoosten van Station Buiten)?	NB1 in artikel B.44 is alleen van toepassing op de Ritten in Almere Haven.
250	B	B.4.3.4	B.44	13	Stadsdienst	Mogen wij de eisen in de kolom vakantie (zomer sinds Nvl 2) van de tabellen onder B.44 en B.45 en ook toepassen in de voorjaarsvakantie, meivakantie, herfstvakantie en kerstvakantie?	Nee
251	B	B.4.3.4 + B.4.3.5	B.44+B.45+B.51	13+14+15	Stadsdienst + Streekdienst	Moeten de minimum bedieningseisen bij de tabellen onder artikel B.44, B.45 en bij B.51 gelezen worden per halte (8x per uur is 8x per uur) of per halte en richting (8x per uur is dan 16x per uur)?	De minimum bedieningseisen gelden per halte en per richting.
252	B	B.4.3.5	B.51	15	Streekdienst	Hebben wij correct begrepen dat indien een verplicht te bedienen halte binnen Almere alleen met een streeklijn bediend wordt, dan de minimum eisen bedieningseisen van tabel onder artikel B.51 gelden.	Dat heeft u correct begrepen. Echter, voor de haltes Kemphaan, Vogelweg, Stichtsekant en Stichtsebrug gelden de minimumeisen uit artikel B.52.
253	B	B.2.1	B.8	5	Flexibiliteit en pro-activiteit	Moeten we als concessiehouder rekening houden met eventuele kosten van deelname aan het overleg met OV Marketingbureau SRA?	De Concessiehouder moet voor eigen rekening deelnemen aan de overleggen van het OV Marketingbureau SRA. De Concessiehouder is niet verplicht een financiële bijdrage te leveren aan het OV Marketingbureau SRA. De Concessiehouder bepaalt zelf of hij deelneemt aan gezamenlijke marketingacties in het kader van het OV Marketingbureau SRA. Eventuele kosten hiervan draagt de Concessiehouder zelf.
254	B	B.5.3.2 + B.5.3.3	B.87 + B.92	23 + 25	Aantrekkelijke reisproducten en tarieven + Gemakkelijk betalen	In het PvE op pagina 23 in artikel B.87 stelt u: 'alle reisproducten zijn verchipt', daarnaast op pagina 25 in artikel B.92 stelt u: 'reizigers dienen op alle ritten in en uit te checken'. Met deze eis sluit u ontwikkelingen zoals (digitale) zichtbewijzen uit voor Almere. U vraagt tevens om een eigentijds aanbod en alternatieve tariefdragers. Deze zijn voorhanden, maar voldoen niet aan u twee eisen. Is het uw bedoeling om nieuwe (digitale) ontwikkelingen die nog niet aan deze eisen voldoen uit te sluiten en daarmee introductie van eigentijdse betaal en validatiemethoden in Almere te beperken?	Het is niet onze bedoeling de introductie van eigentijdse betaal en validatiemethoden in Almere te beperken. Reizigers dienen, zoals in eis B.92 is opgenomen, op alle Ritten in- en uit te checken. Met 'verchipt' in eis B.87 en 'in- en uitchecken' in eis B.92 worden niet uitsluitend de OV-chipkaart en de daaraan gerelateerde systemen bedoeld. Vereist is dat alle data over in- en uitcheck in één database terecht komt.
255	B	B.5.3.2 + B.5.3.3	B.87 + B.92 + B.95	23 + 25	Aantrekkelijke reisproducten en tarieven + Gemakkelijk betalen	Uw eis is dat ieder reisproduct verchipt moet zijn het gevolg hiervan is dat alle losse wagenverkoop een CT-kaart moet zijn. En vertegenwoordigen een waarde en veroorzaken hierdoor een nieuw risico voor de chauffeur doordat deze kaarten direct te gebruiken zijn binnen het O.V. Voorgaande is door een verkoopautomaat in de bus op te lossen, alleen zijn deze automaten zeer kostbaar zowel als investering als in de exploitatie. Noodzakelijke investeringen en kosten wegen niet op tegen de extra informatie die verkregen wordt door het in- en uitchecken van losse wagenverkoop. Wij stellen voor om met betrekking tot de losse wagenverkoop af te zien van verchipte reisproducten en de verplichte check-in-check-out.	Uw verzoek willigen wij niet in. Er zijn andere mogelijkheden denkbaar om dit risico of de waarde te beperken, bijvoorbeeld door het valideren van de kaarten bij uitgifte. Het is aan de Inschrijver hiervoor oplossingen te verzinnen.
256			Nvl1		Vraag 97	In het antwoord op vraag 97 wordt een "plug in" Hybride gelijk gesteld aan een Hybride elektrisch voertuig. Dit is in tegenspraak met de omschrijving in de verklarende woordenlijst (bijlage C.1) waarin vermeld wordt dat het een Hybride elektrisch voertuig betreft zoals gedefinieerd in Verordening (EU) NR630/2012	Wij beogen met Gunningcriterium G4 dat zoveel als mogelijk Dienstregelingkilometers in de Stadsdienst zero emissie worden uitgevoerd. Een Dienstregelingkilometer wordt zero emissie uitgevoerd als gedurende die Dienstregelingkilometers in de Stadsdienst geen verbrandingsmotor gebruikt wordt (noch voor aandrijving noch voor bijladen) en het voertuig die Dienstregelingkilometer geheel zonder emissies rijdt. Zie antwoord vraag 229 en het antwoord op vraag 262.

257			Nv11		Vraag 6	Wij kunnen het antwoord op vraag 6 niet geheel volgen. Kunt u verduidelijken?	<p>Wij proberen het antwoord op vraag 6 te verduidelijken:</p> <p>Traject A: NS Station Almere Buiten - Oostvaarders/Stripheldenbuurt Traject B: NS Station Almere Centrum - NS Station Almere Buiten Traject C: traject A + traject B</p> <p>Wij zien een lagere vervoervraag op traject A dan op traject B.</p> <p>Tot december 2014 heeft lijn 1 gereden op het traject C. In december is het traject van lijn 1 ingekort van traject C tot traject B. Op traject A is lijn 11 gaan rijden. Deze "knip" tussen de twee trajecten heeft begin 2015 tot veel ontevreden reizigers geleid. Daarom is het de wens om het doorgaande karakter te behouden, waarbij op traject A een lagere frequentie kan gelden dan op traject B.</p> <p>Met Gunningcriterium G1d wil de gemeente Almere Inschrijvers stimuleren om zoveel mogelijk ritten op traject C aan te bieden. Met Gunningcriterium G1a wordt de kwaliteit van het vervoersaanbod van de Stadsdienst beoordeeld.</p> <p>De informatieve bijlage E.31 biedt geen concept-lijnvoering, maar een indicatieve weergave hoe het lijnennet er uit zou kunnen zien</p>
258			Nv11		Vraag 21	Bedoelt u dat de lijnen onderling "altijd" dienen aan te sluiten bij Muiden P+R? Dienen wij dit dan als eis (absoluut) of als wens te interpreteren? Hoe dienen wij hiermee om te gaan als frequenties tussen lijnen verschillen op de tak naar Bijlmer en de tak naar Amstel?	<p>Het onderling aansluiten van streeklijnen op Muiden P+R is bij een frequentie tot en met 2x per uur een eis. Als een Inschrijver verschillen in frequenties op diverse takken aanbiedt, dan is, voor het voldoen aan deze eis, de laagste frequentie leidend.</p> <p>Bij hogere frequenties dan 2x per uur sluiten Ritten zoveel als mogelijk onderling op elkaar aan.</p>
259			Nv11b		Vraag 169	Wellicht bedoelt u in het tweede deel van uw antwoord "Hierbij zijn afwijkingen van de eis op uurblokkniveau (o.a. als gevolg van rijtijdwisselingen, patroontijden, aansluitingen, etc.) toegestaan tot maximaal 5 minuten in de Stadsdienst en maximaal 10 minuten in de Streekdienst. M.a.w. bij de beoordeling van de vraag of er voldoende ritten zijn per uurblok wordt gekeken naar een aaneengesloten tijdsperiode van 65 minuten in de stad en 70 in de streek." Bent u het hiermee eens?	<p>Daar zijn wij het mee eens.</p>

260			Nv1b	Vraag 232	<p>In uw antwoord op vraag 232 merkt u op dat u inschrijvers op grond van de Awb niet kunt verplichten om hangende bezwaar een voorlopige voorziening aanhangig te maken. Dat is juist. In de context van (een) Europese aanbesteding bent u echter wel bevoegd om van afgewezen inschrijvers te verlangen dat zij zich pro-actief opstellen in het geval zij zich niet met hun afwijzing kunnen verenigen. Dit vloeit voort uit het arrest van het Hof van Justitie van de EG van 12 december 2004 (zaak C-230/02). Dit zo zijnde is het gebruik geworden om in aanbestedingen onder toepasselijkheid van de WP2000 te verlangen dat hangende bezwaar een voorlopige voorziening aanhangig wordt gemaakt. Door middel van deze voorziening kunnen afgewezen inschrijvers trachten de uitvoering van de concessiebeschikking te schorsen. Het grote voordeel van de behandeling van een dergelijke voorziening is dat relatief vroeg al een uitspraak van het CBB beschikbaar is waarin de aanbesteding onderwerp van geschil en beslechting is. Voor uw gemeente geeft dat veel zekerheid, althans vertrouwen dat de concessiebeschikking niet meer wordt ingetrokken en/of vernietigd. Voor de toekomstige concessiehouder geeft dat redelijkerwijs het nodige vertrouwen dat de implementatie zonder te veel risico's kan worden vormgegeven en opgepakt. Overigens is de ervaring dat het CBB bereid is om een evt. beroep alleen dan versneld te behandelen indien een voorlopige voorziening aanhangig is gemaakt. Zonder dat een voorlopige voorziening aanhangig is gemaakt is de doorlooptijd van een beroep dermate lang dat de implementatie van een concessie in het gedrang komt. Zulks is een onwenselijke, en overigens ook onnodige situatie. In de aanbesteding van de OV-concessie Haarlem-IJmond is in dit verband de volgende passage opgenomen: "De Aanbestedende Dienst zal gedurende 6 (zes) weken na het bekendmaken van Concessiebesluit hoe dan ook geen uitvoering geven aan die beslissing teneinde belanghebbenden gedurende die termijn gelegenheid te bieden een voorlopige voorziening als hiervoor bedoeld te vragen. Indien belanghebbenden vóór het verstrijken van de termijn van zes weken een voorlopige voorziening aan de Voorzitter van het CBB hebben gevraagd, zullen Gedeputeerde Staten de uitkomst van deze voorlopige voorzieningsprocedure afwachten alvorens verdere uitvoering te geven aan de gunningsbeslissing.". Het dringende verzoek aan uw gemeente is om een gelijklopende voorziening in de aanbestedingsstukken op te nemen.</p>	<p>Ondanks het bepaalde in antwoord op vraag 232, acht de gemeente Almere het verdedigbaar dat het volgende bij deze aanbesteding heeft te gelden: door het doen van zijn inschrijving verplicht een inschrijver die bezwaar maakt tegen het gunningsbesluit, zich tegenover de gemeente Almere tot het binnen de bewaartermijn doen van een verzoek tot voorlopige voorziening bij het CBB.</p>
261			Nv12	Vraag 227	<p>Het valt ons op dat u in het antwoord op vraag 225 aangeeft dat voor de streekdienst "zomer- en kerstvakantie" wordt bedoeld bij de kolom met lagere eisen, terwijl u in het antwoord op vraag 227 aangeeft dat voor de stadsdienst het begrip "zomervakantie" geldt voor de lagere eisen. Interpreteren wij juist dat de frequenties van de stadsdienst tijdens de overige schoolvakanties, zoals bijvoorbeeld de kerstvakantie, ten minste zijn zoals de frequenties vermeld in de kolommen "overig" in de tabellen onder artikel B.44 en B.45?</p>	<p>Uw interpretatie is juist.</p>
262			Nv12	Vraag 229	<p>Uit vraag 229 begrijpen wij dat een zero emissie voertuig niet alleen zero emissie kilometers rijdt conform Gunningscriterium G4, Standaardformulier A.16. Wilt u het begrip "zero emissie kilometer" opnemen in de begrippenlijst? Wilt u in dit antwoord meenemen het begrip zuiver elektrisch, omdat met een generator op fossiele brandstof (hulpmotor) een accu wordt opgeladen en vervolgens de kilometers zuiver elektrisch worden gereden volgens het motormanagementsysteem.</p>	<p>In de definitielijst wordt de definitie van "Zero Emissie Voertuig" vervangen door de volgende definitie voor "Zero Emissie Dienstregelingkilometer": "Een zero emissie Dienstregelingkilometer is een Dienstregelingkilometer die wordt verricht zonder dat er enige verontreinigende uitlaatemissie(s) van dat voertuig tijdens de betreffende Dienstregelingkilometer is/zijn. Indien tijdens het verrichten van de Dienstregelingkilometer een verbrandingsmotor (mede) voor aandrijving of bijladen zorgt, is dit geen zero emissie Dienstregelingkilometer.</p>

						<p>Onder verontreinigende uitlaatemissies worden emissies van verontreinigende gassen en deeltjes verstaan (Verordening (EG) nr. 595/2009).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verontreinigende gassen = de als uitlaatgassen uitgestoten koolmonoxide, stikstofoxiden, uitgedrukt in NO₂-equivalent, en koolwaterstoffen (Verordening (EG) nr. 595/2009). • Verontreinigende deeltjes zijn de bestanddelen van de uitlaatgassen die bij een maximumtemperatuur van 325K (52°C) uit het verdunde uitlaatgas worden verwijderd door middel van de filters zoals beschreven in de testprocedure voor de controle van de gemiddelde uitlaatemissies (Verordening (EG) nr. 595/2009). <p>NB: Het gebruik van een standkachel die draait op fossiele brandstof voor verwarmingsdoeleinden is toegestaan. Indien voor verwarmingsdoeleinden een standkachel wordt gebruikt moet deze voldoen aan de laatste stand der techniek met betrekking tot efficiëntie en emissies.”</p>
263		Bijlage C.1		Verklarende woordenlijst	In de definitie 'dienstregelingkilometer is opgenomen: 'een in de dienstregeling gepubliceerde kilometers....' Op basis van deze gestelde definitie is de vraag of ongepubliceerde dienstregelingkilometers wel gelden voor de telling van de dienstregelingkilometers? Kunt u deze definitie verduidelijken?	<p>Wij begrijpen dat in de Dienstregeling bij een Rit wel de tijd gepubliceerd wordt, maar niet het aantal voertuigkilometers behorend bij die Rit. Wellicht bedoelt u dit met "ongepubliceerde dienstregelingkilometers".</p> <p>De definitie "Dienstregelingkilometer", zoals opgenomen in de verklarende woordenlijst, wordt vervangen door de volgende definitie: "<i>Het totaal aantal voertuigkilometers van de Ritten, gemeten in kilometers (met 3 decimalen), zoals opgenomen in de Dienstregeling.</i>"</p>
264		Bijlage E.48		HB logs 2016	Wij hebben de gedetailleerde HB logs mogen ontvangen voor de jaren 2012-2015. Door de gewijzigde dienstregeling zijn veel halte-halte relaties veranderd. Derhalve willen wij u verzoeken de HB loggegevens voor het eerste kwartaal 2016 te verstrekken.	HB log gegevens van het eerste kwartaal 2016 zijn als bijlage bij deze Nvl gevoegd.
265		Bijlage E.15, Bijlage E.16		Opbrengsten per kaartsoort per lijn	In de bijlagen E.15 MIPOV Stadsdienst 2015 en E.16 MIPOV Streekdienst 2015 vermeldt een duidelijke splitsing op abonnementsoorten voor zowel Stad als Streek. Echter is deze data niet per lijn verstrekt. Kunt u het MIPOV-rapport KE10 verstrekken per lijn? Dit is noodzakelijk voor het bepalen van het effect van BOL per lijn. De HB loggegevens die recent zijn verstrekt, zijn voor dit doel helaas niet bruikbaar. Juist omdat de splitsing in jeugd- en volwassenabonnementen ontbreekt.	<p>Antwoord Connexxion: " MIPOV KE10 op lijnniveau kunnen wij niet leveren."</p> <p>Volgens MIPOV2008 is de definitief van KE 10 "<i>Het totaal van de uit kaartverkoop en SOV-opbrengsten verkregen geldbedragen</i>" met als detaillering van de informatie "<i>Per concessie, per modaliteit, per propositie</i>". De reizigersopbrengsten (KE10) hoeven dus niet per lijn verstrekt te worden.</p>
266	A	Bijlage A.2		Antwoorden op de vragen 164; 165 & 231	Wij hebben, ondanks uw uitgebreide reactie en de nog bij BDO uitstaande vragen, grote twijfels bij de juistheid van het aantal indirecte medewerkers t.o.v. het aantal opgegeven directe medewerkers. Zoals door een andere Geïnteresseerde reeds terecht is aangegeven klopt deze verhouding niet. De huidige vervoerder is hiermee duidelijk in het voordeel. Een nieuwe inschrijver is verplicht dit aantal indirecte medewerkers over te nemen, waarbij zij vervolgens met een overschot aan medewerkers wordt geconfronteerd. De positie van de inschrijver (niet zijnde de huidige vervoerder) wordt hierdoor ernstig benadeeld. Wij willen hiermee benadrukken dat u het zeer grote risico loopt op deze wijze alleen een offerte van de huidige vervoerder te zullen ontvangen. Wij willen u dan ook nogmaals verzoeken een	De gemeente Almere heeft een nieuwe personeelsopgave opgevraagd.

						onafhankelijke derde partij in te schakelen om de personeelsopgave opnieuw te beoordelen.	
267	A	Bijlage A.11			Vermenigvuldigingsfactoren per materieeltype	In de regio Achterhoek hebben het afgelopen jaar proeven plaatsgevonden met de inzet van een bus met aanhanger. De verwachting is dat de inzet van dergelijke bussen op korte termijn structureel mogelijk wordt gemaakt binnen de geldende wet- en regelgeving. Kunt u bevestigen dat bij de inzet van een bus met aanhanger de lengte en het aantal assen van de totale combinatie gebruikt dienen te worden om de wegingsfactor te bepalen?	Wij kunnen bevestigen dat bij de inzet van een bus met aanhanger, de lengte en het aantal assen van de totale combinatie gebruikt dienen te worden om te bepalen welke wegingsfactor geldt.
268	B	B.04.02	B.23	9	Productformule	Kunt u bevestigen dat tot aan de volgende concessie-overgang de BRT-formule eigendom blijft van de Inschrijver?	In eis B.23 is - kort gezegd - aangegeven dat het eigendom van de productformule na afloop van de Concessie om niet overgaat naar de gemeente Almere. De productformule blijft tot aan het eind van de Concessie eigendom van de Concessiehouder. Wel is de productformule ten behoeve van eventuele doorontwikkeling door de gemeente Almere vanaf 1 januari 2024 om niet beschikbaar.
269	B	B.04.03.06	B.58	17	Geautomatiseerd systeem	Wat wordt er precies bedoeld met een geautomatiseerd systeem zoals genoemd in B.58 en B.59? Kan dit ook worden ingevuld doordat chauffeurs persoonlijk contact met elkaar opnemen, bijvoorbeeld middels kortverkeer of een oproep naar de verkeersleiding, of moet het systeem volledig automatisch werken?	Met een geautomatiseerd systeem wordt bedoeld dat de chauffeur automatisch geattendeerd wordt op een, eerder ingegeven, gegarandeerde of een gewenste aansluiting. Uitsluitend persoonlijk contact is niet voldoende.
270	B	B.05.04.03	B.119	29	Rolstoelplek	Voor de streekbus wordt specifiek genoemd dat er minimaal 1 rolstoelplek aanwezig moet zijn, die voldoet aan de eisen van ISO 7193 (B.127). Voor de stadsbus wordt dit niet specifiek genoemd (B.119). Begrijpen wij goed dat er in materieel voor de stadsdienst rekening dient te worden gehouden met rolstoelen, maar dat de ruimte daarvoor niet per se hoeft te voldoen aan de eisen van ISO 7193?	Bussen in de Stadsdienst en Bussen in de Streekdienst moeten geschikt zijn voor het vervoeren van een standaardrolstoel. De verwijzing naar ISO 7193 in B.127 komt te vervallen.
271	B	B.05.06	B.154	34	Uniforme opmaak	De opmaak zoals beschreven in B.154 moet uniform zijn. Uniform aan wat? Uniform aan elkaar of uniform aan andere bepaalde eisen?	Met "Uniform" wordt bedoeld "Uniform aan elkaar".
272	B	B.06.03	B.181	42	Geluid	Kan geluid dat geproduceerd mag worden tijdens optrekken gespecificeerd worden? (B.181)	Het geluid bij het optrekken zoals bedoeld in B.181 gaan wij niet verder specificeren. Met hetgeen gesteld in B.181 wordt beoogd dat de Concessiehouder zich zal inspannen om het geluid dat het Voertuig maakt bij het wegrijden van een halte te minimaliseren.
273	B	B.06.03		42	Gevelgeluid	In B.6.3 wordt beschreven dat gevelgeluid geminimaliseerd moet worden. Dit is echter niet gespecificeerd. In de afbeelding op pagina 40 staat dat maximaal 53 dB Lden aan geluid de gevel mag bereiken. Is dit een specifieke eis?	De afbeelding onder B.6.1 bevat geen specifieke eis.
274	B	B.06.03		42	Gevelgeluid	Als gevelgeluid wordt gemeten, van welke variabele wordt er dan uitgegaan (snelheid bus, afstand bus tot gevel, weersomstandigheden etc.)?	Zie het antwoord op vraag 273.
275	Nvl 2	Vraag 37		1	Vraag 37	De door de huidige vervoerder verstrekte HB-logs zijn voor het overgrote deel (bij alle reisrelaties die door 5 of minder reizigers per uurblok, dagsoort en product zijn gebruikt) onleesbaar gemaakt middels sterretjes, waardoor ze praktisch onbruikbaar zijn. Omdat het om geanonimiseerde bestanden gaat, is er geen enkele aanleiding de bestanden op deze manier onleesbaar te maken. In eerdere aanbestedingen zijn deze gegevens wel verstrekt door dezelfde vervoerder. Door het niet verstrekken van deze gegevens heeft de zittende vervoerder nog steeds een groot voordeel op andere geïnteresseerden, immers zij beschikt als enige over een (vrijwel) compleet beeld van de reisrelaties in het gebied. Om deze oneerlijkheid in het speelveld op te heffen en alle geïnteresseerden in staat te stellen op basis van deze gegevens een passend vervoeraanbod te bepalen, verzoeken wij u een overzicht te verstrekken volgens het bij Nvl 2 verstrekte format, waarin ook de reizigersaantallen van 5 en lager zijn	Connexxion heeft de gegevens in de HB-logs gehasht zodat deze niet meer herleidbaar zijn naar individuele reizigers. Connexxion heeft gekozen voor een methode waarbij volgens haar de gegevens nog wel bruikbaar zijn maar door de aanpassing van de schaal kunnen geen individuen worden geïdentificeerd. Dit is een methode die onder andere wordt beschreven in Opinie 5/2004 over anonimiserings technieken van de Artikel 29 Werkgroep, een onafhankelijk Europees adviesorgaan voor databescherming en privacy. Door de gegevens te anonimiseren, zijn deze niet meer aan te merken als persoonsgegevens en vallen deze niet onder de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp). Wanneer Connexxion de gegevens niet zou anonimiseren,

					opgenomen.	<p>valt de verstrekking daarvan onder de Wbp. Op grond van de Wbp is Connexxion onder andere verplicht om persoonsgegevens niet verder te verwerken (waaronder begrepen: verstrekken) dan voor de doeleinden waarvoor deze zijn verkregen en mag zij nooit meer persoonsgegevens verwerken dan strikt noodzakelijk (beginsel van proportionaliteit). Wanneer hetzelfde resultaat kan worden bereikt zonder persoonsgegevens te verstrekken, moet Connexxion voor die mogelijkheid kiezen (beginsel van subsidiariteit).</p> <p>Wij verzoeken u in dit verband duidelijk en concreet toe te lichten waarom de HB-loggegevens voor u noodzakelijk zijn voor het doen van uw inschrijving en te beargumenteren waarom het voor u niet mogelijk is om een inschrijving te doen bij het ontbreken van deze persoonsgegevens. Ook verzoeken wij om aan te geven over welke periode u persoonsgegevens wenst te ontvangen. U kunt uw verzoek sturen aan concerninkoop@almere.nl. Op grond van uw verzoek zal de gemeente beoordelen of (en zo ja: in welke mate) de verstrekking van persoonsgegevens in dit geval verenigbaar is met de Wbp.</p> <p>Wij merken daarbij op dat Connexxion geen persoonsgegevens kan verstrekken die ouder zijn dan 18 maanden, aangezien de bewaartermijn voor de oorspronkelijke dataset (de ruwe OV-chipkaartdata) 18 maanden bedraagt. Na die tijd worden de persoonsgegevens vernietigd of (onomkeerbaar) geanonimiseerd en is het dus ook niet mogelijk om persoonsgegevens te verstrekken. Het gevolg daarvan is overigens dat HB-logs die ouder zijn dan 18 maanden niet meer herleidbaar zijn tot personen en derhalve geen persoonsgegevens (meer) bevatten. Wij zijn daarom bereid de HB-logs die ouder zijn dan 18 maanden te verstrekken (inclusief aantallen van 5 of lager). Zekerheidshalve vragen wij eerst bij Connexxion na of de oorspronkelijke dataset inderdaad is vernietigd / ontdaan van persoonsgegevens. De betreffende HB-logs worden zo spoedig mogelijk gepubliceerd op TenderNed.</p> <p>Ten slotte merken wij u erop attent dat wanneer de gemeente op basis van een door u ingediend verzoek persoonsgegevens besluit persoonsgegevens aan u te verstrekken, u daarvoor zelf verantwoordelijke bent voor de verdere verwerking in de zin van de Wbp en dat u zelf alsdan de verplichtingen uit hoofde van deze wet moet nakomen.</p>
--	--	--	--	--	------------	---

276	Nvl 2	Vraag 37			Vraag 37 en vraag 221	Met enige verbazing hebben wij kennis genomen van de bestanden behorend bij uw antwoord op de vragen 37 en 221 in de vorige Nota's van Inlichtingen. Het leveren van ruwe OV-chipkaartdata, alsmede het bieden van inzicht in het kaartsoortgebruik, zijn ten minste noodzakelijk voor het creëren van een level playing field in deze aanbesteding. Deze noodzaak was reeds in de consultatiefase bij zowel u als de huidige vervoerder bekend. De kwaliteit van de tot dusver geleverde data is absoluut ontoereikend om te komen tot een dergelijk level playing field. Sterker nog, meer dan 80% van de data in de door u geleverde HB-log bestanden is verborgen en dus onbruikbaar. Gelet op uw wensen om in te spelen op zowel de kwantitatieve als kwalitatieve vraag van reizigers en reizigersgroepen, in onder meer het vervoeraanbod en het tariefvoorstel, verschaft de huidige vervoerder zichzelf een duidelijk voordeel ten opzichte van de (overige) inschrijvers. Op basis van bovenstaande verzoeken wij u dringend alsnog de gevraagde (kwaliteit van) data aan te leveren.	Zie het antwoord op vraag 275.
277	Nvl 2	Vraag 229		7	Het begrip zero emissie voertuig	In uw antwoord op deze vraag stelt u dat voor hybride voertuigen alleen de zuiver elektrisch gereden kilometers als ZE-gereden dienstregelingskilometers mogen worden geteld, en dat dit aangetoond dient te worden "bijvoorbeeld door uitdraai van motormanagementgegevens / actieradius elektrische aandrijving". Kunt u nader toelichten hoe het aantal ZE-gereden kilometers van een hybride voertuig op voorhand bepaald moet worden en hoe dit concreet in standaardformulier A.16 verwerkt dient te worden?	Het is aan de Inschrijver om bij het Gunningcriterium G4 concreet duidelijk te maken wat het aangeboden aantal Dienstregelingskilometers is dat hij toezegt daadwerkelijk Zero emissie te gaan rijden. Dit kan hij bijvoorbeeld doen door het, bij de Inschrijving, overleggen van een verklaring van een onafhankelijke instantie. Indien de Concessiehouder de Inschrijving, of delen daarvan, niet waarmaakt, kan de gemeente Almere over gaan tot het opleggen van een boete. Standaardformulier A.16 is aangepast en bijgevoegd bij deze Nvl.
278	D	D.02.03	D.33	9	Subsidie sociale veiligheid	Naar aanleiding van de staking die op 5 april jl. plaatsvond in Almere, zijn er gesprekken gevoerd tussen de verantwoordelijk wethouder en de vakbonden. Volgens berichten in de media heeft de gemeente Almere een pakket veiligheidsmaatregelen ter waarde van 1 miljoen euro voorgesteld aan de vakbonden. Volgens het bepaalde in artikel D.33 van de Financiële voorwaarden, is er een jaarlijkse subsidie beschikbaar van maximaal 1 miljoen euro beschikbaar, waarop de Concessiehouder aanspraak kan maken door middel van het indienen van een actieplan. Kunt u bevestigen dat de Concessiehouder haar actieplan in vrijheid vorm kan geven, mits dit bijdraagt aan het vergroten van de sociale veiligheid in het concessiegebied? En wilt u tevens bevestigen dat het genoemde (maximale) subsidiebedrag, of delen daarvan, niet op voorhand is geormerkt voor bepaalde activiteiten?	Het actieplan moet voldoen aan eis B.132 uit het Programma van Eisen. In het plan moet een gedetailleerde probleemanalyse de basis vormen voor de maatregelen die worden aangeboden. Tevens dient per maatregel een kostenopgave te worden opgesteld en de te verwachten effecten. Conform D.33 baseert de gemeente Almere de subsidie sociale veiligheid op een door haar goedgekeurd actieplan of goedgekeurde onderdelen van het actieplan. Met inachtneming van het bovenstaande, kan de Concessiehouder het actieplan in vrijheid vormgeven. In de bij deze Nvl gevoegde Raadsbrief is te lezen hoe het college van B&W van de gemeente Almere de raad wil betrekken bij het actieplan. Het in D.33 genoemde maximale bedrag, of delen daarvan, is op voorhand niet geormerkt voor bepaalde activiteiten of maatregelen.
279					Staking	Naar aanleiding van de staking die op 5 april jl. heeft plaatsgevonden in het busvervoer in Almere, hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de verantwoordelijke wethouder en de vakbonden. Op 14 april 2016 staat een nieuwe staking gepland, en het ligt voor de hand dat er vervolgesprekken plaats zullen vinden tussen gemeentebestuur en bonden. Kunt u garanderen dat kosten voortkomend uit afspraken die gemaakt worden tussen gemeentebestuur en vakbonden over extra maatregelen op gebied van sociale veiligheid volledig voor rekening van de gemeente komen?	De Inschrijver dient zijn Inschrijving te baseren op de aanbestedingstukken, waaronder de nota's van inlichtingen. In Nvl2b is een aantal extra eisen en aanscherpingen inzake veilig reizen opgenomen waar de Inschrijver aan moet voldoen.

280					Maatregelen sociale veiligheid	Wij hebben kennis genomen van de brief die op 12 april jl. door het College van B&W is verzonden aan de gemeenteraad van Almere. Hierin worden verschillende eisen en wensen benoemd die het College voornemens is te wijzigen in de nu lopende aanbesteding. Wij wijzen u er (wellicht ten overvloede op) dat het hier om zeer verstrekkende wijzigingen gaat, bijvoorbeeld als het gaat om de restricties aan het instapregime en het verplicht stellen van cashless betalen. Op een aantal vlakken zullen wij, en wellicht ook andere inschrijvers, onze plannen grondig moeten heroverwegen. Om die reden verzoeken wij u de uiterste indiendatum uit te stellen met ten minste 4 weken.	Wij staan welwillend tegenover uw verzoek en beraden ons op de concrete termijn van uitstel. Wij zullen u hierover nader berichten.
281					Uiterste indiendatum	Op een aantal wezenlijke onderdelen van onze business case, met name omtrent de personeelsopgave en OV-chipkaartdata, ontbreekt tot op heden cruciale informatie die nodig is om tot een verantwoorde inschrijving te komen. Wij gaan ervan uit dat u de ontbrekende gegevens bij de 3e Nota van Inlichtingen verstrekt, maar de tijd die dan resteert om de gegevens te verwerken is te kort. Daarbij bestaat er bij ons grote onduidelijkheid over de afspraken die momenteel gemaakt worden tussen u als opdrachtgever en de vakbonden, over extra maatregelen op gebied van sociale veiligheid. Wij roepen u met klem op om de genoemde onduidelijkheden zo spoedig mogelijk weg te nemen en het level playing field te herstellen. Tevens roepen wij u op om de uiterste indiendatum voor de inschrijving uit te stellen met ten minste vier weken, om alle geïnteresseerden gelegenheid te geven de verstrekte informatie in hun aanbieding te verwerken. Gezien de lange tijd tussen de laatste mogelijkheid tot het stellen van nieuwe vragen en de indiendatum verzoeken wij u tevens een extra mogelijkheid tot het stellen van nieuwe vragen in te gelasten.	De gemeente Almere heeft een nieuwe personeelsopgave opgevraagd. We verwijzen u naar mededeling 1, het antwoord op vraag 275 en het antwoord op vraag 280.
282	A	A.5.3	A.5.3.8.	39	G4: Zero Emissie vervoer	Zoals u weet, voldoet de inzet van hybride bussen niet aan de door de overheid gestelde eisen met betrekking tot een emissieloos 2025. Indien een inschrijver Hybride voertuigen aanbiedt, dient inschrijver deze dan voor 2025 te vervangen, en zo ja, dient inschrijver dit voor eigen rekening te doen?	In de aanbestedingsstukken is geen eis opgenomen dat in 2025 emissieloos gereden moet worden. De Concessiehouder dient te voldoen aan hetgeen gesteld in de aanbestedingsstukken.
283	A	A.5.3	A.5.3.8.	39	G4: Zero Emissie vervoer	Is het toegestaan dat de inschrijver aangeeft over welke specificaties de betreffende (Ze) voertuigen beschikken zonder dat hij de betreffende leverancier aangeeft? In dat geval heeft de inschrijver nog de mogelijkheid om tijdens de implementatieperiode om deze inzet/specificaties te optimaliseren.	Bij G4 dient de Inschrijver een plan "Zero emissie vervoer" bij te voegen, waarin de Inschrijver concreet duidelijk maakt wat het aangeboden aantal Dienstregelingskilometers is dat hij toezegt daadwerkelijk Zero emissie te gaan rijden. De Inschrijver dient in dit plan in te gaan op de wijze waarop de exploitatie wordt vormgegeven waarbij in ieder geval zo concreet als mogelijk het merk en type Zero emissie Voertuigen wordt beschreven. Het is, gezien het voorstaande, aan de Inschrijver om te beoordelen welke specificaties in het plan worden opgenomen. Zie ook het antwoord op vraag 308.
284	A	A.5.3	A.5.3.8.	39	G4: Zero Emissie vervoer	Kunt u bevestigen dat indien het antwoord op de vorige vraag bevestigend is, dat een dergelijke omschrijving inzake de gunningcriteria niet minder wordt beoordeeld t.o.v. een plan waarin de leverancier wel met naam en toenaam wordt benoemd?	Bij het Gunningcriterium G4 wordt aangegeven waar de beoordelingscommissie op let om een oordeel te geven over de realiteitswaarde van het plan. Hieruit blijkt dat het merk en type Voertuig bij de beoordeling van invloed kan zijn op de realiteitswaarde.
285	B	B.4	B.4.7	20	Meethaltes	In het bestek geeft u in B.77 de meetpunten aan. Hierop zijn geen uitzonderingen gemaakt voor specifieke lijnen. Dit in tegenstelling tot in de huidige concessie. Zonder deze uitzonderingen werkt de huidige uitvraag kostprijsverhogend. Kunt u de huidige uitzonderingen opnemen in de uitvraag? Zo niet, kunt u verduidelijken waarom niet?	Uitzonderingen gemaakt voor specifieke lijnen in de huidige concessie Stadsdienst Almere en de huidige concessie Almere Streek worden niet opgenomen in de aanbestedingsstukken. Tijdens de Concessie is het met gegronde redenen, zoals

							in het belang van de Reiziger, mogelijk om specifieke ontheffingen te krijgen ten aanzien van eis B.77.
286	B	B.4.7	B.78	20	Te laat vertrekken	In het bestek stelt u dat van het aantal ritten per lijn 80% niet meer dan 120 seconden later mag vertrekken dan in de gepubliceerde dienstregeling is opgenomen. Hieraan is een boete gekoppeld. Wij gaan ervan uit dat dit niet geldt voor de nachtlijnen, omdat het in het belang van de veiligheid beter is om mensen rustig in te laten stappen en de chauffeur te laten bepalen wanneer het juiste moment is om te vertrekken. Bent u het hiermee eens?	Wij zijn het met u eens. De punctualiteitseisen zoals opgenomen in B.78 gelden niet voor de nachtlijnen zoals bedoeld in B.47 en B.54.
287	B	B.5.6	B.153	34	Ferro materiaal	U stelt hier dat reisinformatie op de haltes in beheer van de gemeente Almere moet worden uitgevoerd op Ferro materiaal. Dit materiaal heeft volgens ons twee nadelen. De kosten voor producte zijn erg hoog. Daarnaast zorgt dit materiaal voor een veel hogere milieubelasting bij afvoer dan reguliere panelen. Bent u het met ons eens dat de hogere kosten en milieubelasting onwenselijk zijn. Wilt u deze eis daarom laten vervallen?	Uw verzoek willigen wij niet in. Voor het milieuaspect adviseren wij u om, bijvoorbeeld met de leverancier(s) van het Ferro materiaal, te zoeken naar het bundelen van de retourstroom en een verantwoord hergebruik van de materialen.
288	C	artikel 11	artikel 11			Wilt u bevestigen dat u zich conformeert aan de afspraken die in het kader van het NOVB zijn gemaakt t.a.v. het project informatievoorziening en de omgang met persoonsgegevens? Zo ja, u vraagt niet om informatie maar u verzoekt om toegang tot data. Realiseert u zich dat het bepaalde in artikel 11 van de concessiebeschikking brondata betreft die onder de werking van de Wet Bescherming Persoonsgegevens valt? Kunt u, in het kader van de WBP, aangeven wat de juridische basis is waarop deze toegang mogelijk gemaakt zou worden?	<p>Het is ons bekend dat in NOVB-verband is gesproken over informatievoorziening, maar het is voor ons niet duidelijk welke afspraken u precies bedoelt. Wij verzoeken u dit te verduidelijken.</p> <p>Wij realiseren ons dat de in artikel 11 van de concept-concessiebeschikking genoemde brondata persoonsgegevens kunnen bevatten (NB: niet alle brondata zijn persoonsgegevens), die onder de werking van de Wbp vallen (zie ook het zesde lid van dit artikel 11 waarin naar de privacywetgeving wordt verwezen). De gemeente zal na concessieverlening met de nieuwe concessiehouder in overleg treden teneinde zeker te stellen dat beide partijen kunnen voldoen aan hun verplichtingen uit de Wbp. Uitgangspunt is daarbij dat de nieuwe concessiehouder alle door de gemeente verlangde gegevens aan haar verstrekt, tenzij de Wbp daaraan op basis van gegronde redenen in de weg staat. Voor de goede orde: eventuele extra kosten die de nieuwe concessiehouder moet maken om persoonsgegevens op een rechtmatige wijze te kunnen verstrekken, komen voor zijn eigen rekening.</p>
289	c	artikel 11				In artikel 11 lid 3 geeft u aan dat deze informatie binnen 3 dagen beschikbaar moet zijn gesteld, Deze termijn is niet haalbaar. Omdat het hier in beginsel alle informatie betreft is het moeilijk te stellen welke termijn wel haalbaar. Wij verzoeken u dit artikel aan te passen in die zin dat u de vervoerder een redelijke termijn stelt welke afhankelijk is van de aard en omvang van de te verstrekken informatie. Bent u hiertoe bereid?	<p>Wij veronderstellen dat u doelt op artikel 11 lid 4.</p> <p>Wij zijn het met u eens. De gewijzigde tekst van artikel 11 lid 4 luidt als volgt: <i>"De gemeente Almere is te allen tijde gerechtigd meer en andere informatie op te vragen die verband houdt met het uitvoeren van de Concessie. De Concessiehouder dient deze informatie binnen een, door de gemeente Almere te stellen, termijn, welke afhankelijk is van de aard en omvang van de te verstrekken informatie, te verstrekken. De kosten hiervan zijn voor rekening van de Concessiehouder."</i></p>
290	Nvl-1				SOV-opbrengsten	In 2017 ontvangt de concessiehouder extra opbrengsten i.v.m. de instroom van de Mbo-studenten jonger dan 18 jaar. Kunt u aangeven of, en hoe, u met deze opbrengsten rekening gaat houden vanaf de ingang van de nieuwe concessie?	Zie mededeling 3 van deze Nvl.

291	Nvl-1	vraag 31			SOV-opbrengsten	N.a.v. de vorige vraag: Mocht u besluiten dat dit onder het door u benoemde Sov-risico valt (en dus door u wordt ingehouden), wijzen wij u er op dat de vervoerder deze mbo studenten jonger dan 18 jaar wel moet vervoeren, hier geen reizigersopbrengsten tegenover staan en ook de compensatie voor de derving van de reizigersopbrengsten wegvalt. Wij verzoeken u deze compensatie bij de vervoerders te laten blijven. Bent u hiertoe bereid?	Zie mededeling 3 van deze Nvl.
292	Nvl-2	vraag 185		2	Maatwerk	Uit uw antwoord op deze vraag blijkt, dat indien een inschrijver ZE wil inzetten t.b.v. maatwerk, deze kilometers niet meetellen in G1a. Kunt u bevestigen dat deze veronderstelling juist is?	Uw veronderstelling is juist, maatwerk telt niet mee in G1a
293	Nvl-2	vraag 190		2	Afstanden	Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten Regenboogbuurt Noord</i> non-stop naar: <i>Amsterdam Amstel</i> ; <i>Amsterdam Bijlmer Arena</i> ; <i>Amsterdam station Holendrecht</i> en naar <i>Muiden P+R terrein</i>	Zie het antwoord op vraag 245.
294	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten Seizoenenbuurt Zuid</i> non-stop naar: <i>Amsterdam Amstel</i> ; <i>Amsterdam Bijlmer Arena</i> ; <i>Amsterdam station Holendrecht</i> en naar <i>Muiden P+R terrein</i>	Zie het antwoord op vraag 245.
295	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten Sieradenbuurt</i> non-stop naar: <i>Amsterdam Amstel</i> ; <i>Amsterdam Bijlmer Arena</i> ; <i>Amsterdam station Holendrecht</i> en naar <i>Muiden P+R terrein</i>	Zie het antwoord op vraag 245.
296	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, Danswijk</i> naar <i>Almere Stad, Greta Garboplantsoen</i> (rechtstreeks van Parkwijk Midden naar Parkwijk West)	Zie het antwoord op vraag 245.
297	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, Beatrixpark</i> naar: <i>Almere Stad, Gooisekant West</i> en naar <i>Almere Poort, Midden Kant</i> (beiden rechtstreeks van Count Basiestraat naar Operetteweg)	Zie het antwoord op vraag 245.
298	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Hout, Vogelweg</i> naar: <i>Almere Stad, W. Disneyplantsoen</i> ; <i>Almere Buiten NS</i> ; <i>Almere Buiten, Sieradenbuurt</i> ; <i>Almere Buiten, Seizoenenbuurt Zuid</i> en naar <i>Almere Buiten, Regenboogbuurt Noord</i> (via [A6] - N305)	Zie het antwoord op vraag 245.
299	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Blaricum, Carpoolplaats</i> naar: <i>Almere Buiten NS</i> ; <i>Almere Buiten, Sieradenbuurt</i> ; <i>Almere Buiten, Seizoenenbuurt Zuid</i> en naar <i>Almere Buiten, Regenboogbuurt Noord</i> (via A27)	Zie het antwoord op vraag 245.
300	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten, Bolderweg</i> naar <i>Almere Poort NS</i> (via Hogering)	Zie het antwoord op vraag 245.
301	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, FBK Sportpark</i> naar <i>Almere Stad, Beatrixpark</i> (via route lijn 153)	Zie het antwoord op vraag 245.
302	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, Componistenpad</i> naar <i>Almere Stad, 't Oor</i>	Zie het antwoord op vraag 245.

303	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstanden voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten, Sieradenbuurt</i> naar: <i>Almere Buiten NS</i> en naar <i>Almere Buiten, Oostvaarders NS</i> (route N11/N12)	Zie het antwoord op vraag 245.
304	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Buiten, Regenboogbuurt Noord</i> naar <i>Almere Buiten, Bloemenbuurt</i> (route N11/N12)	Zie het antwoord op vraag 245.
305	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Bussum, Naarden-Bussum NS</i> naar: <i>Almere Stad, Centrum NS</i> en naar <i>Almere Stad, 't Oor</i> (via A6 - A1 - Oude Rijksweg Naarden)	Zie het antwoord op vraag 245.
306	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor het volgende traject beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, Muziekwijk NS</i> naar <i>Almere Stad, Noorderplassen Noord</i> (route N13)	Zie het antwoord op vraag 245.
307	Nvl-2	vraag 190		2		Wij verzoeken u ten behoeve van de berekening van het aantal DRK de afstand voor de volgende trajecten beschikbaar te stellen: van <i>Almere Stad, FBK</i> naar: <i>Muiden P+R; Amsterdam Bijlmer Arena; Amsterdam, station Holendrecht; Almere Poort NS</i> en naar <i>Amsterdam, Amstel</i> (na halte Markerkant non-stop via doorsteek bij de brandweer naar de Hogering)	Zie het antwoord op vraag 245.
308	Nvl-2	vraag 229				Kunt u aangeven hoe de in de offerte opgegeven elektrische kilometers bij de beoordeling worden gewaardeerd? Hoe wordt vastgesteld dat kan worden waargemaakt wat is opgeschreven? Uw antwoord op vraag 229 is alleen maakbaar achteraf, als de bus heeft gereden. De beoordeling vindt plaats vooraf (op een moment dat de bus nog niet gebouwd is)	In Gunningcriterium G4 is vastgelegd hoe Dienstregelingskilometers die Zero Emissie worden gereden beoordeeld worden. Net als bij de andere Gunningcriteria geldt ook hier dat de realisatie van het plan op later moment dan de beoordeling zal plaatsvinden. Indien de Concessiehouder de Inschrijving, of delen daarvan, niet waarmaakt, kan de gemeente Almere over gaan tot het opleggen van een boete.

309	algemeen				<p>Uit de thermometer Almere ten behoeve van het ROCOV stuiten wij op de disclaimer welke hiernaast is toegevoegd.</p> <p>Hieruit blijkt nadrukkelijk dat het adviesbureau @@@ tot tenminste 12 april 2016 werkzaamheden heeft verricht voor de gemeente Almere. Ook op de website van @@@ treffen we projecten aan die @@@ ten behoeve van de gemeente Almere heeft verricht.</p> <p>Concessiebeheer Bij onder meer de gemeente Almere en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland ondersteunt @@@ bij het concessiebeheer. De werkzaamheden omvatten naast het dagelijkse beheer en monitoring van de concessies ook de vervoerkundige ontwikkeling. Ook dragen wij bij aan het traject van aanbesteding tot implementatie. Daarmee biedt @@@ all-round concessiebeheerders met een brede ervaring die in staat zijn om de concessie met haar specifieke kenmerken in korte tijd eigen te maken.</p> <p>Diverse OV-autoriteiten, 2016 Contactpersoon: @@@</p> <p>@@@ verricht tegelijkertijd werkzaamheden voor vervoersbedrijf @@@. @@@ is al langere tijd een vaste adviseur van @@@. Zo heeft @@@ @@@ in het verleden geholpen bij het opstellen van vervoersplannen inzake de concessie @@@. Naar verwachting zal @@@ een offerte indienen inzake het Busvervoer Almere. Dit lijkt zeer sterk op een ongewenste en onrechtmatige vermenging van belangen.</p> <p>Ons inziens zou een dergelijke offerte niet in de beoordeling mogen worden betrokken en zou @@@ moeten worden uitgesloten van deelneming. Kunt u aangeven wat uw standpunt hierin is?</p>	<p>De gemeente wenst een vermenging van belangen van adviseurs te voorkomen. Naar aanleiding van uw vraag zullen wij onderzoeken of een belangenverstrengeling zich voordoet, en –zo ja- of dit de beoogde mededinging vervalst. Wij berichten u zo spoedig mogelijk onze bevindingen.</p> <p>De thermometer “Concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek 2010-2015” met als datum 12 april 2016 is als bijlage bij deze Nvl gevoegd. Dit is een concept versie waarover, na bespreking in het ROCOVF op 21 april 2016, besluitvorming door het college van B&W van de gemeente Almere plaats zal vinden.</p>	
310	D	D.2.2.	D20		<p>In het rapport “Methodiek voor het volgen van de kostenontwikkelingen in het openbaar vervoer – update 2012, uitgebracht door het NEA in augustus 2012 staat op pagina 4 aangegeven : “Bij aanbestedingen in het Openbaar Vervoer worden offertes uitgevraagd op basis van het prijspeil van het jaar voorafgaand aan de bestekdatum, tenzij deze datum na 1 oktober ligt. In het laatste geval moet geoffreerd worden op het prijspeil van het huidige jaar”.</p> <p>Bij D.20 van D.2.2 van “Deel D - Financiële bepalingen” geeft u aan dat het beschikbare budget voor het eerste jaar van de concessie EUR 11.350.000,= bedraagt (prijspeil 2016). Aangezien de bestekdatum van de aanbesteding vóór 1 oktober 2016 ligt, verzoeken wij u om, conform het gestelde in het NEA rapport, het prijspeil voor inschrijving te wijzigen in 2015. Gaat u akkoord met ons verzoek?</p>	<p>Wij gaan niet akkoord met uw verzoek.</p>	
311	Nvl 2		Bijlage Nvl2-06	3	Bedrijfsregelingen	<p>In de bijlage staat vermeld dat de op- en afstaptijd van de huidige stalling Almere Buiten 2 respectievelijk 4 minuten bedraagt. Blijkens de asterix en de bijbehorende uitleg lijkt het er echter op dat het hier om een voormalig Drie Maal Winst gebied gaat en er derhalve andere afspraken over de op- en afstaptijden zouden kunnen zijn. De passage "3x winst gebied" in het veld met Overige opmerkingen bevestigt dit vermoeden. Kunt u bevestigen dat de op- en afstaptijd zoals die op dit moment wordt gehanteerd voor de stalling Almere Buiten gelijk is aan 4 respectievelijk 2 minuten of anders aangeven wat de correcte op- en afstaptijd is?</p>	<p>Antwoord Connexxion: “Opstaptijd Haven en Buiten: 4 minuten Afstaptijd Haven en Buiten: 2 minuten</p> <p>Niet rijklare bus tijdens de dienst is afhankelijk van de stallingslocatie en de locatie vanwaar er gelopen moet gaan worden, is dus niet relevant daar locaties niet vastgelegd zijn.”</p>

312	Nvl 2		Bijlage Nvl2-08	3	Bedrijfsregelingen	Uit de tekst in het veld "Op- en afstaptijd" kan opgemaakt worden dat de huidige op- en afstaptijd van de stalling Almere Haven 6 en 4 minuten is, en 2 minuten bij het meenemen van een niet rijklare bus in een dienst. Uit de tekst in het veld "Overige opmerkingen" kan echter opgemaakt worden dat de op- en afstaptijd 4 en 2 minuten is. Kunt u aangeven wat de correcte op- en afstaptijd is die momenteel voor de stalling Almere Haven wordt gehanteerd?	Zie het antwoord op vraag 311.
313	D	D.1	D.03	5	SOV-opbrengsten	"Alle mutaties komen ten goede of ten laste van de gemeente". Rekent u hertoe ook de mutaties die in 2017 te verwachten zijn als gevolg van het driejaarlijkse reizigersonderzoek? Zo ja, mogen we dan concluderen dat de 2016 SOV-opbrengsten met eventuele index voor 2017 en 2018 als uitgangspunt voor de door de concessiehouder in te rekenen SOV gelden? Zo nee, kunt u enige indicatie geven welke mutatie er te verwachten valt in 2017?	Zie mededeling 3 van deze Nvl.
314	D	D.1	D.03	5	SOV-opbrengsten	"Alle mutaties binnen SOV komen ten goede of ten laste van de gemeente". Dit is, conform uw eerdere antwoorden, inclusief de gedeeltelijke compensatie voor de derving in andere kaartsoorten als gevolg van de invoering van SOV voor minderjarige MBO-scholieren die de BOL-leerweg volgen. Deze derving zelf komt wel ten laste van de concessiehouder. Kunt u een indicatie geven van de verwachte derving voor Almere? Volgens onze inschatting zou die namelijk tussen de 0,5 en 1,0 mln euro per jaar uitkomen. Waardoor er feitelijk een extra bezuiniging ontstaat van tussen de 5 en 10 mln. over de looptijd. Dit zal de kwaliteit van de inschrijvingen sterk beïnvloeden.	Wij hebben een verkenning laten uitvoeren naar het reisgedrag van 16/17 jarige MBO BOL studenten in de vigerende concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek. Hierin vindt u globale schattingen van de mogelijke derving in de concessie Stadsdienst Almere (volgens één methode) en in de concessie Almere Streek (volgens twee methoden). De verkenning is opgenomen als informatieve bijlage E.45. Zie ook mededeling 3 van deze Nvl.

Bijlagen bij Nota van Inlichtingen 3:

Nvl3-01	Deel A - Aanbestedingsleidraad incl Nvl1, 1b, 2 en 2b
Nvl3-02	Deel B - Programma van Eisen incl Nvl1, 1b, 2 en 2b
Nvl3-03	Deel C – Concept concessiebeschikking incl Nvl1, 1b, 2 en 2b
Nvl3-04	Deel D - Financiële bepalingen incl Nvl1, 1b, 2 en 2b
Nvl3-05	Intrekken verklaring personeelsopgave Connexxion dd 15-04-2016
Nvl3-06	Overzicht Verkoop en Servicepunten Connexxion Almere
Nvl3-07	Bijlage A17 Dienstregelingskilometers per traject (gewijzigd)
Nvl3-08	Thermometer "Concessies Stadsdienst Almere en Almere Streek 2010-2015"
Nvl3-09	HB-log eerste kwartaal 2016
Nvl3-10	Standaardformulier A.16 Zero emissie Dienstregelingskilometers (gewijzigd)
Nvl3-11	Raadsbrief Jaarlijks actieplan sociale veiligheid busvervoer 2018-2027