

## Arnhemse aandachtspunten voor Programma van Eisen, OV concessie Arnhem Nijmegen Foodvalley

<b>Definities:</b>	Concessieverlener: Concessiehouder: Wegbeheerder: IMC: Trolley IMC: Inclusiviteit: DRU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• provincie Gelderland</li> <li>• vervoerder die aanbesteding gegund krijgt</li> <li>• gemeente Arnhem</li> <li>• In Motion Charging - de batterijen van de trolleybussen worden tijdens het rijden onder de trolleybovenleiding bijgeladen, en zo nodig op aanvullende laadpunten voor opportunity charging.</li> <li>• of ook wel de Trolley 2.0, bestaat uit een trolleybus die voorzien wordt van een batterijpakket. Deze batterij maakt het mogelijk ook buiten de trolleylijnen te rijden zodat uitbreiding van trolleyinfrastructuur beperkt nodig is.</li> <li>• De gemeente Arnhem werkt aan een stad waarin iedereen met of zonder beperking (lichamelijk, geestelijk of verstandelijk) kan meedoen en in staat is om openbare voorzieningen te bereiken.</li> <li>• Dienstregelingsuur; het aantal dienstregelingsuren in de concessie dat een voertuig rijdt, of per lijn, of per lijnenbundel, of per (deel)concessie</li> </ul>
--------------------	--	---

Aandachtspunten PVE	Titel	Omschrijving
<b>1. Vervoerkundig aanbod</b>		
<b>1.1 Beleidskader</b>		
1.1.2	<b>Reactie Nota van Uitgangspunten</b>	De regio Arnhem-Nijmegen en de gemeente Arnhem hebben in januari 2018 een reactie gegeven op de Nota van Uitgangspunten voor aanbesteding OV-concessie Flevoland, Overijssel en Gelderland. Deze reacties zijn nog steeds de uitgangspunten voor de regio Arnhem-Nijmegen en de gemeente Arnhem. Als aanvulling onder kopje "Techniek voor Zero Emissie wordt door de Concessieverlener verondersteld dat er geen keuze voor technieken wordt gemaakt, dit standpunt komt niet overeen met de situatie in de gemeente Arnhem. Arnhem kiest wel voor een techniek namelijk de Trolley (IMC).
1.1.3	<b>Gemeente Arnhem dé OV-trolley/IMC stad</b>	Gemeente Arnhem is dé trolleystad van Nederland. Gemeente Arnhem blijft zich ook voor de toekomst en daarmee voor de komende concessieperiode inzetten op zero emissie OV vervoer door middel van de trolley en Trolley IMC. Zowel de Concessieverlener als Concessiehouder zijn gehouden volledig gebruik te maken van dit trolley-net in Arnhem en (voor zover aanwezig) in omliggende gemeenten.
1.1.4	<b>Analoog aan Besluit 1 van de Wet Personenvervoer 2000</b>	Gemeente Arnhem brengt haar trolleyinfrastructuur en vastgoed in zoals dat is beschreven in de Wet Personenvervoer 2000 waarin dit analoog aan "Besluit 1" "openbaar vervoer per tram of metro, dit voor de trolley van toepassing is.
1.1.5	<b>Position Paper en Netwerk ambitiekaart</b>	De regio's Foodvalley en de GMR hebben samen met de gemeenten Arnhem en Nijmegen een Position Paper met bijbehorende Netwerkambitiekaart opgesteld. Voor deze twee producten vragen wij de vervoerder nadrukkelijk de aandacht.
1.1.6	<b>Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem</b>	De vervoerder neemt kennis van en houdt rekening met het vastgestelde (gepland zomer 2024) Duurzaam Mobiliteitsplan van de gemeente Arnhem.
1.1.7	<b>Maatschappelijke functie OV</b>	Concessiehouders worden in de concessie beschouwd als maatschappelijke ondernemers. De Concessieverlener voegt o.a. een passage toe over "contract compliance". De inzet van mensen met een uitkering of het bevorderen van stageplekken dient hierbij bijvoorbeeld opgenomen te worden.
<b>1.2 Toegankelijkheid en inclusiviteit doelgroepen</b>		
1.2.1	<b>Internationale inclusiviteit</b>	De Concessiehouder stelt een strategisch plan 'inclusiviteit' voor internationale gebruikers op: vervoersysteem voor buitenlanders in- en uit Nederland.
1.2.2	<b>Fysieke toegankelijkheid</b>	Concessiehouder maakt een plan voor fysieke toegankelijkheid, doelgroepenvervoer voor personen met lichamelijke, visusbeperking (< 20% zicht) en/of medische hulpmiddelen (voor in bus: o.a. een EHBO koffer, reanimatie voorzieningen en een elektrische rolstoelplank

1.2.3	<b>Cognitieve toegankelijkheid</b>	Concessiehouder maakt een plan voor toegankelijkheid voor personen met een verstandelijke beperking en/of cognitieve aandoening (psychiatrische aandoening, laaggeletterdheid, Taal Ontwikkelingsstoornis (TOS), Niet Aangeboren Hersenletsel (NAH), Autisme etc. – alle mensen met deze aandoeningen moeten worden ondersteund bij het begrijpelijk maken van het OV.
1.2.4	<b>Financiële toegankelijkheid</b>	Concessiehouder heeft aandacht voor financiële toegankelijkheid door wegnemen van vervoersarmoede met specifieke abonnementen voor personen met zwakke financiële draagkracht. Daarnaast komt de vervoerder met specifieke voordelige abonnementen voor gezinnen.
1.2.5	<b>Rolstoelvriendelijkheid</b>	Alle voertuigen dienen te beschikken over een lage vloer, op een dusdanige hoogte dat een rolstoelgebruiker vanaf een verhoogd busperron, zonder assistentie, de bus in en uit kan gaan.
1.2.6	<b>Rolstoelvriendelijkheid nieuwe voertuigen</b>	Concessiehouder is bij instroom van nieuwe voertuigen verplicht om deze te voorzien, van een door de chauffeur te bedienen elektrische rolstoelplank.
<b>1.3 Operationele eisen conform bijlagen 'HOV actieplan' en 'Toekomstbeeld OV Arnhem-Nijmegen'</b>		
<b>1.3.1 HOV-net in Arnhem</b>		
	<b>HOV net en Trolley</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het HOV-net in Arnhem komt grotendeels overeen met het lijnennet van de trolley-infrastructuur in Arnhem.</li> <li>De HOV corridors in het HOV actieplan zullen door de Concessiehouder moeten worden uitgevoerd door Trolley IMC.</li> </ul>
<b>1.3.2 Frequentie</b>		
	<i>HOV-net</i>	Spits: minimaal 6x per uur Overdag minimaal 4x per uur Altijd minimaal 2x per uur (niet in nacht)
	<i>Stadsnet</i>	Varieert, maar altijd minimaal 2x per uur
	<i>Flexnet</i>	Veelal geen vaste frequentie
<b>1.3.3 Exploitatieperiode</b>		
	<i>HOV-net</i>	Ma-vr: 6.00 - 24.00, Zat: 8.00 - 24.00, Zon: 9.00 - 24.00
	<i>Stadsnet</i>	Ma-vr: 6.00 - 24.00, Zat: 6.00 - 24.00, Zon: 9.00 - 24.00 Behalve op stille uren, waarbij reizigers aantal te gering is voor 2x per uur
	<i>Flexnet</i>	Varieert, kan beperkt zijn in een gebied tot bijvoorbeeld de avond
<b>1.3.4 Rijtijd</b>		
	<i>HOV-net</i>	Deur-tot-deur concurrerend met auto. Staat alleen stil op halten, tenzij conflict met ander HOV of op centrumring Arnhem
	<i>Stadsnet</i>	Deur-tot-deur concurrerend met stadsnet fiets. Vaste rijtijd volgens een dienstregeling
	<i>Flexnet</i>	Varieert
<b>1.3.5 Betrouwbaarheid</b>		
	<i>HOV-net</i>	Rijdt "altijd" op tijd dankzij eigen businfra waar dat nodig en mogelijk is (95% van de ritten komt op tijd op knooppunten)
	<i>Stadsnet</i>	Zo goed mogelijk
	<i>Flexnet</i>	Varieert
<b>1.3.6 Type Route</b>		
		Van toepassing voor onderstaande netten (HOV-, Stads- en Flexnet): bij parallel lijnen en/of gezamenlijke assen moeten de frequenties gelijkmatig op elkaar worden afgestemd binnen het uur (volgordelijk en om-en-om). Dit geldt vooral voor het gebied met 'dunnere lijnen', hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van het OV versterkt.
	<i>HOV-net</i>	Gestrekt van en naar knooppunten, vertrektijden van lijnen op elkaar afgestemd (zie hierboven)
	<i>Stadsnet</i>	Van en naar knooppunten
	<i>Flexnet</i>	Veelal ontsluitend, afhankelijk van gebiedsfunctie
<b>1.3.7 Bereikbaarheid voorzieningen/locaties</b>		
	<b>Bereikbaarheid bedrijven en kantorenlocatie</b>	De Concessiehouder draagt zorg voor een business OV-lijn die aanwijsbaar gehoor geeft aan de OV-behoefte van de verschillende bedrijventerreinen (zoals Usseloord 2) en kantorenlocaties in de gemeente Arnhem. Ook is er speciale aandacht voor de bereikbaarheid van het centrum vanaf geplande stadsrandHUB's i.v.m. hoge concentratie van werkplekken. Op deze lijn wordt tijdens de spits met een hogere frequentie gereden waarbij het accent vooral ligt op het aandoen van de halten bij de bedrijventerreinen en niet op de tussen gelegen gebieden.
	<b>Bereikbaarheid nieuwe woningbouwprojecten</b>	Concessieverlener verplicht Concessiehouder tot faciliteren OV bereikbaarheid bij nieuwe woningbouwlocaties: Concessieverlener compenseert de Concessiehouder bij lagere kostendekkingsgraad dan >55% voor een nader te bepalen periode.
	<b>Nachtbussen</b>	Concessieverlener verplicht Concessiehouder tot faciliteren van nachtbusvervoer: Concessieverlener compenseert de Concessiehouder bij lagere kostendekkingsgraad dan >55% voor een nader te bepalen periode.
<b>2. Haltes en infrastructuur</b>		
<b>2.1 VRI en slimme infrastructuur</b>		

2.1.2	<b>VRI prioriteitenregelingen</b>	De Concessiehouder dient o.b.v. de dienstregeling bij een verkeerslichtenregeling het prioriteitsniveau te bepalen en aan de verkeerslichtenregeling via Vecom/KAR door te geven. De beïnvloeding van verkeerslichten dient te geschieden op basis van 3 prioriteitsniveaus, 'te vroeg', 'op tijd' en 'te laat'. Waarbij minimaal de volgende informatie wordt doorgestuurd: voertuigcategorie, lijnnummer, bedrijfsnummer, voertuignummer, signaalgroep, stiptheid in seconden, type melding, passeertijd stopstreep. De concessiehouder dient de prioriteitsaanvragen eveneens via de Priority Broker Configurator te configureren en real time aan te bieden. Het voertuig dient met de wekkantsystemen (IVRI's) te communiceren conform de landelijke IVRI standaarden (CROW.nl). Momenteel is de gemeente Arnhem Vecom aan het uitfasen bij de verkeerslichten. Alleen voor de huidige trolleybussen handhaven we Vecom omdat die geen KAR hebben. Momenteel heeft de gemeente Arnhem enkele IVRI's en op korte termijn worden dit er niet meer. De meerwaarde van de nieuwe techniek is ook beperkt voor bussen.
<b>2.2 Haltestijl</b>		
2.2.1	<b>Huisstijl</b>	Concessiehouder doet voor haltestijl een voorstel met daarbij speciale aandacht voor de opwaardering van de herkenbaarheid en eigentijdsheid van de huidige haltepalen. Een randvoorwaarde hierbij is dat haltepalen niet als reclame-uiting gebruikt mogen worden.
2.2.2	<b>Kleurstelling</b>	Alle haltepalen en andere door de Concessiehouder te plaatsen voorzieningen op een busperron in Arnhem moeten uitgevoerd worden in de kleur RAL 7016.
<b>3. Contracten</b>		
<b>3.1 Beheer en onderhoud</b>		
3.1.1	<b>Bepalingen contractvorming</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alle contracten die worden toegevoegd (beheer, huur en onderhoudscontracten vastgoed en trolleyinfra) zijn vanaf het eerste moment bindend. Hierbij worden de locaties van de eindhaltevoorzieningen in nauw overleg met de Concessiehouder bepaald.</li> <li>De contracten zijn niet onderhandelbaar en bij het accepteren van het bestek worden daarmee ook de contracten met de (financiële) voorwaarden geaccepteerd.</li> </ul>
3.1.2	<b>Contracten beheer en onderhoud infra en vastgoed</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het onderhoud, beheer en de verantwoordelijkheid van de infrastructuur en vastgoed verder worden uitgewerkt in de komende periode. De contracten zullen bij de aanbesteding worden toegevoegd als bijlage.</li> <li>In deze contracten worden afspraken gemaakt over de onderhoudskaders, onderhoudsplanningen (conform NEN normeringen), de financiële verantwoording, de wijze van beheer en procesafspraken met de gemeente.</li> <li>De gemeente Arnhem beoogd vanuit haar reglerol op specifieke onderdelen een sterke sturende rol.</li> <li>De Concessiehouder zal monitoring van het onderhoud en beheer mogelijk maken door het overleggen van managementinformatie en kwartaalrapportages.</li> </ul>
3.1.3	<b>Onderhoudsverplichtingen eigenaar en gebruiker</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In het onderhoud voor zowel trolleyinfrastructuur als vastgoed zal onderscheid worden aangebracht tussen eigenaars- en gebruikersonderhoud.</li> <li>Voor het onderhoud aan de busremise van de Westervoortsedijk zullen de onderhoudsverplichtingen verder reiken, waarbij de gemeente Arnhem alleen verantwoordelijk zal zijn voor het casco onderhoud (dit i.v.m. de onderhoudskennis die nodig is voor de specifieke gebruik gerelateerde installaties op dit complex). De Concessiehouder zal deze extra onderhouds- en beheerkosten voor haar rekening nemen. Gemeente Arnhem en de Concessiehouder treden hierover in overleg.</li> </ul>
3.1.4	<b>Onderhoudskaders/normen assets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er worden onderhoudskaders zoals NEN normeringen, kwaliteitseisen etc. meegegeven waarbij de Concessiehouder verplicht wordt gesteld om hier mee te werken.</li> <li>Dit geldt ook voor het gebruik van een onderhoudsmodule van het vastgoed én trolleyinfrastructuur.</li> <li>De onderhoudsapplicatie dient tevens toegankelijk te zijn voor de gemeente Arnhem. Hierdoor wordt het onderhoud voor de gemeente Arnhem inzichtelijk en heeft zij grip en regie op de status van het onderhoud van haar eigendommen</li> </ul>
3.1.5	<b>Onderhoud status bij start concessie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voor aanvang van de Concessie zal door een onafhankelijke partij een schouw worden uitgevoerd van de staat van onderhoud van de trolleyinfrastructuur en vastgoed.</li> <li>Er zullen terugkerende schouwen plaatsvinden van (onderdelen) van de trolleyinfrastructuur en vastgoed. Voor de trolleyinfrastructuur zal dit 1x per jaar zijn (bijv. de rijdraadcontrole). Jaarlijks dient de Concessiehouder de trolleyinfrastructuur te monitoren en de resultaten ervan te rapporteren aan de Concessieverlener. Steekproefsgewijs zal controle worden uitgevoerd.</li> <li>De Concessiehouder zal hiertoe initiatief nemen, dit laten uitvoeren en de bevindingen delen met de gemeente Arnhem en na overleg en goedkeuring van gemeente Arnhem, het meerjaren onderhoudsplan hierop aanpassen.</li> <li>De kosten van deze inspecties zullen worden betaald door de Concessieverlener.</li> </ul>
<b>3.2 Vastgoed</b>		

3.2.1	<b>Verplichte overname en gebruik vastgoed en trolleyinfrastructuur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De gemeente is eigenaar van de trolleyinfrastructuur die zowel in de gemeente Arnhem ligt als daarbuiten, dat fysiek verbonden is met het Arnhemse trolley-net. De gemeenten dienen gezamenlijk met de Concessieverlener en gemeente Arnhem contractuele beheerafspraken te maken. Hiervoor zal een beheerovereenkomst worden gesloten die voor aanvang van de aanbesteding zal worden vastgesteld.</li> <li>Er worden verplichte huur- en gebruikscontracten aangegaan met Concessiehouder voor de verschillende soorten vastgoed en infra.</li> <li>Het vastgoed en de trolleyinfrastructuur zal worden opgeleverd in de staat zoals die bij aanvang zal zijn.</li> <li>Voor het vastgoed en de trolleyinfrastructuur die onderdeel uitmaken van de Wet Personenvervoer 2000, besluit 1 zal een gebruiksovereenkomst worden gesloten.</li> <li>Voor het vastgoed en de trolleyinfrastructuur die geen onderdeel uitmaken van de Wet Personenvervoer 2000, besluit 1 zal een huurovereenkomst worden gesloten waarbij een kostprijs dekkende huurprijs het uitgangspunt zal zijn.</li> <li>De concessiehouder wordt verplicht om middels een huurovereenkomst de chauffeursruimte voor haar personeel op Arnhem Centraal Station af te nemen, de werkplaats, kantoor, mogelijk het trafo gebouw op de busremise aan de Westervoortsedijk en de eindhaltevoorzieningen in gebruik te nemen. Het overige vastgoed zoals het overdekte busseplein op Arnhem Centraal Station en de gelijkrichterstations zullen middels een gebruiksovereenkomst contractueel worden vastgelegd.</li> <li>De kosten van de infra en het vastgoed zoals beschreven in Besluit 1 van de Wet Personenvervoer 2000 worden door de Concessieverlener vergoed aan de gemeente Arnhem zoals dit nu ook gebeurt. Ook dient een actualisatie plaats te vinden waarbij de kosten van het Arnhem Centraal Stations en de gelijkrichterstations hieraan moeten worden toegevoegd. De Concessieverlener en de gemeente Arnhem gaan hierover in overleg.</li> </ul>
3.2.2	<b>Gebruik 'overdekte Busplein Arnhem Centraal'.</b>	Het gebruik en eventuele verplichtingen ten aanzien van het overdekte busplein zullen vastgelegd worden in een bruikleenovereenkomst. De bekostiging van het beheer en onderhoud ligt bij de Concessieverlener. Hierover worden afspraken gemaakt tussen de gemeente Arnhem en de concessieverlener en vastgelegd middels een overeenkomst.
3.2.3	<b>Waterstof en laden batterijbussen niet toegestaan bij overdekt busseplein Arnhem Centraal</b>	Halteren van waterstofbussen en het laden van batterijbussen op het overdekte busseplein is vanwege veiligheidsoverwegingen niet toegestaan. Dit is een beperking van derden (verzekeraar) en derhalve ook bindend.
3.2.4	<b>Beheersplan en calamiteitenplan CS</b>	De Concessiehouder zal meewerken aan een beheersplan en calamiteitenplan op Arnhem Centraal Station dit om het gebruik door de verschillende partijen goed te doen verlopen. Als blijkt dat het noodzakelijk en/of wenselijk is dat de Concessiehouder een coördinerende en sturende rol vervult ( <i>de Concessiehouder is immers de grootste gebruiker</i> ), aanspreekpunt namens alle partijen zal zijn, dan zal de Concessiehouder hier aan meewerken en hiervoor geschikt personeel met de juiste ervaring en expertise voor inzetten.
3.2.5	<b>Geluidsbeperkingen busremise Westervoortsedijk</b>	De Concessiehouder is gehouden voor de duur van het concessieperiode de busremise aan de Westervoortsedijk te gebruiken, behoudens wanneer de omstandigheid omschreven in 3.2.6 zich voordoet. Door de omliggende woningbouw en de naast gelegen 24-uurs opvang, zal door de Concessiehouder kritisch gekeken moeten worden naar geluidsoverlast en dient hiervoor binnen de daarvoor gestelde (wettelijke) kaders te blijven. Dit kan een beperking geven op de gebruiksmogelijkheden voor met name de werkplaats en de aanlevering van goederen.
3.2.6	<b>Wijziging gebruik busremise Westervoortsedijk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* De Concessiehouder zal meewerken aan de wijziging van de ruimten en het gebruik van de busremise aan de Westervoortsedijk.</li> <li>* Voor de busremise aan de Westervoortsedijk zal het terrein mogelijk anders worden ingericht en/of worden verbouwd en/of functies worden verplaatst. Ook is het mogelijk dat de gebouwen een monumentale waarde krijgen toegekend.</li> <li>* Ook zou het mogelijk kunnen zijn dat de remise in z'n geheel of gedeeltelijk wordt verplaatst. De Concessiehouder is gehouden mee te werken aan de ontwikkeling van en de verhuizing naar een nieuwe locatie of een deel te verhuizen naar een andere locatie.</li> <li>* De Concessiehouder is verplicht om deze nieuwe locatie voor de remise in bruikleen af te nemen en voor de overige functies (kantoor, werkplaats, buitenterrein) te huren van de Gemeente Arnhem gedurende de (resterende) concessieperiode. De randvoorwaarden waaronder dit gebeurt zijn punt van nader overleg.</li> <li>* Bij een eventuele verplaatsing van de busremise worden de eventuele meer- of minderkosten voor de OV-exploitatie op het moment van de verplaatsing in overleg tussen Concessieverlener en de Concessiehouder vastgesteld.</li> </ul>
3.2.7	<b>Wijziging gebruik gelijkrichterstation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De Concessiehouder zal meewerken aan de wijziging van de ruimten en het gebruik van de gelijkrichterstations.</li> <li>De mogelijkheid bestaat dat enkele gelijkrichterstations anders worden ingericht zowel bouwkundig als installatietechnisch.</li> <li>De Concessiehouder zal hier haar medewerking aan geven en zal hieraan geen (financiële) voorwaarden verbinden en/of schadecompensatie vragen.</li> </ul>
3.2.8	<b>Kaderstelling gebruik Arnhem Centraal Station</b>	Er zullen door de gemeente Arnhem samen met de provincie kaders voor het gebruik voor Arnhem Centraal Station worden geformuleerd. De wijze van halteren, de maximale buffertijd, de combinatie van technieken (waterstof, batterij, trolley) etc. zullen hierin worden geregeld. De Concessiehouder neemt deze kaders als uitgangspunt mee voor haar bedrijfsvoering.

3.2.9	<b>Oplevering</b>	Bij aanvang en bij einde van de concessie worden afspraken gemaakt tussen Gemeente, Concessieverlener en Concessiehouder over de wijze van oplevering. Alle onderhoudsgegevens, tekeningen etc. die betrekking hebben op de trolleyinfrastructuur behoren in eigendom toe aan de gemeente en zullen aan het einde van de concessie moeten worden overgedragen aan de nieuwe Concessiehouder en/of de gemeente.
3.2.10	<b>Terugdringen van parkeerfaciliteit voor werknemer op busre</b>	Het terrein op de busremise aan de Westervoortsedijk is in principe niet bedoeld om auto's te laten parkeren tijdens en buiten de diensttijd van de werknemers van de Concessiehouder. Hiervoor dient de Concessiehouder andere oplossingen te bedenken die het autoverbruik door de medewerkers verminderen. Concessiehouder kan hiervoor in gesprek met de gemeente Arnhem over de inzet van bijvoorbeeld Hubs.
3.2.11	<b>Huurcontract OV-loket concessiehouder</b>	Het huurcontract met NS voor het OV-loket op Arnhem CS maakt onderdeel uit van de Concessie. Op dit moment wordt het loket gehuurd door de huidige Concessiehouder. Het contract zal bij gunning aan een andere partij dan de huidige Concessiehouder moeten worden overgedragen aan de nieuwe Concessiehouder. Mocht de huidige Concessiehouder hier niet aan mee willen werken dan zal de Concessieverlener samen met de gemeente Arnhem onderzoeken hoe deze impasse kan worden doorbroken
<b>3.3 Aardgasinstallatie, elektra en oplaadvoorzieningen (opportunity charging (OC))</b>		
3.3.1	<b>Energievoorziening deel 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De Concessiehouder is verantwoordelijk voor de levering van stroom (voor tractie en overig stroomverbruik) en dient hiervoor een overeenkomst af te sluiten met een energieleverancier, tot het eventuele moment dat het contract door de gemeente Arnhem overgenomen zal worden (zie 3.3.2).</li> <li>De voorkeur gaat er naar uit dat er een contract voor de levering van groene stroom afgesloten wordt. Hierbij dient aantoonbaar te worden gemaakt dat hiervoor circa 50% groene stroom wordt gebruikt die wordt opgewekt in Arnhem of nabij gelegen regio. Dit onder voorwaarde dat de Concessieverlener en de betrokken gemeenten dit vanuit de ruimtelijke ordening kaders mogelijk maken dat door gebruik te maken van deze voorzieningen (windturbines, zonnepanelen, waterstof) duurzame stroom geleverd kan worden aan de Concessiehouder. Als dit niet mogelijk is dan vervalt deze voorwaarde.</li> <li>De Concessiehouder zal inzicht geven in het energieverbruik (zoals kwartierwaarden van de aansluiting, de meetgegevens aan de uitgang van de gelijkrichter, de energie-efficiency van de ingezette bussen in kWh per km gedifferentieerd naar buslijn, e.a.). Toelichting: als eigenaar van het trolley-net wil de gemeente Arnhem inzicht hebben in het gedetailleerde energieverbruik.</li> </ul> <p><i>Toelichting: als eigenaar van het trolley-net wil de gemeente Arnhem inzicht hebben in het gedetailleerde energieverbruik.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De gemeente Arnhem wordt gemachtigd om de verschillende meetdata op te vragen bij de aanbieders waaronder de Concessiehouder.</li> <li>De Concessiehouder zal bij onderhoudswerkzaamheden (weg, trolley etc.) dat in opdracht van de gemeente Arnhem plaatsvindt, het stroomloos schakelen van het bovennet kosteloos uitvoeren. Om de kosten te beperken voor de Concessiehouder zal er efficiënt (weg- en trolley) onderhoud moeten worden uitgevoerd door nauwe samenwerking tussen de gemeente Arnhem en de Concessiehouder.</li> </ul>
3.3.2	<b>Energievoorziening deel 2</b>	Tijdens de concessieperiode kan de gemeente Arnhem mogelijk verantwoordelijk worden voor het dagelijks beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur en de energie voor het trolley-net. Tijdens de concessieperiode zullen hierover gesprekken plaatsvinden. Op dit moment is nog niet duidelijk op welke wijze de gemeente Arnhem energie kan/zal leveren.
3.3.3	<b>Toestaan meerdere gebruikers gelijkstroomnet en/of voedingspunten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De gemeente Arnhem wil het technisch mogelijk maken dat ook andere partijen gebruik kunnen maken van het gelijkstroomnet of de voedingspunten ervan (toepassing van smart grid). Hierbij is de energiebehoefte van het OV-vervoer leidend: de energielevering aan de OV-bussen mag door medegebruik geen nadelen ondervinden. Op dit moment zijn er nog beperkingen in de juridische contracten ervan. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om dit mogelijk te maken.</li> <li>De Concessiehouder heeft in dit vraagstuk een proactieve houding en denkt hierbij mee aan de beoogde doelstellingen van gemeente Arnhem.</li> <li>De Concessiehouder is zich er van bewust dat gebruik door derden een mogelijk fiscaal nadeel kan opleveren.</li> </ul>
3.3.4	<b>OC laadinfrastructuur voor trolleys</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>De Concessieverlener gaat binnen de afzonderlijke concessies analoog en eenduidig om met het faciliteren van laadinfra van batterijbussen en IMC trolleybussen. Dit betekent dat voor de ondergrondse laadinfra van de IMC trolleybus de Concessiehouder financieel verantwoordelijk wordt gesteld voor de aanleg en beheer (vanaf de aansluiting van de 10 KV kabel in het gelijkrichterstation tot de bovenleiding van het trolley-net) net zoals dit bij een batterij bus het geval is. Daarna is dit de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder.</li> <li>Omdat de trolleyinfrastructuur in eigendom van de gemeente Arnhem is zal het IMC laden geen probleem opleveren in de afstemming met andere gemeenten. Voor het OC laden op het grondgebied buiten Arnhem is dit anders. Partijen zullen dan ook goed moeten afstemmen met de gemeenten welke locaties hiervoor in aanmerking kunnen komen.</li> <li>Investeringen die de Concessiehouder uitvoert op het gebied van bovengronds laden wordt over een langere periode afgeschreven dan dat de concessie loopt. De restwaarde van de investering is voor rekening van de Concessiehouder die vervolgens dit weer doorlegt naar een nieuwe Concessiehouder bij de volgende aanbesteding.</li> <li>Omdat de trolleyinfrastructuur in eigendom van de gemeente Arnhem is zal het IMC laden geen probleem opleveren in de afstemming met andere gemeenten. Voor het OC laden op het grondgebied buiten Arnhem is dit anders. Partijen zullen dan ook goed moeten afstemmen met de gemeenten welke locaties hiervoor in aanmerking kunnen komen.</li> </ul>

3.3.5	<b>Gericht investeren en efficiënt gebruik netwerk gelet op piekshaving</b>	<p>De elektrische capaciteit van het trolleyneet is bepaald op basis van de gelijktijdigheid van de piekvragen van de bussen. Deze pieken duren meestal ongeveer dan tien seconden en enkel tijdens het optrekken van volle bussen op hellingen. De rest van de tijd is de belasting van het net veel lager. Het grootste deel van de tijd wordt de investering in transformator- en gelijkrichterstermogen van het trolleyneet niet gebruikt, terwijl door het toenemende aantal bussen wel verzwaaring van de voeding van het net nodig lijkt.</p> <p>In de concessie willen we samen met de concessiehouder kijken naar mogelijkheden de netbelasting gelijkmatiger te verdelen. Daarvoor zal de concessiehouder de mogelijkheden onderzoeken de piekvaag van elke individuele bus door energiebuffers in de bus op te vangen.</p> <p>Een gelijkmatiger belasting van het net kan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• voorkomen dat voedingspunten verzwaard moeten worden,</li> <li>• capaciteit beschikbaar maken voor meer bussen,</li> <li>• capaciteit beschikbaar maken voor multifunctioneel gebruik van het trolleyneet, zoals bijvoorbeeld laadpunten.</li> </ul> <p>Het doel hiervan is een efficiënter gebruik van de investeringen in het netwerk, terwijl de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het trolleyneet minstens gelijk blijft.</p>
<b>3.4 Trolleyinfrastructuur</b>		
3.4.1	<b>Beheerovereenkomst trolleyneet omliggende gemeenten (toevoegen visie)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De bestaande trolleyinfrastructuur is de basis voor het zero emissie OV vervoer van Arnhem en regio.</li> <li>• Tussen de gemeente Arnhem en omliggende gemeenten zal een beheerovereenkomst worden opgesteld. In deze beheerovereenkomst worden afspraken gemaakt over de onderhoudsstatus, de kostenverdelingen bij wegwerkzaamheden tussen de verschillende gemeenten.</li> <li>• De Concessiehouder zal deze afspraken in acht nemen en handelen conform is afgesproken in deze beheerovereenkomst.</li> </ul>
3.4.2	<b>Gelijkrichterstations</b>	Gemeente Arnhem heeft het voornemen om zorg te dragen voor het beheer en onderhoud van de installaties c.q. hardware componenten in de gelijkrichterstations. Dit betekent dat de gemeente Arnhem tevens een huurcontract sluit voor de trafo's en een onderhoudscontract voor de gelijkrichters. De voorwaarde is wel dat de Concessievrerlener zorg draagt voor een compensatie van deze onderhoud- en beheerkosten (deze kosten worden nu betaald door de Concessiehouder). De Concessiehouder wordt gebruiker van de gelijkrichterstations en zal haar dagelijkse exploitatie in de ruimte afstemmen met de door de gemeente Arnhem aangestelde contractspartijen. Gemeente Arnhem zal over de dagelijkse gang van zaken worden geïnformeerd door de betrokken contractspartijen.
3.4.3	<b>Eigendomsrechten informatie trolley</b>	Het digitaliseren door de concessiehouder van informatie, mutaties, investeringen, (CAD) tekeningen etc. rondom de trolleyinfrastructuur is een voorwaarde. De eigendomsrechten aan het einde van de concessie gaan over naar de gemeente Arnhem. De wijzigingen worden uitputtend gedocumenteerd en deze documentatie wordt ongevraagd en kosteloos aan de gemeente Arnhem aangeboden.
3.4.4	<b>Behoud innovaties trolleyinfrastructuur</b>	Nieuw aangebrachte hardware op de trolleyinfrastructuur zoals nieuwe innovaties mogen niet na a floop van de concessie worden verwijderd en worden eigendom van de gemeente Arnhem. De gemeente Arnhem is hier geen vergoeding voor verschuldigd. De wijzigingen worden uitputtend gedocumenteerd en deze documentatie wordt ongevraagd en kosteloos aan de gemeente Arnhem aangeboden.
<b>4. Kosten</b>		
<b>4.1 Kostenverdeling</b>		
4.1.1	<b>Financiële contracten Trolleyinfrastructuur en Vastgoed</b>	Concessiehouder en gemeente Arnhem continueren en actualiseren de bestaande financiële afspraken over de trolleyinfrastructuur en het vastgoed. Daarnaast zal worden voorgesteld om de beheer- en onderhoudskosten van de infra en vastgoed op Arnhem CS en de gelijkrichterstations toe te voegen.
4.1.2	<b>Kosten van beheer en onderhoud overdekte bussenplein Arnhem Centraal Station</b>	Het gebruik en eventuele verplichtingen ten aanzien van het overdekte busplein zullen vastgelegd worden in een bruikleenovereenkomst. Er zal worden voorgesteld dat de beheer- en onderhoudskosten van de infra en vastgoed op CS en de gelijkrichterstations kunnen worden bekostigd door de Concessievrerlener.
4.1.3	<b>Kosten bij omleidingen</b>	<p>De omleidingskosten leveren tot op de dag van vandaag veel onduidelijkheden op. De ene provincie vergoedt dit via de DRU de andere stelt dat gemeente verantwoordelijk is, en weer andere concessies leggen de kosten bij de Concessiehouder neer. Hieronder volgt een uiteenzetting van de afspraken die verder zullen worden uitgewerkt met de Concessievrerlener en de gemeenten Arnhem, Renkum en Rheden. In deze concessie maken wij onderscheid in:</p> <p>- groep 1: gas/diesel/batterij bussen of andere voertuigen - groep 2: trolleybussen en Trolley IMC</p> <p>Groep 1: "De omleidingskosten bij gas/diesel/batterij bussen of andere voertuigen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor de eerste categorie (groep 1) zijn alle kosten van omleidingen, mits dit 3 maanden van te voren is aangekondigd, voor rekening van de Concessiehouder (conform huidige regeling in huidige concessie). Mocht dit korter zijn dan 3 maanden dan zijn de kosten voor de wegbeheerder.</li> </ul> <p>Groep 2: De omleidingskosten bij trolleylijnen worden als volgt gestaffeld:</p> <p>a) reconstructies</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bij reconstructies worden de kosten betaald uit het project mits dit subsidiebaar is.</li> <li>• de Concessiehouder dient hiervoor de reserve Trolley IMC bus in te zetten en/of hiervoor vrij te maken met een maximale inzet van 12 IMC voertuigen.</li> <li>• voor de kosten die niet subsidiebaar zijn: zullen de kosten verdeeld worden over de Concessievrerlener, Concessiehouder en gemeente waarin de reconstructie plaatsvindt.</li> </ul> <p>b) reguliere onderhoudswerkzaamheden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bij reguliere onderhoudswerkzaamheden aan wegen, riolering etc.: de Concessiehouder dient de reserve Trolley IMC bus met een maximale inzet van 12 IMC voertuigen in te zetten.</li> </ul> <p>Geen inzet IMC bus mogelijk:</p> <p>-Mocht de inzet van de reserve IMC bus niet haalbaar zijn omdat er bijv. op hetzelfde moment op verschillende locaties wegwerkzaamheden en/of reconstructies plaatsvinden waardoor de reserve capaciteit van de IMC al in benut is, zal samen met de Concessievrerlener onderzocht worden of uitbreiding van het materieel met IMC mogelijk gemaakt kan worden op korte óf lange termijn.</p> <p>-Als de Concessiehouder en de Concessievrerlener ondanks maximale inzet aantoonbaar maakt dat dit niet mogelijk is, zullen de volledige kosten over drie partijen worden verdeeld: de Concessievrerlener, de Concessiehouder, de gemeente waar de werkzaamheden plaatsvinden.</p> <p>De Gemeente Arnhem draagt pas financieel bij (in de rol van juridisch eigenaar van het trolleyneet) als blijkt dat er een voordeel ontstaat in de onderhoudskosten en vervangingsonderhoud. Het verschil tussen 'oud en nieuw' van de technische en economische levensduur zal de gemeente Arnhem voor haar rekening nemen. Als het gevolg van de werkzaamheden is dat een uitbreiding plaatsvindt dan zal moeten worden beoordeeld of er sprake is van een toegevoegde waarde is voor het OV vervoer. Als dit het geval is dan zullen vier partijen de uitbreiding bekostigen (Concessievrerlener, Concessiehouder, gemeente Arnhem als juridisch eigenaar, en de gemeente waarin de werkzaamheden plaatsvinden).</p> <p>-Als er geen voordeel is ten opzichte van het OV vervoer dan zal de gemeente waarin de werkzaamheden plaatsvinden dit bekostigen. De gemeente Arnhem blijft juridisch eigenaar van alle wijzigingen, aanvullingen en toevoegingen aan het trolleyneet binnen en buiten de gemeente</p>

5. Beschikbaarheid en ontwikkeling netwerk		
5.1 Beschikbaarheid netwerk		
5.1.1	<b>Reserve Trolley IMC bussen</b>	Om de flexibiliteit in de logistieke vervoersstromen te kunnen garanderen en de omleidingskosten te minimaliseren zullen er voor minimaal Arnhem twee (2) enkel gelede Trolley IMC bussen als reserve trolley beschikbaar moeten worden gesteld.
5.1.2	<b>Capaciteit voorzieningen calamiteiten en/of trein vervangend, busvervoer andere Concessiehouders</b>	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan trein vervangend vervoer, busvervoer voor andere Concessiehouders op de overdekte haltevoorziening op CS. Deze perronruimte moet bij een calamiteit direct beschikbaar worden gesteld. De Concessiehouder zorgt ervoor dat zij door een nauwe samenwerking met alle ketenpartners op CS direct op de hoogte is van stremmingen en koppelt daar ook direct acties aan en dit integreert in de communicatievoorzieningen (DRIS). Dit gebeurt in samenwerking en afstemming met alle ketenpartners. De Concessiehouder heeft hierin een proactieve en sturende rol.
5.1.3	<b>Gebruik trolleyneet door derden</b>	De Concessiehouder werkt mee aan het in gebruik nemen van (een deel van) het trolleyneet door derden mits de gemeente Arnhem hier toestemming voor verleend en dit niet conflicterend is voor de dienstregeling. De Concessiehouder zal hierbij proactief meedenken in de mogelijkheden voor dit gebruik. Het gebruik kan nodig zijn om bijvoorbeeld nieuwe innovaties zoals Trolleys IMC en/of initiatieven rondom gelijkstroom van derden partijen te testen maar kan ook voor opleidingsdoeleinden worden ingezet.
5.1.4	<b>Integreren dienstregelingen verschillende vervoerders</b>	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het integreren van dienstregelingen van de verschillende vervoerders die Arnhem CS aan doen en heeft daarmee de verantwoordelijkheid voor de beschikbaarheid van haltes.
5.1.5	<b>Capaciteit voorzieningen evenementenvervoer</b>	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het bieden van perronruimte aan evenementenvervoer op het busstation
6. Materieel		
6.1 Maten afmetingen		
6.1.1	<b>materieel vs. bestaande omgeving</b>	Ontwikkelingen 'materieel' versus ontwikkelingen 'Openbare Ruimte van de gemeente Arnhem' vragen om maatwerk en integraliteit. Concessieverlener stelt Concessiehouder in staat via "afwegingsmechanisme" (n.v.t.) tot maatwerk voor snelheid, maat en lengte van materieel op basis van inrichting van de bestaande omgeving.
6.2 Zero Emissie		
6.2.1	<b>Kennis en innovatie uitbreiding</b>	De Concessiehouder werkt proactief mee en stelt personeel (en fysieke ruimte) beschikbaar voor een innovatie/kennis centrum en leer/werkbedrijf setting waarbij voor studenten, ambtenaren van de gemeente Arnhem en eigen werknemers om de kennis ten behoeve van continuïteit van het trolleyneetwerk te waarborgen.
6.2.2	<b>Waarborgen volledige zero-emissie</b>	De zero-emissiebusen moeten volledig zero-emissie zijn. De bussen mogen niet beschikken over hulpinstallaties die functioneren op fossiele brandstoffen, bijv. voor airco, verwarming of hulpmotoren.
6.3 Trolley en Trolley IMC: Zero Emissie is de eis		
6.3.1	<b>Trolley IMC bussen</b>	Trolley IMC zal door de Concessiehouder worden ingezet op de HOV corridors zoals beschreven in het 'Toekomstbeeld Stedelijk OV Arnhem en Nijmegen'.
6.3.2	<b>Overname materieel</b>	De Concessiehouder neemt huidige trolleybussen en toekomstige Trolley IMC en bijbehorend materieel over tegen de dan geldende boekwaarde, voor de trolleybussen geldt een afschrijving van 20 jaar voor casco, 15 jaar voor installaties en 10 jaar voor interieur.
6.3.3	<b>Vervangen van Trolleys naar Trolley IMC</b>	Alle trolleybussen moeten voor aanvang van de nieuwe concessie door de Concessiehouder worden vervangen door Trolley IMC mits dit technisch mogelijk is (dit geldt voor 31 voertuigen, 2 zijn al omgebouwd en 9 voertuigen kunnen niet worden omgebouwd). De kosten van deze vervanging zijn voor de Concessieverlener.
6.3.4	<b>Reserve van twee (2) enkel gelede Trolley IMC bussen (zie ook 5.1.3)</b>	Om de flexibiliteit in de logistieke vervoersstromen te kunnen garanderen en de omleidingskosten te minimaliseren zullen er voor Arnhem minimaal twee (2) enkel gelede Trolley 2.0/IMC bussen als reserve trolley beschikbaar moeten zijn. <i>Toelichting: de kosten van het reserveren van deze Trolley 2.0/IMC bussen wegen op tegen de jaarlijkse kosten die gemeente Arnhem en de Concessiehouder maken om jaarlijkse wegwerkzaamheden en onderhoudswerkzaamheden mogelijk te maken.</i>

6.3.6	<b>Inzet van trolleybuslijnen</b>	Op de (huidige en toekomstige) trolleybuslijnen zullen alleen trolleybussen of Trolley IMC bussen ingezet te worden. Bij vervanging van trolleybussen zullen hiervoor in de plaats IMC bussen moeten komen. <i>Toelichting: door IMC worden de beheerkosten van de gemeente Arnhem lager en wordt de inzet van zero emissie OV vervoer voor de omgeving vergroot, omlidingskosten worden verminderd, flexibiliteit van de inzet van trolleys bij omleidingen wordt vergroot en de duurzaamheidsambities van de gemeente Arnhem en de Provincie worden daarmee ingevuld.</i> <i>Maximaal 2 % van de ritten op maandbasis mag gereden worden door vervangende bussen uit het overige wagenpark die voldoen aan de eisen van zero emissie.</i>
6.3.7	<b>Afschrijving</b>	Om kapitaalvernietiging tegen te gaan neemt de Concessiehouder de bestaande trolleybussen zoals Trolley IMC over van de huidige Concessiehouder tegen de boekwaarde. De boekwaarde wordt gebaseerd op een lineaire afschrijving over een periode van twintig (20) jaar voor het casco, vijftien (15) jaar voor de installaties en het interieur op tien jaar (10 jaar), en eventueel gecorrigeerd op basis van een door een onafhankelijke partij uitgevoerde schouw van de staat van de voertuigen ten tijde van de overdracht.
6.3.8	<b>Kostenopslag inzet typen materieel (zie 4.1.2)</b>	De kostenopslag voor de inzet van materiaal dient voor de trolleybus te worden aangepast van 120% naar 100%.
6.3.8	<b>Gebruik trolley-net</b>	De vervoerder moet het trolley-net in Arnhem, Renkum en Rheden gebruiken om bussen, van minimaal alle stadsnetten en bij voorkeur ook regionale lijnen, tijdens het rijden op te laden.
6.3.9	<b>Heractivering trolley in Hoogkamp</b>	De vervoerder heractiveert de trolleylijn in de Burgemeesterswijk en de Hoogkamp en biedt op deze route een IMC-trolley verbinding aan.
<b>7. Reisinformatie</b>		
<b>7.1 Promoten OV</b>		
7.1.1	<b>Informatie en promotie</b>	Concessieverlener is verplicht tot het opstellen van een reisinformatieplan en een marketingplan met als doel het promoten van het gebruik van het openbare busvervoer ook voor reizigers met beperkingen.
<b>8. Personeel</b>		
<b>8.1 Noodzakelijke inzet personeel</b>		
8.1.2	<b>Personeel onderhoud en beheer (trolleyinfrastructuur en vastgoed) (14,7 fte)</b>	Voor trolley personeel wordt in plaats van 14,7 fte, 18 fte ingezet voor het onderhoud en beheer van de trolleyinfrastructuur en het vastgoed. De huidige inzet van 14,7 is niet meer toereikend. Door nieuwe eisen rondom veiligheid, veranderde Wet- en regelgeving, NEN normeringen, certificering etc. is uitbreiding noodzakelijk.  Omdat het hier gaat om specifieke kennis van de techniek van het trolley-net (incl. de gelijkrichterstations) en vastgoed waarvan de gemeente Arnhem eigenaar is worden aanvullende eisen gesteld aan afzonderlijke competenties die de inzet van voor specifiek inzet van deze fte noodzakelijk maakt. Dit geldt ook voor kennis over innovaties op het gebied van gelijkstroom, duurzaamheid, E-hubs etc.  De concessiehouder moet voor deze specifieke functies minimaal 2,2 fte's beschikbaar stellen. • Deze functies hebben als standplaats gemeente Arnhem en deze fte's zullen volledig ter beschikking moeten worden gesteld. • Er zal 2 jaarlijks door de Concessiehouder moeten worden aangetoond dat zij dit personeel met deze competenties en aantallen nog steeds in dienst heeft en volledig inzet voor o.a. het trolley onderhoud en beheer in Arnhem en omgeving. Mocht dit minder dan 14,7 fte zijn dan is dit in strijd met de afspraken in de Concessie. De Concessiehouder zal moeten aantonen aan de gemeente Arnhem en de Concessieverlener dat hiermee de kwaliteit van het beheer en onderhoud niet in het gedrang komt. Indien hiervan geen sprake is zal de Concessieverlener de exploitatievergoeding naar rato naar beneden bijstellen.
8.1.5	<b>Kennis en innovatie uitbreiding</b>	De Concessiehouder werkt proactief mee en stelt personeel (en fysieke ruimte) beschikbaar voor een innovatie/kennis centrum en leer/werkbedrijf setting waarbij voor studenten, ambtenaren van de gemeente Arnhem en eigen werknemers om de kennis en continuïteit van het trolley-net te waarborgen.
8.1.6	<b>Kennis over vervoerskundige vraagstukken, inzet van een verkeersleider/stationschef CS (0,2 fte)</b>	De Concessiehouder draagt er zorg voor dat er voldoende kennis aanwezig is op de locatie in Arnhem voor de communicatie en afstemming van de verschillende vervoerstromen op Arnhem CS en in de rest van de stad, transferia, knooppuntontwikkeling. Kennis over doorstroombenagement, verkeersleiding, calamiteiten, knooppuntontwikkeling zijn hier van belang. Naast kennis zal er ook bij calamiteiten vanuit de Concessiehouder een verkeersleider/stationschef aanspreekpunt zijn namens alle stakeholders op het overdekte busseplein. De stationschef moet als BOA en BHV-er kunnen optreden en handelen, de Inzet zal tijdens spits tijden gedurende werkweken worden ingezet. De kosten van de stationschef zullen over drie partijen worden verdeeld: de Concessieverlener, Concessiehouder en de gemeente.
8.1.7	<b>Gebruik onderhoudsapplicatie trolleyinfrastructuur en vastgoed (0,5fte)</b>	De concessiehouder zal de gemeente Arnhem per kwartaal inzicht geven in de voortgang, planning en kosten van onderhoudswerkzaamheden die bij de concessiehouder zijn belegd en zal hierbij gebruik maken van een onderhoudsapplicatie voor trolleyinfrastructuur en vastgoed die ook toegankelijk is voor de gemeente Arnhem. Het onderhoud dat uitgevoerd wordt door de gemeente Arnhem en door de concessiehouder zal integraal door beiden worden beschouwd en ingepland. Hierbij is efficiency en kosten minimalisatie voor beiden het uitgangspunt. Voor deze werkzaamheden dient minimaal een ½ fte te worden vrijgemaakt. Deze functie heeft als standplaats gemeente Arnhem en deze fte zal volledig voor deze functie ter beschikking moeten worden gesteld.
<b>8.2 Modal Shift werknemers</b>		
8.2.1	<b>Modal shift werknemers</b>	Concessiehouder doet concrete voorstellen om werknemers (van bedrijven binnen de gemeente Arnhem en regio) binnen de gemeente van Arnhem en regio, de modal shift te laten maken naar het Openbaar Vervoer (trein en bus) inclusief het voor en na transport, door gebruik van Mobiliteitsabonnementen voor werknemers via het OV met voor- en na transportvoorzieningen.
8.2.2	<b>Autogebruik en parkeren</b>	De concessiehouder doet concrete voorstellen over duurzame oplossingen om het parkeren van personeel op de busremise te verminderen en het autoverbruik door het personeel te verminderen. Voor de invulling kan in afstemming met de gemeente Arnhem worden gezocht naar een geschikte HUB zoals bijvoorbeeld IPKW.

<b>9. Marketing en Promotie</b>		
<b>9.3 Trolleymuseum</b>		
9.1.1	<b>Waarborgen en relocatie Trolleymuseum</b>	De Concessiehouder respecteert en faciliteert de huidige functie van het Trolleymuseum op de busremise aan de Westervoortsedijk en draagt er zorg voor dat deze functie, in overleg en afstemming met de gemeente Arnhem, wordt versterkt of gecombineerd met andere museums in Arnhem. De Concessiehouder zal hiertoe initiatief nemen en hier proactief aan meewerken.
<b>10. Concessieverlener</b>		
<b>10.1 Kleurstelling Trolleybussen</b>		
10.1.1	<b>Kleurstelling Trolleybussen</b>	In de concessie Rijn - Waal zijn afspraken gemaakt over de kleur van het materieel in de nieuwe concessie, namelijk grijs. Aan de trolleys wordt door gemeente Arnhem een bijzondere status binnen het OV gegeven. De gemeente Arnhem vraagt van concessieverlener de toezegging om voor de trolleys de Arnhemse blauwe kleur toe te kunnen passen.
10.1.2	<b>Vlaggetjes op de trolley en IMC bussen</b>	In, op en/of aan de door de concessiehouder in te zetten voertuigen dienen geen reclame-uitingen te worden aangebracht. Uitzondering hierop vormen vlaggetjes van NEC en Vitesse in respectievelijk de stadsdienst van Nijmegen en de stadsdienst van Arnhem op de voorzijde van de bus.
<b>11. Overige</b>		
<b>11.1 Overige</b>		
11.1.1	<b>Lijn 13 Klarendal</b>	De concessiehouder biedt weer een busroute aan door de wijk Klarendal, die overeenkomt met de voormalige Lijn 13
11.1.2		