

Mededelingen/wijzigingen van de gemeente Almere

1	Het college van Burgemeester en Wethouders heeft op 12 april 2016 naar aanleiding van actuele gebeurtenissen en ontwikkelingen in het openbaar busvervoer een aantal wijzigingen in de aanbestedingsstukken vastgesteld. De wijzigingen zijn in de onderstaande tabel weergegeven. De raadsbrief hierover is als bijlage bij deze NvI gevoegd.
---	--

Wijzigingen in de aanbestedingsstukken

237	A B	A.5.3.6 B.5.5	G2 B.140	35 32	Gunningcriterium G2 Contante betaling bij de chauffeur	In eis B.140 van het Programma van Eisen is aangegeven dat de gemeente Almere voorstander is van volledig 'cashless' Voertuigen. De tekst van eis B.140 wordt geheel vervangen door de volgende tekst: <i>"Om de kans op berovingen van de chauffeurs te verminderen, wordt het reizigers niet toegestaan om vervoerbewijzen bij de chauffeurs te kopen tegen contante betaling."</i> In Gunningcriterium G2 (Tevreden reizigers) wordt het aspect "geen contante betaling bij de chauffeur" toegevoegd. In het kader van dit aspect dienen inschrijvers te beschrijven welke maatregelen zij nemen om te voorkomen dat het niet meer accepteren van contante betaling bij de chauffeur ertoe leidt dat (i) bepaalde (groepen) reizigers (bijvoorbeeld ouderen, mensen zonder beschikking over een bankrekening en andere kwetsbare groepen) niet meer met het openbaar busvervoer zullen reizen; en (ii) sociale veiligheidsincidenten zullen optreden als gevolg van het niet meer accepteren van contante betalingen door de chauffeur. Dit aspect wordt beoordeeld aan de hand van de mate waarin inschrijver aannemelijk maakt dat de aangeboden maatregelen effect zullen hebben.
238	B	B.5.5	B.132	31	Actieplan sociale veiligheid DNA spuugkit	In eis B.132 is aangegeven dat de Concessiehouder het actieplan ter advisering voorlegt aan een vertegenwoordiging van het personeel. Met 'vertegenwoordiging' wordt in ieder geval de lokale ondernemingsraad verstaan. Na de eerste alinea wordt de volgende tekst toegevoegd: <i>"Het inzetten van DNA-spuugkits kan helpen bij de vervolging na spuugincidenten en kan mogelijk het aantal spuugincidenten verminderen. In het eerste actieplan sociale veiligheid neemt de Concessiehouder een aanzet tot onderzoek naar een proef met een DNA-spuugkit op"</i> .
239	B	B.5.5	B.138		Veiligheidsschermen	Eis B.138 wordt uitgebreid met de volgende tekst: <i>"Chaufeurscabines van Bussen zijn tevens uitgerust met een zogeheten beweegbare veiligheidsruit, die met een druk op een alarmknop omhoog kan schuiven. De chauffeur kan de alarmknop indrukken indien hij wordt belaagd."</i>
240	B	B.5.3	B.103		Toegangspoortjes	Eis B.103 <i>"De Concessiehouder moet het zwart- en grijsrijden terugdringen. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van geautomatiseerde systemen voor signalering, gerichte inzet en rapportage."</i> wordt uitgebreid met de volgende tekst: <i>"Ook kan gedacht worden om bij een open instapregime poortjes te plaatsen in de Bussen, waardoor het voor de Reizigers alleen mogelijk is om de Bus, na het aanbieden van een geldig vervoerbewijs, binnen te komen."</i>
241		B.4.5	B.70		Instapregime	In de tekst van eis B.70 is opgenomen dat de Concessiehouder vrij is in haar keuze om een open of een gesloten instapregime te hanteren en dat zij ervoor kan kiezen om op bepaalde momenten, dagen of locaties van deze keus af te wijken. Met name een overgang van een open instapregime naar een gesloten instapregime op een Lijn kan leiden tot sociale veiligheidsincidenten. Het afwijken naar tijd (momenten en dagen) is daarom bij nader inzien niet wenselijk. Daarnaast is het, bij nader inzien, wenselijk om, net als de huidige praktijk, op de lijnen van de Streekdienst en de nachtlijnen een gesloten instapregime te hanteren. De tekst van eis B.70 wordt geheel vervangen door de volgende tekst: <i>"De Concessiehouder is vrij in haar keuze om in de Stadsdienst een open of een gesloten instapregime te hanteren. Ook kan zij ervoor kiezen om op bepaalde Lijnen of soorten Voertuigen af te wijken van de keuze voor een open of gesloten instapregime. De keuze voor het te hanteren instapregime kan gebaseerd zijn op bedrijfseconomische redenen of sociale veiligheidsredenen. Op de Lijnen van de Streekdienst en op de nachtlijnen, zoals bedoeld in eis B.47 en B.54, geldt een gesloten instapregime."</i>
242	B	B.5.3.4 B.5.5	B.101 B.142		BOA bevoegd	Ter verduidelijking: Het personeel dat de Concessiehouder in dienst heeft voor de handhavende functie op zwartrijden en andere relevante overtredingen binnen het openbaar vervoer én personeel voor de functie van toezichthouder veiligheid dient BOA bevoegd te zijn.
243	B	B.5.5	B.136		Onderlinge communicatie	Rechtstreeks contact tussen operationele medewerkers van de Concessiehouder (zoals chauffeurs, kaartcontroleurs en toezichthouders veiligheid), waardoor deze elkaar kunnen ondersteunen, kan een positief effect hebben op veilig reizen. Eis 136 wordt uitgebreid met een derde bullit: <i>"Kunnen operationele medewerkers van de Concessiehouder onderling, rechtstreeks, contact hebben over ondersteuning en afstemming."</i>
244		B.5.3.2	B.87		Verhoging kilometertarief	In NB2 is aangegeven dat het kilometertarief voor het reizen op saldo uiterlijk per 10 december 2017 met 1,0 cent per kilometer, bovenop de indexatie, wordt verhoogd. De portefeuillehouder van de gemeente Almere heeft aangegeven zich in te spannen om zo spoedig mogelijk de voorgenomen tariefverhoging van 1 cent op het kilometertarief door te voeren en de meeropbrengsten in de periode tot 10 december 2017 toe te voegen aan de subsidie sociale veiligheid in de concessie 2018-2027.

Bijlagen bij Nota van Inlichtingen 2b:	
--	--

Nvl2b-01	Raadsbrief inzake Extra eisen aanbesteding busvervoer d.d. 12 april 2016
----------	--