

Mededelingen/wijzigingen van de gemeente Almere	
1	Een Inschrijving dient uiterlijk op 8 juli 2016 om 11:00 uur te zijn ontvangen door de gemeente Almere conform het bepaalde in paragraaf A.1.5 van de Aanbestedingsleidraad.
2	Provinciale Staten van Flevoland, B&W en de gemeenteraad van Almere hebben ingestemd met Ontwerpbesluit Delegatiebesluit openbaar vervoer Almere 2018-2027. Gedeputeerde Staten van Flevoland zullen naar verwachting op 5 juli 2016 het Delegatiebesluit nemen.

Vraag	deel bestek	hoofdstuk	artikel	pagina	onderwerp	vraag van Inschrijver	antwoord gemeente
Openstaande vragen uit eerdere Nota's van Inlichtingen							
Nieuwe vragen							
360	Nvl 5b				Personeelsopgave	Al in de eerste Nota van Inlichtingen is gevraagd om een uitsplitsing van de in de personeelsopgave genoemde FTE's naar onder meer chauffeur en toezichthouder. In de mededelingen bij de tweede Nvl vermeldde u daarover: "De onafhankelijke deskundige van BDO bestudeert thans nog de vragen. Antwoorden zullen zo spoedig mogelijk volgen." Tot onze teleurstelling is de gevraagde uitsplitsing opnieuw niet gemaakt in de nieuwe personeelsopgave. Dit is belangrijke informatie, zeker in het licht van de separate subsidie Sociale Veiligheid. Wij verzoeken u daarom zo snel mogelijk onderscheid te maken in de opgave van het aantal chauffeurs en het aantal BOA/toezichthouders binnen het directe personeel.	Reactie Connexxion: <i>"Wij zien geen noodzaak voor het verstrekken van verdere uitsplitsing van de Personeelsopgave. Ons inziens voldoet de personeelsopgave aan alle eisen volgens de WP2000 en is voorzien van een goedgekeurde verklaring van een onafhankelijke deskundige"</i> De betrokken deskundige stelt dat de opgave voldoet aan de eisen die worden gesteld in artikel 37 t/m 39 van de WP2000. Overigens zijn op 9 maart 2016 de ingezette uren S&V in de jaren 2014 en 2015 gepubliceerd (zie bijlage E.5).
361	Nvl 5	Vraag 357			Business case	Naar aanleiding van vraag 357 in Nvl 5 heeft u de inleidende passage uit onderdeel D.4 van de Financiële Bepalingen verwijderd. U doet dit naar eigen zeggen om misverstanden te voorkomen, maar voor ons wordt het alleen maar minder duidelijk. Het is voor ons - zonder de context van hetgeen in de inleiding werd genoemd - volstrekt onduidelijk wat er wordt bedoeld met "diensten gerelateerd aan de concessie" of met "producten of diensten in aanvulling op de concessie of ter vervanging van delen van de concessie". Graag uw toelichting hierop.	Met "diensten gerelateerd aan de concessie" worden diensten, anders dan vervoer, bedoeld zoals bijvoorbeeld onderzoeken en faciliteiten voor reizigers. Met "producten of diensten in aanvulling op de concessie" wordt vervoerdiensten of –producten bedoeld zoals bijvoorbeeld knooppunttaxi's, deelfietsen en vraagafhankelijk vervoer (zie ook artikel B.3). Met "producten of diensten ter vervanging van delen van de concessie" wordt bijvoorbeeld bedoeld tussentijds vervangen van bestaande dieselbussen door zero emissiebussen. Ter toelichting: met bovengenoemde diensten of producten worden niet bedoeld diensten of producten die in de aanbestedingsstukken zijn voorgeschreven, of door de Concessiehouder in de Inschrijving zijn aangeboden.
362	Nvl 5	vraag 342 - 347			Trajectafstanden	In de nieuwe bijlage A.17 neemt u een aantal rechtstreekse trajecten op van en naar Amsterdam. Deze trajecten doen de halte Muiden P+R niet aan. Ons inziens zijn lijnen die deze halte overslaan echter niet besteksconform. Immers in artikel B.49 van het PvE stelt u: De lijnen van de Concessie tussen Almere en Amsterdam sluiten onderling op elkaar aan op de halte Muiden P+R". Wij stellen voor deze trajecten daarom uit bijlage A.17 te verwijderen. Indien u deze routing toch wilt hanteren, dan verzoeken we u artikel B.49 hier op aan te passen en duidelijk aan te geven hoe u voorkomt dat verkapte mat.ritten als tegenspitsritten via deze snellere route in de dienstregeling worden meegeteld.	Wij verwijderen de rechtstreekse trajecten tussen Almere en Amsterdam niet uit Bijlage A.17. <u>In B.49 wordt de tekst "De lijnen van de Concessie tussen Almere en Amsterdam sluiten onderling op elkaar aan op de halte Muiden P+R" vervangen door "Ten minste voor de frequenties zoals opgenomen in B.51 doen Lijnen van de Concessie tussen Almere en Station Amsterdam Amstel en tussen Almere en Amsterdam Zuidoost (Station Bijlmer Arena) de halte Muiden P+R aan. Aanvullend op de minimale frequenties kunnen rechtstreekse Lijnen tussen Almere en Amsterdam worden aangeboden die de halte Muiden P+R niet aandoen"</u>

							Met het antwoord op vraag 342 van de NvI5 wordt zoveel als mogelijk voorkomen dat verkapte materieelritten via de rechtstreekse routes in de Dienstregeling meetellen.
363	A		A.2.2	13	Opbouw aanbidding	In paragraaf A.4.4. van de Aanbestedingsleidraad staat onder 'Vergunning': "Indien de Inschrijver reeds beschikt over een Communautaire vergunning, kan hij bij Inschrijving volstaan met ondertekening en indiening van de Eigen Verklaring achter tabblad 5 van het Algemene deel van de Inschrijving." Volgens ons moet dat tabblad 4 zijn? Alleen als inschrijver geen vergunning heeft, moet men een verklaring opnemen achter tabblad 5 waarin men aangeeft de vergunning wel te hebben bij start van de concessie. Bovenstaande geldt ook voor "Verzekering" (zelfde paragraaf). Onder 'Financiële en economische draagkracht' staat dat het formulier achter tabblad 7 moet worden gevoegd, terwijl in het overzicht van pagina 13 dit formulier achter tabblad 5 staat. In paragraaf A.4.5 staat dat standaardformulier A.10 achter tabblad 8 moet, terwijl in het overzicht van pagina 13 dit formulier achter tabblad 6 staat. Kunt u ons toelichting geven over het toepassen van het gebruik van tabbladen?	Voor de opbouw van het Algemene deel van de Inschrijving geldt het overzicht dat vermeld is in de tabel onder paragraaf A.2.2 van de Aanbestedingsleidraad. Wij hebben naar aanleiding van uw vraag de verwijzingen onder paragraaf A.4.4 en paragraaf A.4.5 van de Aanbestedingsleidraad aangepast. Ter voorkoming van enig misverstand zijn hieronder de juiste tabbladen genoemd. - Met betrekking tot de Communautaire vergunning: indien de Inschrijver reeds beschikt over een Communautaire vergunning, kan hij bij Inschrijving volstaan met ondertekening en indiening van de Eigen Verklaring. Deze Eigen Verklaring dient achter tabblad 4 te worden gevoegd. - Met betrekking tot de 'verzekering': indien de Inschrijver reeds voldoet aan de genoemde verzekeringseisen, kan hij bij Inschrijving volstaan met ondertekening en indiening van de Eigen Verklaring. Deze Eigen Verklaring dient achter tabblad 4 te worden gevoegd. - Met betrekking tot de 'financiële en economische draagkracht': de verklaring van de totale jaarlijkse omzet in de laatste drie afgesloten boekjaren (standaardformulier A.9) dient achter tabblad 5 te worden gevoegd. - Met betrekking tot de 'technische bekwaamheid': de referentie(s) inzake een opdracht inzake het verrichten van openbaar vervoer per Bus (standaardformulier A.10) dienen achter tabblad 6 te worden gevoegd. Indien de referentie is gesteld op naam van een natuurlijke persoon dient het Curriculum Vitae alsmede de onderbouwing van de beschikbaarheid van deze natuurlijke persoon achter tabblad 7 te worden gevoegd
364	B	B.4	B.4.3.4	13	Stadsdienst/Maatwerk	Fmv heeft tijdens de inspraak op de ov visie duidelijk aangegeven dat werkverdringing, vervanging van betaald werk door vrijwilligerswerk, onaanvaardbaar is. Het ligt in de rede dat als de nieuwe concessiehouder een buurtbusoplossing als maatwerk aanbiedt, dit meteen tot een sociaal conflict leidt. Zoals bekend schuwt fmv in Almere het stakingswapen niet. Wij gaan er derhalve van uit dat u het aanbieden van een buurtbus oplossing binnen het maatwerk negatief beoordeelt in het implementatieplan, omdat het in de praktijk niet uitvoerbaar zal zijn. Is dit juist? Zoniet, kunt u dan aangeven welke beoordeling een buurtbusoplossing zal krijgen onder G3? Zoniet, kunt u dan aangeven welke maatregelen u als gemeente neemt om de nadelige gevolgen van een sociaal conflict n.a.v. werkverdringing te mitigeren?	Uw aanneme is niet juist. Een maatwerkoplossing met een buurtbus, verzorgd door vrijwilligers, leidt niet automatisch tot verdringing van werkgelegenheid en/of sociaal conflict.

365	B	B.5	B.4.3.5	14	Stadsdienst/Maatwerk	Fnv heeft tijdens de inspraak op de ov visie duidelijk aangegeven dat werkverdringing, vervanging van betaald werk door vrijwilligerswerk, onaanvaardbaar is. Het ligt in de rede dat als de nieuwe concessiehouder een buurtbusoplossing als maatwerk aanbiedt, dit meteen tot een sociaal conflict leidt. In uw ov visie en bestek hecht u veel belang aan betrokkenheid en partnership met stakeholders. Het rijdend personeel is een belangrijke stakeholder. Wij gaan er derhalve van uit dat u het aanbieden van een buurtbus oplossing binnen het maatwerk negatief beoordeelt in G1b, omdat het verworpen wordt door een belangrijke stakeholder. Is dit juist? Zoniet, kunt u dan aangeven welke beoordeling een buurtbusoplossing zal krijgen onder G1b? Zoniet, kunt u dan aangeven welke maatregelen u als gemeente neemt om de nadelige gevolgen van een sociaal conflict n.a.v. werkverdringing te mitigeren?	Uw aanname is niet juist. Een maatwerkoplossing met een buurtbus, verzorgd door vrijwilligers, wordt niet automatisch verworpen door het personeel en leidt evenmin automatisch tot werkverdringing en/of tot een sociaal conflict.
366	B	B.6	B.4.3.6	15	Stadsdienst/Maatwerk	In uw ov visie formuleert u een ambitieus brt-programma. Het maatwerk zal per definitie onderdeel zijn van het totaalsysteem brt of op z'n minst een belangrijke aanvulling dáárop vormen. Om het brt ambitieniveau te bereiken is naar ons inzicht de inzet van professionals nodig. Deelt u deze mening? Wij gaan er derhalve van uit dat u het aanbieden van een buurtbus oplossing binnen het maatwerk negatief beoordeeld onder G2, omdat van vrijwilligers geen brt service niveau verwacht kan of mag worden. Is dit juist? Zoniet, kunt u dan aangeven welke beoordeling een buurtbusoplossing zal krijgen onder G2?	Wij delen uw mening niet. Een maatwerkoplossing met vrijwilligers is niet automatisch een slechter product en/of serviceniveau dan een maatwerkoplossing met betaalde medewerkers.
367	B	B.7	B.4.3.7	16	Stadsdienst/Maatwerk	In uw ov visie en bestek vraagt u om een vraaggericht systeem. De buurtbus is bij uitstek een aanbodmodel: rigide in route, dienstregeling en bedieningstijden. Kunnen wij er derhalve van uitgaan dat u een buurtbusoplossing negatief beoordeelt onder het aspect vraaggerichtheid onder G1b? Zoniet, kunt u dan aangeven welke beoordeling een buurtbusoplossing zal krijgen onder vraaggerichtheid in G1b?	Wij delen uw mening niet. Een maatwerkoplossing met een buurtbus is niet automatisch een aanbodmodel.
368	B	B.8	B.4.3.8	17	Stadsdienst/Maatwerk	Om verdere verstoring van de relatie met het rijdend personeel te voorkomen ligt het in de rede geen onnodige conflicten uit te lokken. Daarom lijkt het verstandig, tevens vanuit een opzicht van level playing field, buurtbusoplossingen te verbieden. Bent u het hier mee eens?	Wij delen uw mening niet. Een maatwerkoplossing met een buurtbus, verzorgd door vrijwilligers, leidt niet automatisch tot conflicten met het rijdend personeel en verstoort evenmin automatisch het level playing field.
369	Nvl5		Mededeling 5	1	Bijlage A.17	De kilometers voor het maatwerk worden niet meegeteld onder G1a, daarmee is naar onze interpretatie de bijlage A.17 niet van toepassing voor het maatwerk. Deelt u de conclusie dat voor het maatwerk er wel mag worden afgeweken van de trajecten van A.17?	Wij delen uw conclusie. Voor maatwerkoplossingen mag worden afgeweken van de trajecten zoals opgenomen in bijlage A.17
370	Nvl5		Mededeling 5	1	Bijlage A.17	Indien u bovenstaande vraag ontkennend beantwoord dan zijn de huidige routes van de buslijnen in het maatwerk gebied niet toegestaan. Kunt u op z'n minst de huidige routes van de lijnen in De Vaart en Nobelhorst toestaan.	Zie het antwoord op vraag 369.
371	Nvl5		Vraag 358	3	Traject Hilversum Sportpark - Utrecht de Uithof	Door uw antwoord op o.a. de vraag over het Traject Hilversum Sportpark - Utrecht de Uithof (vanaf Blaricum) en de hiermee gepaard gaande wijzigingen toegestane routes en aansluitingen en de toegenomen financiële ruimte, is het plan G1c complexer geworden en daarom zijn meer woorden noodzakelijk om een en ander adequaat uit te leggen. Bij 12.500 woorden ontbreekt de ruimte om een complete vertaling in het plan te verwerking. Kunt u ons toestaan het plan G1c Kwaliteit Vervoeraanbod Streekdienst in te leveren met een totaal van 17.500 woorden?	Het maximaal aantal woorden bij Gunningcriterium G1c wordt verhoogd van 12.500 naar 15.000.

Bijlagen bij Nota van Inlichtingen 6:	
Nvl6-02	Deel A - Aanbestedingsleidraad incl Nvl1, 1b, 2, 2b, 3, 3b, 4, 5, 5b en 6
Nvl6-03	Deel B - Programma van Eisen incl Nvl1, 1b, 2, 2b, 3, 3b 4, 5, 5b en 6
Nvl6-04	Deel C – Concept concessiebeschikking incl Nvl1, 1b, 2, 2b, 3, 3b, 4, 5, 5b en 6
Nvl6-05	Deel D - Financiële bepalingen incl Nvl1, 1b, 2, 2b, 3, 3b, 4, 5, 5b en 6