

Nota van Inlichtingen 4a - Aanbesteding Concessie Haarlem / IJmond

Provincie Noord-Holland  
[20.10.2014]

Geel gearceerde antwoorden zijn nieuw of gewijzigd sinds de laatste Nota van Inlichtingen  
Wit gearceerde antwoorden zijn niet gewijzigd sinds de laatste Nota van Inlichtingen

Vraagnr.	Betreft document	Par. / artikel / tabblad	Blz.	Onderwerp	Vraag of opmerking van Geïnteresseerde	Antwoord Provincie Noord-Holland
1	A - Offerteaanvraag	5.2.1	41	Wijze van beoordelen	In stap 4 wordt de envelop met het DRU aanbod geopend. In 5.3.3.2 geeft u aan dat u bij de beoordeling van het vervoerplan dat u de consistentie van de plan met het aantal aangeboden DRU's beoordeeld. De beoordeling van het vervoerplan maakt in 5.2.1 deel uit van stap 3. Hoe lost u deze tegenstrijdigheid op zonder dat u het aanbod van DRU bekend laat zijn bij de beoordeling van het vervoerplan?	De beoordeling van het Vervoerplan geschiedt kwalitatief, onder andere op basis van de aangeboden dienstregeling. Het exacte aantal aangeboden DRU's speelt daarbij geen rol.
2	A - Offerteaanvraag	4.4.3	33	borging kwaliteit	Bij punt 4 van dit artikel is waarschijnlijk een deel weggefallen. Het is ons niet helemaal duidelijk waar de documenten en procedures over gaan en waar het woord 'hiermee' naar verwijst. Wilt u dit verduidelijken?	De tekst is volledig. Met punt 4 wordt bedoeld dat het bedrijf niet alleen over de gevraagde certificaten moet beschikken, maar dat het leiding gevend en uitvoerend personeel er ook kennis van moet hebben en in de praktijk moet kunnen toepassen.
3	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	51	betrouwbaarheidsplan	Bij Ad c) verwijst u naar een artikel in het Concept Concessiebesluit dat u aanduidt met xxx. Is het juist dat u hier verwijst naar naar Artikel 14 van het besluit?	Dat is juist.
4	A - Offerteaanvraag	5.2	39	Wijze van beoordelen	Kunt u aangeven hoe de beoordelingscommissie is samengesteld op expertisniveau en aangeven welke expertises welk onderdeel van de beoordeling op zich nemen? Het is van belang te weten of specialistische stukken voor specialisten of niet-specialisten geschreven dienen te worden.	De beoordelingscommissie is multidisciplinair en alle leden van de beoordelingscommissie beoordelen alle onderdelen van de Inschrijvingen. Op specifieke onderdelen kan de beoordelingscommissie geadviseerd worden door specialisten.
5	C - Programma van Eisen	2.1.2	11	Gedooqplicht	Dienen alle particuliere en niet-commerciële vervoersalternatieven gedoogd te worden?	Ja.
6	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Stroomlijnen	Dienen alle Knoop punten die onderdeel zijn van een Stroomlijn onderling zonder overstap met elkaar verbonden te worden, of mag dit ook via een overstap op een van de Knoop punten halverwege de verbinding?	Ja, stroomlijnen mogen op een knooppunt anders verbonden worden.
7	C - Programma van Eisen	3.2	16	Te ontsluiten gebieden	Dienen de tijdsperiodes ten behoeve van bediening van de ziekenhuizen te worden geïnterpreteerd op dezelfde wijze als de tijdsvensters in tabel 2 (minimale begin- en eindtijden van het aandoen van de halte?)	Ja.
8	C - Programma van Eisen	3.3.3	18	Bedieningstijden	Klopt het dat de bedieningstijden in tabel 4 alleen gelden voor de aanvullende lijnen die als 'spitslijn' zijn aangemerkt?	De bedieningstijden in tabel 4 zijn van toepassing op de ontsluiting van Waarderpolder.
9	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	De capaciteit van de genoemde busstations is beperkt. Welke beschikbare capaciteit moet als uitgangspunt worden gehanteerd?	De capaciteit op de genoemde busstations is niet onbeperkt uitbreidbaar. De huidige dienstregeling en de upgrade van de lijnen 140 en 175 tot R-net geven op het busstation Haarlem geen problemen. Het busstation Elandsgracht wordt heringericht en het stadsdeel Centrum van de gemeente Amsterdam heeft als beleid om zo weinig mogelijk lijnbussen in het centrum te laten rijden. Derhalve is er minder capaciteit beschikbaar na de herinrichting (maar voldoende voor de dienstregeling 2014). Met deze tekst hebben wij willen duidelijk maken dat partijen hier bij hun vervoerplan rekening mee dienen te houden.
10	C - Programma van Eisen	3.3.6	19	Uitlopers	Lezen wij goed dat u wenst dat in de eerste twee jaar van de concessieperiode de scholierenlijn 680 en de paswerklijn met de huidige dienstregeling worden uitgevoerd?	Ja, dat leest u goed.
11	C - Programma van Eisen	3.7.3	20	cruiseterminal	Naar ons idee is organiseert de cruiseterminal IJmuiden (besloten) vervoer voor cruisereizigers. In welke mate mogen versterkingsritten van de vervoerder worden verwacht ten behoeve van cruise passagiers?	Er zijn per aankomst van een cruiseboot ook vele tientallen reizigers die gebruik willen maken van het OV (lijn 82 en in de zomerperiode ook met lijn 75) vanaf de halte IJmuiden Badweg. De vervoerder dient te zorgen voor voldoende capaciteit.
12	C - Programma van Eisen	3.7.3	20	cruiseterminal	Is het gepikte aanbod van passagiers van de veerboot op de halte bij de cruiseterminal aan te merken als een uitzonderlijke situatie?	Nee, want deze is van te voren bij u bekend zodat u hierop kunt inspelen.
13	C - Programma van Eisen	3.8.1	21	Buurtbussen	Indien een ontsluitende lijn als buurtbus wordt geëxploiteerd, dienen de DRU's van deze lijn dan ook onderdeel te zijn van de bieding?	Nee, deze maken geen onderdeel uit van de bieding.
14	C - Programma van Eisen	3.9.3	22	Feestdagen	Lezen wij goed dat in de nacht voor en de nacht na Koningsdag de dienstregeling van de nacht van vrijdag op zaterdag geldt alleen voor de inzet van (nacht)lijn 280?	Ja, dat leest u correct.
15	C - Programma van Eisen	5.5	32	Regelmaat	Geldt de frequentiegrens (8 of meer ritten per uur) t.b.v. sturen op regelmaat ook indien deze frequentie wordt bereikt op een verbinding met meerdere lijnen, maar niet door de lijnen afzonderlijk?	Deze frequentiegrens geldt per lijn.
16	C - Programma van Eisen	6.8	36	Uitzonderingen	Welke locaties waar eventueel een probleem kan worden verwacht met de luchtkwaliteit zijn er in het concessiegebied?	Op dit moment zijn er twee locaties bij de provincie bekend: het IJmondgebied en de Haarlemse binnenstad (met name bij het NS-station Haarlem). De knelpuntlocaties kunnen tijdens de Concessieduur aan verandering onderhevig zijn. Leidend hierin zijn de rapportages van de VROM saneringstool.
17	C - Programma van Eisen	4.3	27	Haltes	We gaan ervan uit dat de huidige haltepalen in het gebied blijven staan en deze om niet door ons overgenomen en gebruikt kunnen worden. Kunt u dat bevestigen?	Nee, de haltepalen zijn eigendom van de huidige vervoerder.
18	C - Programma van Eisen	7.3.1	39	Statische informatie	Hoeveel haltepalen en hoeveel informatievitrines zijn er in het concessiegebied?	Het aantal haltepalen in de Concessie bedraagt circa 508. Het aantal grote informatievitrines (in deabri's) bedraagt ruim 400. Het precieze aantal is continue aan wijziging onderhevig aangezien deze door de gemeenten worden beheert.
19	C - Programma van Eisen	7.3.1	39	Statische informatie	Bevat het concessiegebied allemaal identieke informatievitrines (oa qua afmetingen)?	Nee, de informatievitrines zijn van verschillende leveranciers en ouderdom. Derhalve zullen de afmetingen ook wel enigszins van elkaar afwijken.
20	C - Programma van Eisen	3.2	16	Te ontsluiten gebieden	Welke 'bouwplannen' voor Woongebieden zijn er nu bekend in het concessiegebied die mogelijk meer dan 2.000 inwoners gaan krijgen?	Er zijn bij de provincie op dit moment geen bouwplannen voor nieuwe woongebieden bekend in de Concessie.
21	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	Hier staat "Daarnaast worden diverse uitbreidingen in de infrastructuur uitgewerkt die voorafgaand of na de start vn de conessieperiode gereed zullen komen". Welke uitbreidingen, naast de in deze alinea genoemde infraprojecten, zijn dit?	Op dit moment is de provincie aan het onderzoeken of een investeringsagenda OV een substantiële bijdrage kan leveren aan het verbeteren van het OV-netwerk in de provincie.
22	C - Programma van Eisen	8.2	42	Tarieven	Wat zijn de afspraken over de kosten- en opbrengstverdeling van het Randstad Noord-Zoneabonnement en het Amsterdam & Region Day-Ticket?	Zie hiervoor bijlage A.1.20 - Afsprakenkader RNZA & ARDT
23	C - Programma van Eisen	8.3	43	Distributie	Wat zijn de huidige locaties van het derdennetwerk voor OV-Chipkaarten?	Hiervoor verwijzen wij u naar de website van de ov-chipkaart (www.ov-chipkaart.nl).
24	C - Programma van Eisen	8.3	43	Distributie	Wie is de huidige contractpartij die met het derdennetwerk de afspraken heeft gemaakt over de verkoop (en provisie) van verkoop en service van OV-Chipkaarten?	Voor een groot deel van het derden netwerk is dat de huidige vervoerder, Connexion. Voor een deel van het netwerk zijn landelijke afspraken gemaakt (bijvoorbeeld de ophaalautomaten bij Albert Hein).
25	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013			Opbrengsten	In het tabblad HB-log zijn in kolom M Euro's bedragen opgenomen. Hoe moeten we deze bedragen interpreteren en hoe verhouden deze zich tot de geleverde opbrengstoverzichten I bijlage A.1.18?	De tabbladen met de HB-log gegevens zijn bedoeld om inzicht te geven in de herkomst- en bestemmingsgegevens van reizigers. Kolom M heeft verder geen toegevoegde waarde.
26	C - Programma van Eisen	18.1	64	Meerwerk	Meerwerk dat een extra bus vereist is veel duurder dan meerwerk dat verricht kan worden zonder dat hiervoor een extra bus hoeft worden aangeschaft. Bent u bereid om het meerwerk tarief hiernaar te differentiëren?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Indien het meerwerk leidt tot een forse toename van het aantal in te zetten bussen zal de Concessieverlener hierover in overleg treden met de Concessiehouder.
27	A.1.17 - Overzicht Opbrengstontwikkeling			Indexatie	Wat is de toegepaste tariefindexatie geweest per kaartsoort in de jaren 2011 tot en met 2014?	Deze gegevens hebben wij niet beschikbaar.
28	A - Offerteaanvraag	3.8	22	Opbrengsten	Artikel 1: De reizigersopbrengsten vormen een groot en significant deel van de totale opbrengsten voor een vervoerder, naast de exploitatiesubsidie. Vervoerders moeten kunnen uitgaan van de juistheid en volledigheid van deze gegevens, zoals verstrekt in Bijlagen A.1.17 en A.1.18. Indien dit niet het geval is, kan dit leiden tot ernstige financiële bedrijfsschade, verlies of mogelijk zelfs faillissement. Bij de Personeelsopgave is bijvoorbeeld een externe deskundige verklaring bijgevoegd. Kunt u ons de juistheid en volledigheid van de reizigersopbrengsten bevestigen?	Er volgt een gewijzigde bijlage A.1.17 in een volgende Nvl. De bijlagen A.1.17 en A.1.18 zijn gegevens die de huidige Concessiehouder ons heeft verstrekt in het kader van de aanbesteding. De provincie vertrouwt op de juistheid van deze gegevens, maar is hiervoor uiteindelijk niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk.
29	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Materieel	In de eerst alinea, de een na laatste zin, schrijft u dat bussen tot 2020, op enig moment niet ouder mogen zijn dan 14 jaar. We denken dat 'tot 2020' hier per abuis is opgenomen. Deze formulering maakt het mogelijk om na 2020 nog oudere bussen te gebruiken. Klopt onze interpretatie en zo ja, hoe past u het aan?	Nee, uw interpretatie klopt niet (zie ook artikel 21 lid 1.a van het concept Concessiebesluit). Alleen die Bussen die de Concessiehouder inzet in het kader van de transitie naar zero emissie, mogen tot 2020 - op enig moment - niet ouder zijn dan 14 jaar. De leeftijdseis voor nieuw materieel is dat deze op enig moment niet ouder mag zijn dan (kalendaar-2015) jaren (zie artikel 21 lid 1.a van het concept Concessiebesluit). Er van uitgaande dat het zero emissie materieel in 2020 zal instromen, dan geldt dat dit materieel op enig moment niet ouder mag zijn dan (kalenderjaar -2019) jaren. Wordt dit een jaar eerder, dan zal de eis navenant worden aangepast. Wij zullen artikel 21 lid 1 van het concept Concessiebesluit uitbreiden met de leeftijdseis voor zero emissiematerieel.
30	C - Programma van Eisen	13.3.2	55	Materieel	Voor Klein Materieel en Groot Materieel hanteert u in de gehele Offerteaanvraag gelijke eisen. U maakt alleen een uitzondering voor de leeftijdseis. We begrijpen uw wens Klein Materieel in te zetten in het kader van duurzaamheid. De leeftijdseis van maximaal 8 jaar maakt het zeer onaantrekkelijk om Klein Materieel in te zetten vanaf de start. Kunt u deze eis verhogen naar 10 jaar. De prestaties en levensduur van deze wagens zijn gelijkwaardig aan die van het Groot Materieel waarvoor de eis zelfs 14 jaar is.	Ja, wij verhogen de leeftijdseis voor Klein Materieel tot 10 jaar. Wij passen artikel 21 lid 1.c en 1.d van het concept Concessiebesluit aan.
31	C - Programma van Eisen	Bijlage 5	71	frequenties	Deze bijlage geeft een overzicht van de te hanteren minimum-frequenties van stroomlijnverbindingen. Daarnaast zijn in het bestek lijnfiches opgenomen, die ook de minimum-frequenties beschrijven. In bijlage 5 is de te bieden frequentie per traject opgenomen, in de lijnfiches ook per richting. Hierdoor komt het voor dat een richting benoemd in de lijnfiche een andere minimumfrequentie kent dan is opgenomen in bijlage 5. Welke informatie dient hierbij als uitgangspunt te worden genomen?	De informatie in de lijnfiches zijn maatgevend.
32	B.4 - Begrippenlijst		14	Vakantie dienstregeling	Het Standaard Dienstregelingjaar, de rekeneenheid om het aantal DRU's gestandaardiseerd vast te stellen, gaat uit van 254 werkdagen, 53 zaterdagen en 58 zondagen. Hoe wordt de eventuele inzet van een vakantiedienstregeling in de berekening meegenomen?	Zie bijlage A.3.1.
33	A.1.3 - Lijnfiches	Lijn 73	4		Uit dit lijnfiche lijkt het dat lijn 73 en lijn 167 (deel: Beverwijk-Castricum) geïntegreerd dienen te worden in één lijn. Is dit correct? Welke route(s) van de nieuwe lijn 73 is/zijn daarbij door Heemskerk toegestaan om aan de ontsluitingseisen te kunnen blijven voldoen?	Integratie van beide lijndelen is een mogelijkheid maar geen verplichting. De exacte route binnen Heemskerk en Beverwijk kan de Inschrijver zelf bepalen. Of aan de ontsluitingseis voldaan wordt is mede afhankelijk van de andere lijnen die wel-niet in dit gebied ingelegd worden.

34	A1.1.16 t/m A.1.18 - Overzicht Reizigerskilometers / Opbrengstontwikkeling / Opbrengsten 2011 t/m 2013 inclusief SOV			Opbrengsten	Bevatten deze gegevens over de reizigerskilometer- en opbrengstontwikkeling ook de lijnen die de grenzen van het concessiegebied overschrijden? In hoeverre zijn opbrengsten van de lijnen 167 en 277 als gevolg van ritten buiten het concessiegebied hierin meegenomen?	1. Ja, dat is correct. 2. De opbrengsten van de gehele lijn 167 zijn toegerekend aan de huidige Concessie. Het traject IJmuiden - Haarlem NS behoort tot de Concessie en de opbrengsten van dit traject zijn toegerekend. Het traject Haarlem NS - Schiphol Plaza hoort bij de Concessie Amstelland & Meerlanden.
35	A - Offerteaanvraag	5.3.3	44	dienstregeling	Gevraagd wordt om een vervoerplan 2017. Het eerste concessiejaar start in december 2015, en wij hebben in de offerteaanvraag of het PvE geen aanwijzingen kunnen vinden wat van de vervoerder verwacht wordt in het eerste concessiejaar. Kunt u ons de dienstregling 2015 - 2016 (of de voorwaarden daarvoor) aanleveren?	Aangegeven staat in de voetnoot bij 3.10.1 van deel C: "Omdat er in 2016 beperkingen zijn in de beschikbare infrastructuur (HOV-busbaan Velsen nog niet helemaal gereed en langdurige afsluitingen Velsertunnel vanwege groot onderhoud ) wordt de Dienstregeling 2017 uitgevraagd. Concessieverlener en Concessiehouders beslissen gezamenlijk over de Dienstregeling 2016, waarbij het aanbod voor 2017 als uitgangspunt wordt gehanteerd."
36	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzetplan materieel	Verschillende bustypes hebben een duurzaamheidsfactor gekregen. Wat is de duurzaamheidsfactor van een hybride bus?	Toegevoegd in deel A - Offerteaanvraag wordt het type Hybride bus met een duurzaamheidsfactor 2.0.
37	A.1.3 - Lijnfiches			Lijnfiches	Indien de lijnfiches van bijlage A1.3 volledig gevolgd worden betekent dit dan ook dat volledig voldaan wordt aan de eisen van PvE 3.2 en 3.3?	Nee., de stroomlijnen alleen zijn niet voldoende.
38	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013			HB-log gegevens	Kunt u ons de HB-loggegevens van 2012 leveren?	Nee. Vanwege het lage gebruik van de ov-chipkaart in 2012 hebben deze gegevens geen waarde.
39	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013			HB-log gegevens	Kunt u ons de HB-loggegevens t/m juni 2014 leveren en gedurende het aanbestedingsproces de laatst beschikbare maanden aanleveren?	Wij zullen de HB-log gegevens van januari t/m juni 2014 zo spoedig mogelijk publiceren.
40	A.1.8 - Personeelsopgave Connexion + deskundigen verklaring			Bedrijfsregelingen	Het is gebruikelijk om op voorhand de bedrijfsregelingen en referentiedocumenten te verstrekken zoals die op dit moment worden gehanteerd door de huidige vervoerder. Kunt u er voor zorgen dat deze worden aangeleverd?	Nee, deze hebben wij niet beschikbaar.
41	A.1.16 - Overzicht Reizigerskilometers			Overzicht reizigerskilometers	Kunt u deze gegevens per lijn aanleveren?	In bijlage A.1.16-c zijn de reizigerskilometers per lijn per maand weergegeven over het kalenderjaar 2013. In 2014 is gestart met een ander systeem van meten van de reizigerskilometers en daardoor moeilijk vergelijkbaar met 2013.
42	A.1.16 - Overzicht Reizigerskilometers			Overzicht reizigerskilometers	Wanneer er nieuwe gegevens beschikbaar zijn omtrent reizigerskilometers (bijvoorbeeld juni 2014) kunt u deze dan aan ons beschikbaar stellen?	Zie de geactualiseerde bijlage A.1.16-a
43	A.1.17 - A.1.18 - Overzicht Opbrengstontwikkeling / Opbrengsten 2011 t/m 2013 inclusief SOV			Opbrengstontwikkeling	Er zit verschil in de jaartotalen van de Opbrengsten (exclusief SOV). Kunt u het verschil verklaren?	Zie het antwoord bij vraag 28.
44	A.1.18 - Overzicht Opbrengsten 2011 t/m 2013 inclusief SOV			Overzicht reizigersopbrengsten	Kunt u ons de verdeling per maand aanleveren van de kaartgroepen die zijn uitgesplitst naar de onderliggende kaartsoorten?	Nee.
45	B.1 - Concept Concessiebesluit	29, lid 5	48	Randstad Noord zone abonnementen	Kunt u ons de technische gegevens van het Randstad Noord Zone abonnement leveren?	Zie de nieuwe bijlage A.1.20 - Afsprakenkader RNZA & ARDT
46	B.1 - Concept Concessiebesluit	30, lid 1	48	Bijzondere tarieven	Wat verstaat de concessieverlener onder bijzondere vervoerbewijzen?	Bij bijzondere vervoerbewijzen kunt u denken aan bijvoorbeeld een Koningsdagkaartje, een winkelkaartje, een 5-mei dagkaart, etc. etc.
47	B.1 - Concept Concessiebesluit	30, lid 1	48	Bijzondere tarieven	Maakt de concessieverlener tevens de geprognosticeerde consequenties inzichtelijke van een dergelijke introductie bij de concessiehouders?	Nee, dat is een taak van de concessiehouders.
48	B.1 - Concept Concessiebesluit	38, lid 1c	59	Info aanpassing dienstregeling	U stelt dat er posters op de voorgeschreven haltes moeten komen waar een wijziging plaats vindt. Is het correct om aan te nemen dat deze posters alleen geplaatst moeten worden wanneer deze halte vervalt?	Nee, dat is niet correct. Ook wijzigingen in frequenties van lijnen op een voorgeschreven halte, bedieningstijden, etc., kortom alle wijzigingen in de dienstregeling, moeten worden bekend gemaakt.
49	B.1.L - Eisen aan OV Chipkaartsysteem	3, lid 3	2	Afhandeling storingen	Kunt u een lijst met aantal storingen overleggen, gecategoriseerd naar type storing en per in het artikel genoemde en geïnstalleerde objecten, gedurende de afgelopen concessieperiode en welke jaarlijkse kosten hiermee gemoeid zijn geweest. Als dit niet mogelijk is voor de gehele concessieperiode dan tenminste over het jaar 2013.	Deze gegevens zijn niet bij ons bekend.
50	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	10	8	Indexering	U geeft aan dat indien er landelijke indexeringsafspraken worden gemaakt deze kunnen worden overgenomen. Inmiddels bestaat de Landelijke Bijdrage Index en wordt deze in alle recente aanbestedingen van toepassing verklaard. Bent u bereid deze LBI ook van toepassing te verklaren op de aanbesteding Haarlem/IJmond?	De provincie gebruikt de term OV-index (zie artikel 10 lid 2 van de concept Subsidiebeschikking). Hiermee bedoelen wij de Landelijke Bijdrage Index en deze is van toepassing op deze Concessie. Wij passen de concept Subsidiebeschikking aan.
51	C - Programma van Eisen	4.2	26	Herinrichting en infrastructuur	Indien wegbeheerders wijzigingen willen doorvoeren in de infrastructuur die beschikbaar is gesteld voor het openbaar vervoer, is de Concessiehouders verplicht om hierover op verzoek van de betreffende wegbeheerder advies te geven. De vraag is 'Wat dient de wegbeheerder vervolgens met dit advies te doen? Maw wat is de waarde van dit advies van de Concessiehouders?	Als alle wegbeheerders de procedure uit het Afsprakenkader zoals is bijgevoegd in bijlage B.1.R hebben onderschreven, betekent dat zij uw advies in hun overwegingen zullen meenemen. Daarnaast is het voor de Concessiehouders <u>de gelegenheid</u> om inzichtelijk te maken voor de wegbeheerder wat de gevolgen zijn op het gebied van kosten/besparingen en welke omleidingsroute het gunstigste is voor zijn reizigers.
52	C - Programma van Eisen	4.2.	26	Herinrichting en infrastructuur	Zoals het nu beschreven is, kan er pas bij een project van langer dan 3 maand een vergoeding afgesproken worden. Het kan zijn dat een kortdurende ingreep een groter nadelig effect heeft dan een ingreep van 4 maand. Bent u bereid het al dan niet vergoeden af te laten hangen van de omvang van het nadelig effect in plaats van de duur?	Voor het antwoord op deze vraag verwijzen wij u naar bijlage B.1.R.
53	C - Programma van Eisen	5.4.1	31	Punctualiteit eisen	Punt 2. Er staat "Van deze norm mag worden afgeweken indien een Bus moet wachten op een door congestie of stremming vertraagde bus of trein...." De vraag is: Hoe wordt dit vastgesteld?	De Concessiehouders geeft aan of hij van de norm is afgeweken met daarbij aangegeven de reden. De provincie kan gebruik maken van hetgeen in artikel 5.4.2 van het PvE om dit te controleren.
54				Effecten Studentenkaart - effect MBO (Bol 18-) en mogelijke aanpassing verdeling	Mogelijk wordt de huidige SOV-kaart gewijzigd. Op dit moment is nog niet duidelijk of en zo ja wanneer de wijziging wordt doorgevoerd, hoe het nieuwe product eruit gaat zien en wat de voorwaarden zijn. De staatssecretaris zou naar verwachting nog voor het zomerreces 2014 een brief aan de Tweede kamer sturen inzake de SOV-kaart, waarin (mogelijk) meer duidelijkheid wordt verschaft. Daarna dient dit voorstel in de Tweede Kamer en Eerste Kamer behandeld te worden. In de komende periode zal mogelijk gesproken gaan worden over een herverdeling van de opbrengsten (-derving). Dit kan effecten hebben op de reizigersopbrengsten van vervoerders. Het bijgevoegde tekstvoorstel biedt u als opdrachtgever het kader van afspraken met vervoerders over de uitkomsten van de effecten van de wijzigingen omtrent de SOV-kaart. Gaat u ermee akkoord het bijgevoegde tekstvoorstel op te nemen in de Offerteaanvraag? Dit tekstvoorstel is overgenomen uit het bestek van de aanbesteding OV-concessie provincie Limburg (de bijlage is apart meegestuurd).	Dit is geregeld in Artikel 48 van het Concept Concessiebesluit, waaraan een voetnoot is toegevoegd.
55	A - Offerteaanvraag	2.7	14	rechtverwerking	U stelt in deze paragraaf dat bij het niet schriftelijk kenbaar maken van een bezwaar tegen (onderdelen van) de Offerteaanvraag incl. bijlagen, voor 29 augustus 2014, rechten in deze zijn verwerkt. Strekt dit zo ver dat men, bij een onbevredigend antwoord op dit bezwaar, een kort geding aanhangig dient te maken vóór de inleverdatum van de offerte om zijn rechten zeker te stellen? Of volstaat het tijdig aanhangig maken bij de geschillencommissie? Kortom: hoe dienen wij in deze 'bezwaar' te lezen?	In het voorkomend geval dat een Inschrijver van mening is dat een antwoord op een door hem tijdig ingediend bezwaar dat via de procedure van 2.4 van de Offerteaanvraag is ingediend niet bevredigend is beantwoord door Aanbesteder dan staat het hem vrij hierover nogmaals via de procedure van 2.4 van de Offerteaanvraag een vraag te stellen. Vanzelfsprekend laat dit onverlet de mogelijkheid als neergelegd in 2.5 van de Offerteaanvraag, zo Inschrijver daar behoefte aan heeft. Ook laat dit onverlet hetgeen is neergelegd in 3.12 van de Offerteaanvraag. NB: de datum is gewijzigd naar uiterlijk 5 september as., zie tab Mededelingen.
56	A - Offerteaanvraag	2.9	16	Standaardformulier	Wij begrijpen dat de inhoud van de standaardformulieren niet mag worden gewijzigd. Een aantal formulieren zijn echter als PDF opgenomen in de Offerteaanvraag, waarbij zaken als [plaats] en [datum] zijn vermeld. Is het toegestaan om de essentiële tekstuele inhoud van deze formulieren over te nemen in een tekstverwerkingsprogramma en in lay-out mee te nemen met de rest van de offerte?	Dat is toegestaan.
57	A - Offerteaanvraag	3.1.2	18	Gestandoening	In artikel 3.1.2 lid 2 staat een verwijzing naar artikel 3.11. Dit is volgens ons niet juist en hoort artikel 3.12 te zijn. Wat is de juiste verwijzing?	De juiste verwijzing is inderdaad 3.12
58	A - Offerteaanvraag	3.3.1	20	Uitsluiting	U stelt hier dat een inschrijving waarin niet juiste informatie is opgenomen, tot uitsluiting <u>kan</u> leiden. Wij zijn de mening toegedaan dat wanneer een inschrijvende partij onjuiste informatie verstrekt, dit tot uitsluiting <u>moet</u> leiden. Deelt u deze mening?	Aanbesteder zal in het kader van de in 3.3.1 omschreven toets telkens beoordelen of sprake is van een ongeldigheid, en daarbij onder meer in acht nemen de aard van het gebrek en of er sprake is van een gebrek dat blijkens vaste jurisprudentie kan worden hersteld, mede gelet op de mogelijkheden als beschreven in 3.5, onder 4, van de Offerteaanvraag. Daarnaast geldt hetgeen is bepaald in 3.10 van de Offerteaanvraag.
59	A - Offerteaanvraag	3.5	22	Strategische inschrijving	U geeft aan dat de Concessiehouders een strategische inschrijving terzijde kan leggen. Kunnen wij er vanuit gaan dat u een inschrijving pas als strategisch beschouwd en terzijde legt, na het vragen van een schriftelijke toelichting waarom een inschrijver tot deze inschrijving, al dan niet strategisch, is gekomen?	U kunt er vanuit gaan dat wij daar zorgvuldig mee omgaan.
60	A - Offerteaanvraag	4.2.2	26	Facultatieve uitsluiting	Facultatieve uitsluitingsgronden zijn voor u bij het samenstellen van de offerteaanvraag facultatief. Echter, wanneer u eenmaal hiervoor heeft gekozen en deze in de publicatie heeft meegenomen, vervalt het facultatieve karakter. Nu u voor deze lijst gekozen heeft, is elk van deze uitsluitingsgronden fataal. U stelt hier dat een inschrijver <u>kan</u> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat een inschrijver op wie één of meer van deze uitsluitingsgronden van toepassing is, <u>moet</u> worden uitgesloten. Deelt u deze mening?	Het is juist dat door het toepassen van de Uniforme Eigen Verklaring met de aangekruiste rubrieken ook de facultatieve uitsluitingsgronden van toepassing zijn verklaard, e.e.a. conform de AW2012. Voor het overige verwijzen wij naar het antwoord op vraag 58.
61	A - Offerteaanvraag	4.4.3	33	Kwaliteits- en milieumanagement	Betekent c dat Inschrijver op z'n laatst 2 jaar na start van de concessie over een ISO 9001 en ISO 14001 gecertificeerd managementsysteem dient te beschikken? Wordt daar ook daadwerkelijk op gecontroleerd en gehandhaafd als Inschrijver daar niet aan voldoet? Zo ja met welke sancties? Is het niet verstandiger alleen Inschrijvers toe te laten die als volwassen bedrijven over ISO 9001 en 14001 gecertificeerde managementsystemen beschikken?	Uw eerste veronderstelling is correct en daar wordt inderdaad op gecontroleerd. Uw advies wordt niet overgenomen.

62	A - Offerteaanvraag	4.4.6.3	34	Implementatieplan onvoldoende	U stelt dat het Implementatieplan uw toetssteen is om vertrouwen te hebben in de capaciteit van de inschrijvende partij om de uitvoering van de concessie te kunnen starten. U kwalificeert dit zelf als "niet besteksconform" en stelt dat daarop een inschrijver <b>kan</b> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat een niet besteksconforme inschrijving, zeker gezien de onvoldoende score, terzijde <b>moet</b> worden gelegd. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
63	A - Offerteaanvraag	4.4.6.5	34	Implementatieplan met gebreken	U stelt dat een inschrijving met een Implementatieplan dat "niet besteksconform" is <b>kan</b> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat een niet besteksconforme inschrijving <b>moet</b> worden uitgesloten. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
64	A - Offerteaanvraag	4.4.6.1	35	Communicatie met reizigers	U geeft aan dat u het belangrijk vindt dat reizigers in een vroegtijdig stadium goed worden geïnformeerd. Bedoelt u hiermee eerder dan te doen gebruikelijk in het openbaar vervoer?	Daarmee bedoelen wij dat de reizigers tijdig geïnformeerd worden. Dat kan op vele manieren en daarbij horen verschillende tijdstippen. Het is aan de Inschrijver om in de implementatieperiode met een onderbouwd voorstel te komen.
65	A - Offerteaanvraag	4.4.6.2	36	Implementatieteam	Op blz. 36 en 37 staat een opsomming van 'deskundigheid en ervaring' die in het implementatieteam geborgd dient te zijn. Kunt u de onderwerpen b) Materieel en f) Financiën nader toelichten in deelonderwerpen, zoals bij de andere genoemde onderwerpen?	Voor een toelichting op 'Materieel' verwijzen we naar de Begrippenlijst. Voor het begrip Financiën is een toelichting overbodig.
66	A - Offerteaanvraag	5.1.2	39	Standaardformulier	U stelt dat een niet volledige inschrijving, dus conform checklist, terzijde <b>kan</b> worden gelegd. Wij zijn van mening dat, mogelijk met uitzondering van een kennelijke verschrijving of een niet wezenlijke omissie, een niet besteksconforme inschrijving <b>moet</b> worden uitgesloten. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
67	A - Offerteaanvraag	5.1.3	39	Bewijsstukken	U stelt dat een inschrijving waarvan de bewijsstukken niet overeenkomen met het in de inschrijving gestelde <b>kan</b> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat het verstekken van foutieve informatie niet kwalificeert als een kennelijke verschrijving of een niet wezenlijke omissie en derhalve <b>moet</b> worden uitgesloten. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
68	A - Offerteaanvraag	5.2.2	40	EMVI - gunnen op waarde	Zien wij het correct dat de laagste fictieve inschrijving dan € 9.000.000,-is?	Dat ziet u correct.
69	A - Offerteaanvraag	5.3	41	Gunningcriteria	Hoeveel leden telt de beoordelingscommissie?	Hierover doen wij geen mededelingen.
70	A - Offerteaanvraag	5.3	41	Gunningcriteria	Met welke functies is de beoordelingscommissie samengesteld?	De beoordelingscommissie is multidisciplinair. Verder doen wij hierover geen mededelingen.
71	A - Offerteaanvraag	5.3	41	Gunningcriteria	Hebben alle leden van de beoordelingscommissie dezelfde beoordelingsweging in de beoordeling van het totaalbeeld per gunningcriterium?	Ja.
72	A - Offerteaanvraag	5.3	41	Gunningcriteria GC. 3, GC. 5 en GC. 6	Bij elk van deze gunningcriteria beoordeelt de beoordelingscommissie het totaalbeeld. Beoordelen steeds alle leden van de beoordelingscommissie deze gunningcriteria?	Ja.
73	A - Offerteaanvraag	5.3	41	Gunningcriteria GC. 3, GC. 5 en GC. 6	Hoe komt de beoordeling van de gunningcriteria tot stand, door een gemiddelde van de leden van de beoordelingscommissie of door één unanieme beoordeling door de beoordelingscommissie?	Door middel van een unanieme boordeling (zie ook A.5.2.2. punt 3).
74	A - Offerteaanvraag	5.3.1.1	42	GC.1, aantal DRU's	Het aantal aangeboden DRU's dient in formulier A. 3.1 separaat te worden ingediend. Betekent dit dat wij het aantal DRU's ook niet in de offerte kunnen noemen?	Inderdaad, zie ook het antwoord bij vraag 1.
75	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Beoordeling score GC.2	Kunt u twee voorbeeldberekeningen (X% is 1% en 10%) geven, zodat u de formule voor de berekening van het variabel deel van de provinciale bijdrage nader toelicht?	Aan bijlage A.3.X is een tabblad toegevoegd met een voorbeeldberekening (voorbeeld A.3.2). Inschrijvers kunnen door aanpassing van de waarden in het gele vlak en in de blauwe vlakken alle denkbare berekeningen uitvoeren.
76	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Beoordeling score GC.2	Is het mogelijk om per jaar verschillende percentages aan te bieden en zo ja, op welke manier wordt de score dan vastgesteld?	Nee.
77	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Beoordeling score GC.2	U gaat in de formule van het % variabel deel van de provinciale bijdrage uit van 2% reizigersgroei conform provinciaal beleid. Kunt u aangeven in welk document (bijvoorbeeld Visie2020) dit cijfer is toegelicht?	De toelichting bij Artikel 5.3.2 komt te vervallen.
78	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Beoordeling score GC.2	Is het aangeboden % variabel deel provinciale bijdrage van toepassing indien in enig jaar van de concessie de groei van het aantal reizigerskilometers < 2 % is?	Ja.
79	A - Offerteaanvraag	5.3.2.2 en 5.3.2.5	43	Variabel deel Provinciale bijdrage	In 5.3.2.5 stelt u dat de factor 0,98 gebaseerd is op 2% reizigersgroei conform Provinciaal beleid. Echter, in 5.3.2.2 kort u vanaf 2018 het plafondbedrag voor de Provinciale bijdrage ook al met 1%. Ook dit percentage zullen wij door opbrengstengroei moeten compenseren, hetgeen totaal tot ruim 3% per jaar aan benodigde groei leidt. Dit lijkt een dubbeltelling en is op z'n minst over-ambitueus te noemen. Dit zal leiden tot het inrekenen van achterblijvende groei in de bieding. U krijgt dan minder waar voor uw geld in 2017 omdat in de daaropvolgende jaren het rendement erodeert. Wij verzoeken u om de totale afname van de Provinciale bijdrage als gevolg van reizigersopbrengstengroei te maximeren op de Provinciale ambitie van 2%. Wilt u aan dit verzoek gehoor geven?	Uw advies wordt niet overgenomen.
80	A - Offerteaanvraag	5.3.2.5	43	Variabel deel Provinciale bijdrage	Middels de hier opgenomen formule wordt de uitkering van de Provinciale bijdrage berekend, afhankelijk van de reizigerskilometers en gemaximeerd op het plafondbedrag. Mochten wij in enig jaar (n) achterblijven bij de ambitie ten opzichte van het voorgaande jaar (n-1), dan wordt niet het volledige bedrag uitgekeerd. Wij nemen aan dat het niet uitgekeerde bedrag beschikbaar blijft om in een volgend jaar (of jaren) uitgekeerd te worden, in geval wij boven verwachting presteren. Klopt onze aanname? Ter verduidelijking een voorbeeld: In jaar n-1 presteren wij 100.000 Rkm, resulterend in de maximale Provinciale bijdrage. Ambitie in jaar n is dan om minimaal 102.041 Rkm te presteren (x 0,98 = 100.000, leidt tot 100.000/100.000 in de formule), met als resultaat de maximale Provinciale bijdrage. Stel dat we nu slechts 98.000 Rkm presteren, x 0,98 = 96.040 en in de formule 96.040/100.000, leidend tot slechts 96% van het plafondbedrag. Om in jaar n+1 aan het plafondbedrag te komen is 100.000 Rkm nodig (x 0,98 = 98.000, leidt in formule tot 98.000/98.000). Wanneer wij in dit jaar 104.000 Rkm presteren (x 0,98 = 106.122, leidt in formule 106.122 / 98.000 tot een factor 1,04) en dus in feite terug zijn op het verwachte groeipad, wordt in dat jaar dan de achtergehouden 4% van het voorgaande jaar alsnog uitgekeerd?	Geen, of te weinig reizigersgroei in jaar n-1, kan worden gecompenseerd in jaar n. Zie hiervoor de aangepaste tekst van Artikel 4 van de Concept Subsidiebeschikking, paragraaf 5.3.2 van deel A - Offerteaanvraag en het tabblad "voorbeeld A.3.2" dat aan bijlage A.3.X is toegevoegd.
81	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	Het vervoersplan wordt beoordeeld op 5 aspecten. Is er hier in de beoordeling sprake van een subweging bij deze 5 aspecten, zo ja hoe is deze subweging?	Het Vervoerplan wordt getoetst op 5 aspecten, waarbij er geen sprake is van subweging,
82	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	U beoordeelt het vervoersplan onder andere op de genoemde items a t/m c. Hanteert u hierbij een subweging, zo ja hoe is deze subweging?	Er is geen sprake van subweging.
83	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	In paragraaf 5.3.3.2 wordt verwezen naar bijlage A.1.6. Die hebben wij niet aangetroffen. Kunt u deze bijlage verstrekken?	Voor zover wij hebben kunnen nagaan, is deze bijlage op 3 juli 2014 gepubliceerd.
84	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	U geeft aan dat het Vervoerplan 2017 zal worden getoetst aan realistische rijtijden. Op dit moment zijn slechts rijtijden bekend van 2013 en 2014. Hoe kunnen we deze rijtijden op dit moment vertalen naar de situatie van 2017, wanneer bijvoorbeeld de busbaan nog niet gereed is?	Vanuit uw deskundigheid komt u tot een rijtijdvoorstel. Dat voorstel wordt beoordeeld.
85	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	In paragraaf 5.3.3.2 wordt verwezen naar bijlage A.1.7. Hierin worden rijtijden gepresenteerd, afkomstig uit GOVI data. Is de aanname correct dat het hier om gemiddelde rijtijd gaat en niet om bijvoorbeeld 80%-waarde?	Deze aanname is correct.
86	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	U beoordeelt het vervoersplan op 'zijn de rijtijden realistisch', hoe stelt u dit vast, zodat wij dit in onze offerte kunnen toelichten?	Wij toetsen de rijtijden op basis van de gegevens van 2013 en 2014. In het geval van (significante) afwijkingen beoordelen we de toelichting van de Inschrijver.
87	A - Offerteaanvraag	5.3.3.3	46	Vervoerplan onvoldoende	Het vervoerplan is, na het aantal aangeboden DRU's, het zwaarst wegende gunningcriterium. U hecht dus - terecht - veel waarde aan de kwaliteit van dit plan, als basis voor kwalitatief goed OV voor de komende jaren. U kwalificeert een vervoerplan met een score "onvoldoende" zelfs als "niet besteksconform" en stelt dat daarop een inschrijver <b>kan</b> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat een niet besteksconforme inschrijving, zeker gezien de onvoldoende score, terzijde <b>moet</b> worden gelegd. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
88	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	46	Beoordeling vervoersplan	U beoordeelt het vervoersplan met maximaal een score 9 (zeer goed). Is er bij uw beoordelingsmethode altijd sprake van één beste inschrijver voor het vervoersplan?	Nee.
89	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzet materieelplan en duurzaamheidsfactoren	In artikel 5.3.4 noemt u een aantal duurzaamheidsfactoren. U onderscheidt en waardeert euro 6 Biogas/Groengas met 0,1 punt meer dan Euro 6 Aardgas. Bij Euro 5 Gas doet u dat niet. Kunt u toelichten waarom niet?	De gekozen waarden worden niet toegelicht.
90	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzet materieelplan en duurzaamheidsfactoren	Begrippen als Biogas, Groengas en Emissieloos zijn met een hoofdletter geschreven, echter zijn deze in bijlage deel B.4 (de begrippenlijst) niet omschreven. Kunt u deze begrippen definiëren?	Biogas: één van de producten van gecontroleerde vergisting van organisch materiaal zoals zuiveringsslib, groente- fruit- en tuinafval en dierlijke mest. Groen gas : een gasvormige energiedrager uit hernieuwbare biomassa met een kwaliteit gelijk aan de aardgaskwaliteit in het openbare net.
91	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzetplan Materieel	Vallen bussen die op aardgas rijden met groencertificaat (vergroening) onder de categorie Euro 6 Biogas / Groengas ? Wat is de definitie van Groengas ?	Nee. Zie het antwoord bij vraag 90.
92	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzet materieelplan en duurzaamheidsfactoren	Per kalenderjaar wordt een gewogen waarde berekend van de duurzaamheidsfactor. Wat is de peildatum?	De gewogen waarde is op basis van het aandeel in kilometers over het kalenderjaar (zie bijlage A3.3). Er is dus geen sprake van een peildatum.
93	A - Offerteaanvraag	5.3.4.1	47	Toelichting op materieel	Is onze aanname correct dat de toelichting op de materieelinzet niet wordt beoordeeld en ook niet meetelt in de beoordeling van het gunningcriterium GC. 4 Inzetplan Materieel?	Dat is correct.
94	A - Offerteaanvraag	5.3.5	48	Duurzaamheidsplan	Bij de beoordeling van het gunningcriterium GC. 5 heeft u drie wensen, is er in de beoordeling sprake van een subweging ten aanzien van deze drie wensen?	Er is geen sprake van subweging.
95	A - Offerteaanvraag	5.3.5.1	48	Duurzaamheidsplan	Inschrijver moet in het Transitieplan aangeven op welke wijze hij gedurende de Concessie werkt naar een volledig Emissievrije materieelvloot. Is een volledig emmissievrije materieelvloot dan in de concessieperiode een vereiste?	Neen. De Concessieverlener streeft naar een volledig Emissievrije materieelvloot vanaf 2026.
96	A - Offerteaanvraag	5.3.5.1	48	Duurzaamheidsplan	Indien een inschrijver volgens het duurzaamheidsplan eerder dan 2026 een volledig emissievrije materieelvloot inzet, leidt dit dan tot een hogere score in de beoordeling van gunningcriterium GC. 5?	U benoemt nu één specifiek aspect van dit gunningcriterium. Daar kunnen wij vanzelfsprekend geen uitspraak over doen.
97	A - Offerteaanvraag	5.3.5	49	Duurzaamheidsplan	Voor de score van het duurzaamheidsplan is de inhoud gebaseerd op twee documenten (transitieplan en milieuplan), is er bij de beoordeling en score sprake van een subweging tussen beide documenten, indien sprake is van de situatie dat één van beide documenten in uw beoordeling onvoldoende is?	Er is geen sprake van een subweging. Het totaal wordt beoordeeld.

98	A - Offerteaanvraag	5.3.5	49	Duurzaamheidsplan	In het bestek 5.3.5 wordt verwezen naar Artikel 17 van het Concept Concessiebesluit. Het Concept Concessiebesluit wijkt echter af van de eisen en bepalingen uit het bestek in 5.3.5. Bij artikel 17 lid 4,b en lid 6.a krijgen wij de indruk dat u daar uit gaat van een transitie naar 100% Zero emissie terwijl dat in het bestek en PvE niet is voorgeschreven. Ook is in artikel 17 lid 4b voorgeschreven dat het aantal op OV-lijnen in te zetten Bussen Bestaand Groot Materieel kleiner of gelijk is aan het aantal Bussen Emissieloos Materieel dat is aangeboden in het Materieelplan, terwijl dat in het bestek en PvE niet wordt voorgeschreven. Is dat bewust?	Concessieverlener streeft - voor de concessie Haarlem/IJmond - naar 100% Emissieloos Materieel, vanaf december 2025. Vandaar dat dit niet wordt voorgeschreven voor de Concessie 2016 - 2025. De keuze dat "het aantal op OV-lijnen in te zetten Bussen Bestaand Groot Materieel kleiner of gelijk is aan het aantal Bussen Emissieloos Materieel dat is aangeboden in het Materieelplan" is een bewuste aanscherping.
99	A - Offerteaanvraag	5.3.5.3	49	Duurzaamheidsplan	Worden de duurzaamheidsplannen per inschrijver beoordeeld op hun eigen merites of ook ten opzichte van elkaar vergeleken?	Alle plannen worden per Inschrijver beoordeeld.
100	A - Offerteaanvraag	5.3.6	49	Klanttevredenheidsplan	Bij de beoordeling van het gunningcriterium GC. 6 heeft u drie wensen, is er in de beoordeling sprake van een subweging ten aanzien van deze drie wensen?	Er is geen sprake van subweging.
101	A - Offerteaanvraag	5.3.6	50	Klanttevredenheidsplan	Voor de score van het klanttevredenheidsplan is de inhoud gebaseerd op vier documenten, is er bij de beoordeling en score sprake van een weging tussen deze vier documenten, indien sprake is van de situatie dat één van deze documenten in uw beoordeling onvoldoende is?	Er is geen sprake van subweging. Het totaal wordt beoordeeld.
102	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	51	Klanttevredenheidsplan	Bij ad c) Extra comfort staat een verwijzing naar het Concept Concessiebesluit 'artikel xxx', naar welk artikel verwijst u hier?	Bedoeld wordt artikel 14.
103	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	51	Klanttevredenheidsplan	Bij ad d) dient de inschrijver maximaal vijf maatregelen op te nemen in de offerte. Beoordeelt u hier het aantal maatregelen volgens het principe van 'meer is beter', dus 5 maatregelen scoort hoger dan 2 maatregelen?	Voor de gehele Inschrijving geldt dat wij het principe "meer is beter" niet onderschrijven.
104	A - Offerteaanvraag	5.3.6.2	52	Klanttevredenheidsplan onvoldoende	Het klanttevredenheidsplan is een van de minder zwaarwegende gunningcriteria. U hecht hier echter toch voldoende waarde aan door een klanttevredenheidsplan met een score "onvoldoende" zelfs als "niet besteksconform" te typeren. Echter, u stelt dat daarop een inschrijver <b>kan</b> worden uitgesloten. Wij zijn van mening dat een niet besteksconforme inschrijving, zeker gezien de onvoldoende score, terzijde <b>moet</b> worden gelegd. Deelt u deze mening?	Zie antwoord vraag 58.
105	C - Programma van Eisen	3.1	14	Ontheffing: Vereisten Stroomlijnverbindingen	U stelt hier: "Ontheffingen zijn echter mogelijk als de Concessiehouder in zijn Vervoerplan aan kan tonen dat afwijkingen leiden tot een beter OV-netwerk en/of een hogere klanttevredenheid." Om tijdens het maken van de offerte zekerheid te krijgen over het al dan niet verkrijgen van een ontheffing, dienen wij over dit onderdeel van onze offerte voor indiening met u te communiceren. Dienen wij hiertoe de in de offerteaanvraag op pagina 13 bij 2.4.5 genoemde werkwijze te hanteren? Citaat: "Een Inschrijver kan verzoeken om bepaalde informatie niet in de Nota van Inlichtingen op te nemen indien openbaarmaking van deze informatie schade zou toebrengen aan de gerecht-vaardigde economische belangen van de onderneming." einde citaat.	Deze procedure geldt niet voor het vervoerplan dat bij de inschrijving moet worden gevoegd.
106	C - Programma van Eisen	3.1	14	Aanvullende lijnen	U benoemt hier een vijftal lijnsoorten als aanvullend. Op pagina 18 in tabel 4 staan de minimale bedieningstijden opgenomen. Deze tijden stroken echter niet met drie van de soorten aanvullende lijnen, te weten Scholierenlijnen ('s middags te laat), Nachtlijnen (evident: niet overdag) en Maatwerklijnen (afhankelijk van eisen en wensen om maatwerk vragende partij). Kunt u dit hier en/of op pagina 18 verduidelijken?	De bedieningstijden in tabel 4 zijn van toepassing op de ontsluiting van Waarderpolder. Voor de bedieningstijden van de scholierenlijnen, de nachtlijn en de maatwerklijn gaan wij uit van de huidige bedieningstijden en frequenties.
107	C - Programma van Eisen	3.1	14	Ontheffing: Ontsluitingsnorm	U stelt hier: "In die gevallen waar de infrastructuur daarvoor niet geschikt is, kan de concessiehouder een ontheffing aanvragen voor de verplichting tot ontsluiting." Om tijdens het maken van de offerte zekerheid te krijgen over het al dan niet verkrijgen van een ontheffing, dienen wij over dit onderdeel van onze offerte voor indiening met u te communiceren. Dienen wij hiertoe de in de offerteaanvraag op pagina 13 bij 2.4.5 genoemde werkwijze te hanteren? Citaat: "Een Inschrijver kan verzoeken om bepaalde informatie niet in de Nota van Inlichtingen op te nemen indien openbaarmaking van deze informatie schade zou toebrengen aan de gerecht-vaardigde economische belangen van de onderneming." einde citaat.	Deze procedure geldt niet voor het vervoerplan dat bij de inschrijving moet worden gevoegd.
108	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Amsterdam Burg. de Vlughtlaan	De halte Burg. de Vlughtlaan is voorgesteld als eindpunt van lijn 80. Op dit moment is deze bushalte, tevens tramhalte, niet ingericht voor het keren met de bus of het afwachten van de vertrektijd. Is het de bedoeling dat de bus vanuit Zandvoort, na het passeren van de bushalte op het kruispunt met de Leeuwendalersweg uitvoegt naar de hoofdrijbaan en omkeert op de kruising Bos en Lommerweg - Jacob van Arteveldstraat? Vervolgens moet de bus dan invoegen op de trambaan ter hoogte van de Leeuwendalersweg om weer bij de vertrekhalte te kunnen beginnen?	Het is aan de Inschrijver om, als hij de keuze maakt om lijn 80 te laten eindigen bij de Burg. Vlughtlaan, een manier te zoeken om de bus te laten keren en zijn vertrektijd af te wachten op een daartoe geschikte plek.
109	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Onsluitingsnormen	Hier wordt 'Hemelsbreed' aangegeven. Kunnen we ervan uitgaan dat hiermee de korste afstand wordt bedoeld over bestaande wegen of letterlijk hemelsbreed zonder rekening te houden met bestaande wegen en obstakels zoals water?	U kunt er vanuit gaan dat hiermee wordt letterlijk hemelsbreed wordt bedoeld, met dien verstande dat u wel rekening dient te houden met obstakels als spoorlijnen, water, snelwegen, etc. Indien er binnen de cirkel geen verbinding mogelijk is door een obstakel, dan valt dat deel van de cirkel na het obstakel buiten het invloedsgebied van de betreffende halte.
110	C - Programma van Eisen	3.3	17	Knooppunt	In de tekst wordt aangegeven dat een rit uiterlijk op een bepaald tijdstip moet vertrekken dan wel aankomen op een knooppunt. Is onze aanname correct dat dit een knooppunt is naar de keuze van de vervoerder?	Ja.
111	C - Programma van Eisen	3.5	19	Nachtnet	Is de vervoerder verplicht een nachtnet aan te bieden?	U dient tenminste lijn 280 aan te bieden.
112	C - Programma van Eisen	3.6	20	Scholierenlijnen	Lijn 680 mag worden verzorgd met materieel van een hogere leeftijd en zonder verplichte functionaliteiten als reisinformatie en/of de aanwezigheid van de rolstoelplank. 1: Betekent dit dat ook de eisen aan toegankelijkheid zoals vermeld in Bijlage H voor deze lijn niet van toepassing zijn? 2: Mogen er ook hogevloerbussen voor deze lijn worden toegepast? 3: Welke minimale emissie-eisen gelden voor het materieel voor deze lijn?	(1) Ja (2) Ja (3) tenminste aan de Euro 5-norm (zie artikel 17 lid 3 van het concept Concessiebesluit)
113	C - Programma van Eisen	3.7.2	20	Zomerse dagen en evenementen.	Hoe worden deze DRU's bekostigd? Is het de bedoeling deze op te nemen in standaardformulier A.3.1. "Aantal aangeboden DRU's" en zo ja, voor hoeveel dagen/jaar moeten zij dan opgenomen worden in het kader van vergelijkbaarheid offertes? Of worden deze tijdens de uitvoering als meerwerk gelabeld?	De DRU's maken deel uit van de aanbieding. In 2013 ging het om 506 DRU's, zie bijlage A.1.10.
114	C - Programma van Eisen	3.8	21	Mogelijkheden kleinschalig vervoer	Moet al het materieel, daarbij ook kleinschalig vervoer, met volledige periferie worden uitgerust? Zo nee, waarmee wel uitgerust?	Ja.
115	C - Programma van Eisen	4.3	27	Haltes	Wordt er haltedata aangeleverd via het NDOV?	Ja, zodra NDOV volledig operationeel is.
116	C - Programma van Eisen	5.3.1	30	Vergoeding rituitval	Wij begrijpen dat u niet wenst te betalen voor niet geleverde diensten, het bewuste 'financiële voordeel'. U heeft echter ook een gunningcriterium GC.2 waarmee (een deel van) de Provinciale bijdrage afhankelijk wordt gemaakt van de reizigerskilometers. Hiermee kiest u er in feite voor sturing op kwaliteit, gemeten door de reiziger die 'met zijn voeten stemt'; wanneer de groei in reizigerskilometers achterblijft, voelt de vervoerder dit direct in zijn portemonnee. Wanneer een inschrijvende partij nu bij GC.2 zou kiezen voor 100%, dan is de Provinciale bijdrage in feite volledig gekoppeld aan de reizigerskilometers. In feite is dit de ultieme vorm van vraaggestuurd OV; daar waar de reiziger is, is de vervoerder met z'n bus. Met dat als uitgangspunt past eigenlijk geen sturing op zaken als rituitval; de vervoerder wordt immers al gestraft door de reiziger (en indirect dus ook via de hieraan gekoppelde bijdrage). Wij verzoeken u dan ook om bij een keuze bij GC.2 voor 100% suppletie hier niet meer op te sturen, of om de keuzemogelijkheid bij GC.2 te maximaleren op 50%. Neemt u ons verzoek over?	Wij nemen uw verzoek niet over.
117	C - Programma van Eisen	5.4.1	31	Haltes	Normaliter stelt de vervoerder de tijdhalttes vast. Gaat u akkoord dat de vervoerder de tijdhalttes vaststelt?	De Concessiehouder doet een voorstel voor tijdhalttes en de Concessieverlener stelt de tijdhalttes vast.
118	C - Programma van Eisen	6.3.1	34	Toegankelijkheid	Wilt u in het kader van toegankelijkheid voor alle duidelijkheid in paragraaf 6.3 opnemen dat deze eisen niet van toepassing zijn voor het materieel dat lijn 680 verzorgd?	Wij verwijzen u naar hoofdstuk 3.6 van het PvE.
119	C - Programma van Eisen	6.2	34	Reizigers met een mobiliteitsbeperking	Al het groot materieel is voorzien van een automatische knielinstallatie. Moet dit standaard geautomatiseerd of mag dit handmatig bediend zijn? Een optie hierop is een aan/uit schakelaar die bediend wordt door de chauffeur om zodoende, in situaties waarbij er sprake is van bijvoorbeeld een verhoogde halte, schade aan de halte en/of de bus te voorkomen. Is deze aanpassing op de automatische knieling mogelijk?	Al het Groot Materieel is voorzien van een automatische knielinstallatie die standaard in gebruik is (= zonder tussenkomst van de chauffeur) en een werkende oprijplaat. Dit sluit niet de mogelijkheid uit dat er een schakelaar aanwezig is om de deze instelling handmatig uit te zetten om bijvoorbeeld schade aan het voertuig te voorkomen.
120	C - Programma van Eisen	6.3.1	35	Rolstoeltoegankelijk klein materieel	U stelt dat: "Al het Klein Materieel heeft een voorziening waarmee reizigers in een rolstoel of met een kinderwagen of rollator makkelijk het voertuig kunnen betreden." Volstaat hiertoe de gebruikelijke, door de chauffeur bediende, rolstoellift aan de achterzijde van het voertuig of dient de rolstoeler zelfstandig het voertuig in te kunnen rijden, middels een rolstoelplank aan de rechterzijde van het voertuig?	De rolstoeler dient zelfstandig het voertuig in te kunnen rijden, middels een rolstoelplank aan de rechterzijde van het voertuig (zie artikel 17 lid 4 van het concept Concessiebesluit).
121	C - Programma van Eisen	6.4	35	VECOM	VECOM en VETAG zijn twee verschillende systemen, welke meer en meer door KAR vervangen worden. Nu komt VECOM in Nederland vrijwel niet meer voor. Volstaat het wanneer de voertuigen zijn voorzien van de in het concessiegebied gebruikte systemen KAR en VETAG?	Wij laten de keuze voor Vetag of Vecom over aan de inschrijver.
122	C - Programma van Eisen	6.8	36	Ontheffing: Materieeleisen	U stelt hier: "Voor Groot Materieel dat ingezet wordt voor ritten die niet opgenomen zijn in de Dienstregeling (versterkingsritten of extra ritten die nodig zijn om aan de in hoofdstuk 5 geformuleerde eisen te voldoen) kan de provincie een ontheffing verlenen aan de eisen die worden gesteld aan het Materieel (zie hoofdstuk 6 en 13)." Om tijdens het maken van de offerte zekerheid te krijgen over het al dan niet verkrijgen van een ontheffing, dienen wij over dit onderdeel van onze offerte voor indiening met u te communiceren. Dienen wij hiertoe de in de offerteaanvraag op pagina 13 bij 2.4.5 genoemde werkwijze te hanteren? Citaat: "Een Inschrijver kan verzoeken om bepaalde informatie niet in de Nota van Inlichtingen op te nemen indien openbaarmaking van deze informatie schade zou toebrengen aan de gerecht-vaardigde economische belangen van de onderneming." einde citaat.	U kunt er vanuit gaan dat wij deze ontheffing verlenen (zie ook Artikel 17 van het concept Concessiebesluit).

123	C - Programma van Eisen	7.2	37	Informatie voorafgaand aan de reis	Bij bullet 8: brongegevens ter berekening van de prijs van een reis. Welke gegevens worden hier bedoeld?	Brongegevens in dit verband zijn alle gegevens benodigd voor het bereken van de prijs van een reis. Dit tbv van o.a. reisplanners en andere producten/diensten. Bewust is het begrip brongegevens breed gehouden, aangezien niet bekend is welke (toekomstige) tarieven gehanteerd (zullen) worden. Via dit artikel wordt o.a. beoogd de Concessiehouder aan te kunnen spreken indien tariefinformatie alleen wordt verstrekt via bijv. 9292 en de gegevens niet ter beschikking komen voor via andere reisplanners, producten en diensten. Naast opstaptarief, kilometerprijs, afstanden tussen haltes etc. gaat het bijv. ook om zones, abonnementsvormen etc. Het is van belang dat ook prijzen van losse kaartjes en voorwaarden beschikbaar worden gesteld. In algemene zin hangt de invulling van brongegevens af van de gehanteerde tarieven en tariefgrondslagen.
124	C - Programma van Eisen	7.2	37	Informatie voorafgaand aan de reis	Is het voldoende dat de brongegevens op basis van prijs voor saldo reizen beschikbaar worden gesteld? Dit zal een eenduidige prijs opleveren. Wij weten immers niet welke OV chipkaart producten iemand heeft.	Nee, zie het antwoord bij vraag 123.
125	C - Programma van Eisen	7.2.1.	38	Website	In 7.2 wordt aangegeven dat de Informatie voor toeristen in het Engels moet omvatten: belangrijke toeristische bestemmingen en bestemmingen in de directe omgeving. In 7.2.1 wordt aangegeven dat 'alle informatie' op de website in het Engels aangeboden dient te worden. De concessiehouder zorgt ervoor dat alle informatie op zijn website in ieder geval in het Engels beschikbaar is. Bedoelt u hier dat de voor Haarlem/IJmond relevante reisinformatie in het Engels beschikbaar dient te zijn?	Hiermee bedoelen wij dat, naast het feit dat alle informatie op de website in het Engels beschikbaar moet zijn, ook specifieke toeristische informatie (een kaart en overzicht van de bereikbaarheid van belangrijke toeristische bestemmingen binnen het Concessiegebied alsmede bestemmingen in de directe nabijheid (Bollenstreek, Amsterdam, Schiphol) per openbaar vervoer) in het Engels beschikbaar dienen te zijn.
126	C - Programma van Eisen	7.3.1.	39	Statische informatie	Bullet 3: Vermelding van het dichtstbijzijnde verkoop- en oplaadpunt van de OV-chipkaart op haltes. Geldt hiervoor het eigen verkooppunt van de vervoerder?	Nee, hiermee wordt bedoeld het dichtstbijzijnde verkoop- en oplaadpunt ongeacht welke aanbieder.
127	C - Programma van Eisen	7.5	41	knOP	Omgevingskaart met belangrijkste attracties. Wie draagt zorg voor verzorging van dit materiaal (bijvoorbeeld ontwikkeling, plaatsing, productie)?	Er komt een regiepartij die zorg draagt voor het hele proces van het actualiseren van de KnOP. De vervoerder is verplicht tussentijdse wijzigingen die relevant zijn voor de KnOP (bijvoorbeeld wijzigingen in lijnnummers) te signaleren en door te geven aan de regiepartij. Deze regiepartij organiseert ook jaarlijks in september/oktober maximaal twee centrale bijeenkomsten van alle betrokken partijen waarbij de wijzigingen voor het jaar daarop worden besproken en doorgegeven. Vervoerder is verplicht deze bij te wonen. Partijen ontvangen voorafgaande aan de bijeenkomsten een format om in te vullen en deze door de regiepartij bepaalde datum aan de regiepartij op te sturen. Vervoerder is verplicht dit format in te vullen en op te sturen voor de datum die door de regiepartij wordt gevraagd.
128	C - Programma van Eisen	7.5	41	knOP	Is deze kaart in plaats van of ter aanvulling van de huidige omgevingskaart?	In principe komt de KnOP die bestaat uit een omgevingskaart, een 3-D kaart van het OV-knooppunt en legenda in de plaats van de huidige omgevingskaarten.
129	C - Programma van Eisen	13.1	53	Bestaand materieel	In artikel 13.1 geeft u terecht aan dat inzet van bestaand materieel kapitaalvernietiging voorkomt en in het kader van transitie naar zero emissie inzet van bestaand materieel dus toegestaan is. Als dat milieu-technisch verantwoord wordt uitgevoerd wordt kapitaalvernietiging voorkomen en kan er ingespeeld worden op nieuwe technieken en innovaties die nog in de periode dat het bestaande materieel wordt ingezet kan worden benut. Hoe gaat u dit beoordelen? Een Inschrijver die inschrijft met een mix van bestaand en nieuw materieel met een transitie naar zero emissie, wordt die minstens zo goed, beter of slechter beoordeeld dan een Inschrijver die vanaf start van de concessie met nieuw materieel inschrijft?	Wij verwijzen u naar hoofdstuk 5 (Gunningscriteria) van de Offerteaanvraag van de gepubliceerde documenten.
130	C - Programma van Eisen	13.2	54	Duurzaamheidsplan	In hoeverre moet jaarlijks gemonitord worden wat de status is van de uitvoering van het duurzaamheidsplan? Wat dient die monitoring/verslaglegging dan precies te bevatten?	Wij verwijzen u naar artikel 17 lid 7 van het concept Concessiebesluit.
131	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Milieuprestaties Voertuigen	Kunt u preciezer definiëren welke officiële keuringsdocumenten uiterlijk 2 maanden voor aanvang van de concessie moeten worden overlegd? En wat bij voertuigen die later instromen, bijvoorbeeld waterstofbussen die 6 jaar na start concessie instromen?	Nee, wij verwijzen u naar de 4e bullit in hoofdstuk 13.3.1 van het PvE. Documenten van voertuigen die later instromen, bijvoorbeeld in het kader van de transitie naar zero emissie, hoeven pas getoond te worden twee maanden voor de instroom van deze voertuigen.
132	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Euro-6 norm	U stelt hier een aantal eisen (bullet 1, 2 en 4), bovenop de Euro-6 norm. In tegenstelling tot voorgaande Euro-normeringen is de Euro-6 norm niet slechts bij uitlevering van het voertuig van toepassing, maar gedurende langere tijd, dus inclusief langjarige monitoring. Dit leidt tot een stapeling van vergelijkbare eisen, de ene vanuit de Europese milieuregeling en de andere van u. Wij verzoeken u om u hier te beperken tot de eis van Euro-6 normering. wilt u aan dit verzoek gehoor geven?	Wij nemen uw voorstel niet over.
133	C - Programma van Eisen	16.1 lid 10	59	Rocov en nieuw materieel	Enerzijds verplicht u de Inschrijver Merk en Type van het aangeboden materieel in Bijlage A.3.3 op te geven en verlangt u (terecht) in het implementatieplan borgingen voor het goed ten uitvoer brengen van de implementatie (met een maximale boete van 1,5 Miljoen euro) en anderzijds geeft u aan dat de Inschrijver advies moeten uitragen bij het Rocov voor de voorgenomen aanschaf van Nieuw Materieel (inrichtings- en gebruikseisen). Dat zijn 2 zaken die ons inziens in de offerte fase niet samen gaan. Het kan niet zo zijn dat als de Inschrijver een offerte inlevert waarin materieel een belangrijke rol speelt qua uitvoering maar ook financieel, dat de Rocov na gunning van de concessie ten aanzien van het materieel een dermate negatief advies geeft dat gevolgen zal hebben voor of het volbrengen van het implementatieplan en/of negatieve financiële gevolgen geeft bij de Inschrijver. Wilt u in artikel 16.1 toevoegen dat een advies van de Rocov nooit zal mogen leiden tot niet goed kunnen volbrengen van het implementatieplan en/of negatieve financiële gevolgen bij de inschrijver?	Ja.
134	C - Programma van Eisen	17.2.1	61	OV Tool	De Concessiehouder dient hiervoor informatie beschikbaar te stellen. Welke specifieke informatie wordt hier bedoeld?	Op dit moment is dat de MIPOV informatie dan wel andere informatie die de Concessiehouder in het kader van de informatievoorziening aan de Concessieverlener beschikbaar dient te stellen.
135	C - Programma van Eisen	17.2.2	61	OV-tool	Wordt hier de GOVI-tool bedoeld of een eigen webtool? Indien een eigen webtool wordt bedoeldt, maakt deze gebruik van standaard interfaces?	Een eigen webtool. U mag er vanuit gaan dat er op voorhand geen extra bijkomende kosten voor de Concessiehouder zijn.
136	C - Programma van Eisen	17.2.3	61	Realtime monitoring	Er wordt hier verwezen naar een voorgeschreven protocol. Welk protocol en versie wordt hiermee bedoeld?	Dit protocol gaat over de levering aan GOVI (zie bijlage B.1.J).
137	C - Programma van Eisen	17.2.6	62	Vervoerkundig onderzoek	Vormt dit onderzoek onderdeel van de evaluatie als beschreven in paragraaf 19.3 Evaluatiemoment (gezien de tijdigheid in 4e en 8e jaar)?	Nee, dit staat los van het Evaluatiemoment zoals genoemd in paragraaf 19.3.
138	B.1.H - Eisen t.a.v. toegankelijk materieel		31	Toegankelijkheid materieel	In bijlage H punt 31 illustreert u een schematische tekening 'gebruiksruimte t.h.v. rolstoelplek'. Hierbij is de rolstoelplek gepositioneerd recht tegenover de deur. In sommige gevallen is het gunstiger de rolstoelplek op een andere plek in de bus te positioneren. Wilt u de schematische tekening daarop aanpassen of de schematische tekening verwijderen waardoor ook andere indelingen mogelijk worden waarbij de eisen gesteld in lid 30 en 31 gehandhaafd kunnen blijven?	De schematische tekening is illustratief voor de maatvoering, niet voor de locatie in de Bus.
139	B.1 - Concept Concessiebesluit			Verwijzingen	In dit document staat bijna 100 keer een "0" op plekken waar verwezen wordt naar bijlagen, artikelen of leden van artikelen. Om u niet te overladen met een vraag per geval, verzoeken wij u bij deze om een nieuwe versie van dit document waarbij de verwijzingen zijn hersteld. Neemt u ons verzoek over?	Ja, een nieuwe versie met de datum 3 juli 2014 is bijgevoegd.
140	B.1 - Concept Concessiebesluit			Afbreking zinnen	In dit document staan bijna 30 abrupt afgebroken zinnen, waarbij het restant van de zin onder een nieuw 'lid-nummer' verder gaat. Aanpassing heeft gevolgen voor alle verdere lid-nummers van het betreffende artikel en daarmee mogelijk ook weer voor de vele verwijzingen en voor de paginanummering. Wij verzoeken u om dit te herstellen en ons een nieuwe versie van dit document te verstrekken. Neemt u ons verzoek over?	Ja, een nieuwe versie met de datum 3 juli 2014 is bijgevoegd.
141	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.3	26	Euronormering klein materieel	De hier gestelde eis (Euro-5) is niet geheel in lijn met het in het PvE gestelde op pagina 55, onder paragraafnummer 13.3.2. Aldaar betreft het een wens. Wilt u dit in lijn brengen?	De gestelde eis in het concept Concessiebesluit is Euro-5. De wens in het PvE is om aan nog strengere normen te voldoen, bijvoorbeeld door te kiezen voor aardgas, biogas, elektrisch, etc. Derhalve zien wij geen aanleiding om teksten aan te passen in het PvE of concept Concessiebesluit.
142	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.4.b	26	Zero Emissie	De hier gestelde eis ("Het aantal op reguliere OV-lijnen in te zetten Bussen Bestaand Groot Materieel is kleiner of gelijk aan het aantal Bussen Emissieloos Materieel dat is aangeboden in het Materieelplan") is niet geheel in lijn met het in het PvE gestelde op pagina 53 t/m 55. Aldaar is niet voorgeschreven dat minimaal de helft van het aangeboden materieel zero emissie moet zijn, vanaf de start van de concessie. Wilt u dit in lijn brengen?	Uw interpretatie is onjuist. De eis uit het concept Concessiebesluit is dat alleen Bestaand Groot Materieel mag worden ingezet in het kader van de transitie naar zero emissie en wel in die aantallen die u - gedurende de concessieperiode - vervangt door zero emissie voertuigen. Bijvoorbeeld: als u in uw transitieplan naar zero emissie x voertuigen aanbiedt, dan mag u maximaal x voertuigen bestaand Groot Materieel inzetten (in het eerste deel van de concessieperiode). Het aantal aangeboden zero emissievoertuigen maakt deel uit van het gunningsmodel en wordt niet door ons voorgeschreven.
143	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.1	26	Duurzaamheid	In lid 1 dient de Concessiehouder volledige medewerking te verlenen op initiatieven van de Concessieverlener. Gaat u akkoord om in lid 1 de zinsnede 'uitgezonderd in gevallen waarbij het initiatief leidt tot een directe financiële investering van de Concessiehouder', of een bepaling van gelijke strekking?	Het gaat hierbij niet om investeringen, maar over de inzet van menskracht.
144	B.1 - Concept Concessiebesluit / C - Programma van Eisen	17.4 lid b	26	Duurzaamheid (tot of t/m 2020)	In artikel 17.4 lid b suggereert u dat bestaand materieel ingezet zou mogen worden t/m 2020. In het PvE is er sprake van tot 2020. Wilt u aangeven wat het juiste is?	De tekst uit het concept Concessiebesluit is hier leidend. Bestaand Groot Materieel mag worden ingezet tot en met 2020.
145	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.4 lid b	26	Aantal in te zetten Bussen Bestaand Groot Materieel	Artikel 17.4 lid b geeft een aanvullende eis die in het bestek en in het PvE niet opgenomen zijn, zijnde Het aantal op reguliere OV-lijnen in te zetten Bussen Groot Materieel is kleiner of gelijk aan het aantal Bussen Emissieloos Materieel dat is aangeboden in het Materieelplan. 1) U bedoelt denken wij Inzetplan Materieel in plaats van Materieelplan? Kunt u dit bevestigen? 2) In het Inzetplan Materieel koppelt u het aan aantal Reizigerkm's, in het Concessiebesluit niet. Waarom niet? 3) Dit artikel is strijdend met de uitgangspunten in artikel 13.1 van het PvE waarin aangegeven staat dat kapitaalvernietiging voorkomen wordt met bestaand materieel en de kosten naar transitie beperkt wordt. Kunt u dit aanpassen?	(1) Dat is correct en wij passen het concept Concessiebesluit aan. (2) Het Inzetplan Materieel is gekoppeld aan dienstregelingkilometers (zie Artikel 5.3.4 van deel A - Offerteaanvraag). (3) Zie ons antwoord bij vraag 142.
146	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.6 lid a	26	Transitieplan	In dit artikel suggereert u dat er een transitieplan naar 100% Zero emissie moet worden aangeboden terwijl dat uit het bestek en het PvE niet blijkt. Wilt u dit voor alle duidelijkheid anders omschrijven?	Wij delen uw mening niet, het transitieplan is onderdeel van de inschrijving (zie deel A, paragraaf 5.3.5.1). Zie ook ons antwoord bij vraag 98.
147	B.1 - Concept Concessiebesluit	20.3	31	Elektrisch bediende rolstoelplank	In tegenstelling tot het PvE stelt u in het Concept Concessiebesluit in artikel 20.4 dat de rolstoelplank (elektrisch) bediend moet zijn. Ervaringen met de betrouwbaarheid van een elektrisch bediende rolstoelplank zijn dermate slecht dat wij u adviseren een handbediende rolstoelplank, conform het PvE, te specificeren. Gaat u ermee akkoord dat een handbediende rolstoelplank is toegestaan?	Omdat het woord "elektrisch" tussen haakjes is geplaatst, staat het de aanbieder vrij om Materieel met een elektrische of een handbediende rolstoelplank aan te bieden.



148	B.1 - Concept Concessiebesluit	22	32	Overdracht ZE-materieel	De hier gestelde eis aangaande bouwjaar (22.2.b) en minimale kilometrage (22.2.c) zijn niet geheel in lijn met het in het PvE gestelde op pagina 53 t/m 55. Bovendien is niet duidelijk volgens welke methode de overnameprijs wordt vastgesteld. Dit is een wezenlijk onderdeel bij het vaststellen van de business case voor deze aanbesteding. Wilt u dit verduidelijken?	Wij zijn van mening dat dit wel in lijn is met het PvE. Onderdeel van het Convenant Overdracht Materieel (zie artikel 20 van het concept Concessiebesluit) is dat de Concessieverlener instemt met o.a. de financiële aspecten. Hierbij wordt ook gekeken naar de wijze van afschrijving van het materieel en de wijze van berekening van de waarde van de voertuigen. Als dat overeenkomstig is met de wijze waarop dit in de branche gebruikelijk is (en niet de overnemende partij benadeelt dan wel de overgevende partij bevoordeelt), zal de Concessieverlener hiermee instemmen.
149	B.1 - Concept Concessiebesluit	22.2 lid b	32	Overdracht Materieel	U geeft aan dat er een verplichte overname mogelijk is naar de opvolgende concessiehouder als er onder andere sprake is van bouwjaar 2019 of 2020. Waarom niet voor Groot Materieel dat later instroomt dan 2020?	Omdat wij willen dat de zero emissie bussen tenminste gedurende 5 jaar van de concessieperiode worden ingezet.
150	B.1 - Concept Concessiebesluit	25.3.b	37	Zorginstelling	U spreekt elders steeds over ziekenhuis, hier ineens over zorginstelling. Wij nemen aan dat de hier geëiste maximale halteafstand alleen geldt voor ziekenhuizen, niet voor alle overige zorginstellingen. Klopt onze aanname?	Uw aanname klopt. Wij zullen dit aanpassen in het concept Concessiebesluit.
151	B.1 - Concept Concessiebesluit	Bijlage 5	105	Voorwaardelijke boetes	Dienen wij 'voorwaardelijk' hier te lezen als "in elk geval de helft, maar mogelijk het gehele bedrag, afhankelijk van het presteren in het opvolgende kwartaal"? Oftewel, 'voorwaardelijk' kan nooit betekenen "gereduceerd tot nul want in opvolgend kwartaal prima binnen de norm"?	Dat heeft u juist gelezen.
152	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	4 lid 6 t/m 8	5	Hoogte subsidie	Het zou ons inziens logischer zijn lid 8 -, wat gaat over meerwerk, als bedoeld in lid van artikel 4 lid 1 onder c op te nemen als lid 6 in plaats van lid 8. Bent u het daarmee eens? Zo ja, wilt u dat dan aanpassen tegelijk met een nieuwe nummering?	Ja, de concept Concessiebeschikking wordt aangepast.
153	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	5 lid 2	5	Provinciale bijdrage	Voorstel, toevoegen voor de duidelijkheid achter zie artikel 4 lid 3 "van deze subsidiebeschikking". Kunt u zich hierin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
154	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	6 lid 1	5	Meer - minder werk	Voorstel, in het eerste lid achter de zinsnede tegen het in lid 4 toevoegen "van dit artikel". Kunt u zich daarin vinden?	Ja, daar kunnen wij ons in vinden.
155	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	6 lid 3	6	Meer - minder werk	Voorstel, in lid 3 achter artikel 5 lid 1 toevoegen "van deze subsidiebeschikking". Kunt u zich daarin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
156	B.2 - Concept Subsidiebeschikking		7 6	Buurtbus	Voorstel, toevoegen achter artikel 4 lid 3 "van deze subsidiebeschikking". Kunt u zich hierin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
157	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	9 lid 6	7	Bonus	Voorstel, achter artikel 4 lid 3 toevoegen "van de subsidiebeschikking". Kunt u zich hierin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
158	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	10.2 en 10.3	8	Indexering	Is het bij u bekend dat landelijke afspraken (conform LBI) waarnaar verwezen wordt in 10.3 inmiddels gemaakt zijn en dat dit mogelijk artikel 10.2 overbodig maakt?	Wij handhaven artikel 10 lid 2 van het concept Concessiebesluit, maar zullen de teksten over de OV-index vervangen door LBI. Artikel 10 lid 3 vervalt.
159	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	11 lid 3	8	BTW	Voorstel, achter sub b in lid 3 toevoegen 'van dit artikel'. Kunt u zich hierin vinden?	Ja, daar kunnen wij ons in vinden.
160	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	12 lid 1	9	Bevoorschotting	Voorstel, in lid 1 achter lid 5 gaarne toevoegen 'van deze subsidiebeschikking'. Kunt u zich hierin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
161	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	12 lid 4	9	Bevoorschotting	Voorstel, in lid 4 achter lid 1 toevoegen 'van dit artikel' en achter lid 6 'van deze subsidiebeschikking'. Kunt u zich hierin vinden?	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
162	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	rechtsmiddelenverwijz	11	rechtsmiddelenverwijzing	Is de verwijzing naar het Concesiebesluit juist? Ons inziens dient dit 'subsidiebeschikking' te zijn. Is onze aanname juist?	Uw aanname is juist. De tekst in artikel wordt aangepast.
163	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	2 lid 1	6	opschortende en ontbindende voorwaarden, looptijd	Voorstel, in lid 1 achter lid 3 toevoegen 'van dit artikel'. En achter lid 4 ook 'van dit artikel'? Kunt u zich daarin vinden?	Ja, daar kunnen wij ons in vinden.
164	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	2 lid 1	6	opschottende en ontbindende voorwaarden, looptijd	Voorstel, achter lid 1 opnemen 'van dit artikel' Kunt u zich daarin vinden?	Ja, daar kunnen wij ons in vinden.
165	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	2 lid 4	7	opschottende en ontbindende voorwaarden, looptijd	Voorstel, achter lid 2 opnemen 'van dit artikel'. Kunt u zich hierin vinden?	Ja, daar kunnen wij ons in vinden.
166	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	2 lid 5	7	opschottende en ontbindende voorwaarden, looptijd	Voorstel, achter artikel 13 opnemen 'van deze uitvoeringsovereenkomst'. Kunt u zich daarin vinden? En achter artikel 12 in sub b 'van lid 5'.	Nee, alle verwijzingen in een beschikking/besluit/overeenkomst die niet slaan op betreffende beschikking/besluit/overeenkomst zijn aanwezig. Derhalve vinden wij uw toevoeging geen meerwaarde hebben.
167	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	3 lid 3	9	Implementatie algemeen	Hier staat 'van de in lid 0 sub a tot en met i'. Waar wordt naar verwezen?	Er moet staan dat er verwezen wordt naar artikel 3 lid 3 van de concept Uitvoeringsovereenkomst. De tekst wordt aangepast.
168	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	7 lid 2	11	nakoming verplichtingen concessiebesluit	In lid 2 van artikel 7 wordt weer verwezen naar een lid 0. Welk lid en welke artikel wordt bedoeld?	Er moet staan dat er verwezen wordt naar artikel 7 lid 1 van de concept Uitvoeringsovereenkomst. De tekst wordt aangepast.
169	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	13 lid 2	15	Einde van de uitvoeringsovereenkomst	Voorstel, opnemen na artikel 3 en of artikel 14 'van dit artikel'. Kunt u zich daarin vinden?	Nee, wij vinden hier de toevoeging "van dit artikel" niet passen
170	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	14 lid 2	16	Overdracht rechten en plichten	In lid 2 wordt verwezen naar lid 0. Welk lid is dat en van welk artikel?	Er moet staan dat er verwezen wordt naar artikel 14 lid 1 van de concept Uitvoeringsovereenkomst. De tekst wordt aangepast.
171	A.1.3 - Lijnfiches	Lijn 3		Lijnfiches lijn 3	Bij eis 3 wordt een bepaalde frequentie geëist in de dienstregeling van lijn 3 op de avond en op zondag. Is de aanname correct dat dit van toepassing is voor de dienstregeling in de avond en op zondag tot 20.00 uur?	Nee, dat is niet correct (zie eis 4 van het lijnfiche).
172	A.1.3 - Lijnfiches / C.5 Overzicht frequenties Stroomlijn Verbindingen PvE, bijlage 5	div. lijnen bijlage 5	71	Minimum frequentie	Bij diverse lijnen (bijvoorbeeld lijn 74, 78, 81, niet uitputtend) valt op dat in bijlage 5 van het PvE een minimum frequentie van 2x per uur in de vooravond wordt geëist. Dit in tegenstelling tot de lijnfiches waarin in de betreffende uurblokken een minimumfrequentie van 1x per uur wordt geëist. Welk document prevaleert hier?	Bijlage 5 van het PvE prevaleert hier. Het lijnfiche wordt aangepast.
173				Nota van Zienswijzen	Kunt u de Nota van Zienswijzen (inspraakreacties op concept PvE + afhandeling daarvan) beschikbaar stellen?	Wij verwijzen u hiervoor naar de website van de provincie Noord-Holland ( <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm">http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm</a> ) .
174				actuele gegevens	Hoeveel zaterdagen en hoeveel zondagen heeft lijn 84 gereden in 2013?	In 2013 heeft lijn 84 gedurende 10 weekenden gereden in de periode tussen eind mei en eind september. Dit kostte in totaal 401 DRU's. Op alle werkdagen in de 7 zomerweken, heeft lijn 84 in de avonden gereden (zie dienstregeling). Dit betrof 105 DRU's. In totaal heeft lijn 84 dus 506 DRU's gereden.
175				ovck gegevens	De zittend vervoerder beschikt over gedetailleerde OVCK-data. Met het oog op intern gebruik tbv de bedrijfsvoering ontdekt zij deze data van herleidbare kaartnummers en NAW-gegevens. Deze data gebruikt de zittend vervoerder bij het opstellen van de inschrijving op de aanbesteding van de concessie Haarlem-IJmond. Andere inschrijvers beschikken niet over deze informatie. Dit betekent dat deze inschrijvers een (veel) kleinere kans hebben dan de zittend vervoerder om de concessie te verwerven. Met de data die inschrijvers hebben ontvangen kunnen zij het verwachte opbrengstniveau niet met voldoende zekerheid vaststellen. Er zal noodgedwongen een aanzienlijke risicopost moeten worden gehanteerd. De zittend vervoerder wordt daartoe niet gedwongen, aangezien zij de OVCK-data kan gebruiken om het opbrengstniveau te bepalen. Als gevolg daarvan heeft de zittend vervoerder een hoger investeringsbudget beschikbaar dan de andere inschrijvers. Deze inschrijvers hebben daarmee minder ruimte en mogelijkheden dan de zittend vervoerder om in het licht van de gunningscriteria 1 t/m 5 een kansrijke inschrijving te doen. Het is bij die stand aan de Provincie om al het nodige te doen teneinde te waarborgen cq. zeker te stellen dat de kennisvoorsprong van de zittend vervoerder in zoverre wordt gecompenseerd dat in voldoende mate sprake is van een level playing field. Aan de Provincie wordt verzocht om alle inschrijvers op de kortst mogelijke termijn te voorzien van de OVCK-data waarover de zittend vervoerder beschikt, uiteraard ontdaan van traceerbare kaartnummers en NAW-gegevens, zodat elke inschrijver voldoende tijd om op voet van gelijkheid tot een inschrijving te komen. Concreet is het verzoek om de data aan te leveren conform aangehechte bijlage (bijlage 20140718 OVCK format bijlage hash), alsmede de daarin gehanteerde kolomindeling.	Wij stellen de volgende geaggregeerde data beschikbaar van de periode 01-2013 t/m 06-2014, welke gebaseerd is op de ov-chipkaartdata: - KE2 Aantal dienstregelinguren - KE3 Aantal dienstregelingkilometers - KE7 Aantal instappers - KE8 Statistische bezetting - KE9 Aantal reizigerskilometers - KE10 Reizigersopbrengst - KE11 Herkomst-bestemmingsgegevens (jan t/m juni 2014, 2013 reeds beschikbaar) - OE5 Opbrengst per lijn(-deel) - OE7 Aantal uitstappers - OE11 Versterkingsritten - GE1 Aantal in/uitstappers per halte - GE2 Herkomst-bestemmingsgegevens - EE2 log HB 01-2014 t/m 06-2014  Tevens kunt u een nieuwe versie van bijlage A.1.17 verwachten in een volgende NvI. De Provincie is daarmee van mening dat Inschrijvers voldoende informatie ter beschikking hebben om een Inschrijving te kunnen doen.
176				Haltes	Indien wij nieuwe haltes nodig hebben voor de uitvoering van ons vervoerplan 2017, c.q. om aan de eisen en wensen van de Concessieverlener invulling te geven, c.q. specifiek om te voldoen aan de ontsluitingseisen, kunnen wij er dan van uitgaan dat deze haltes als "bestaand" beoordeeld worden?	Ja.
177				Haltes	Kunnen wij er van uitgaan dat de haltes zoals genoemd in bovenstaande vraag ook daadwerkelijk aangelegd worden door de wegbeheerders na gunning? Zo ja, gebeurt dit ook op kosten van de wegbeheerders?	Nee, daar kunt u niet zonder meer van uit gaan. Hierover dient overleg plaats te vinden met de betreffende wegbeheerder. Het antwoord op het tweede deel van uw vraag is "ja", maar de wegbeheerder moet daar dan wel budget voor beschikbaar hebben c.q. aan willen meewerken.
178				Haltes	Kunt u aangeven hoe de haltesituatie wordt in IJmuiden na de aanleg van HOV Velsen; dit o.a. ter beoordeling van overstaptijden? Het gaat dan specifiek om haltes waarvan de locatie wijzigt in het kader van HOV Velsen c.q. locaties waar de looproute tussen haltes aan weerszijden van de weg wijzigt wegens herinrichting van het wegprofiel.	Zie bijlage A.1.3 Lijnfiches bij lijn 385.
179				Haltes	Kunt u aangeven hoe de haltesituatie wordt bij metrostation Burgemeester de Vlughtlaan? Wij gaan ervan uit dat een eindigende/beginnende lijn niet kan halteren op de bestaande bus/tramhalte; (a) waar komt de bufferplaats voor eindigende ritten? (b) Waar kunnen eindigende ritten keren?	De huidige halteplek wordt, als de keuze wordt gemaakt om lijn 80 te laten eindigen bij de Burg. Vlughtlaan, het eindpunt van de lijn 80. Het is aan de Concessiehouder om een keuze te maken waar de bus kan keren en zijn vertrektijd kan afwachten op een daartoe geschikte plek.
180				Haltes	(a) Kunt u aangeven hoe de haltesituatie wordt bij station Sloterdijk? (b) Zijn er bufferplaatsen beschikbaar? (c) Is het toegestaan de huidige vertrekhalte als aankomsthalte te gebruiken? (d) Kan er langere tijd gehalteerd worden bij de huidige vertrekhalte?	(a) de haltesituatie voor lijn 82 op station Sloterdijk verandert, voor zover bij ons nu bekend is, niet t.o.v. 2014. (b) Ja (c) Nee (d) Ja
181	A - Offerteaanvraag	1.4	10	Goede opdrachtgever	Als vijfde doelstelling noemt u 'we zijn een goede opdrachtgever'. Kunt u ons de kenmerken van een goede opdrachtgever doen toekomen?	Wij menen dat een toelichting op dit begrip geen toegevoegde waarde heeft voor uw Inschrijving.
182	A - Offerteaanvraag	7.2	13	vakantieperiode	Kunt u duiding geven wat het verschil tussen de algemeen erkende Kerstvakantie van het voorgezet onderwijs in het Concessiegebied en die van regio Noord is? Waarom wordt tijdens de Kerstvakantie een andere regeling toegepast dan tijdens de algemeen erkende zomervakantie?	Het Concessiegebied behoort tot de "Regio Noord".

183	A - Offerteaanvraag	2.7	14	indeling documenten	In de offerteaanvraag geeft u een aantal geschiktheidseisen en gunningscriteria aan de hand waarvan wij u van informatie dienen te voorzien. In het PvE staat een compleet anders ingedeeld overzicht van de vervoerkundige eisen, eisen aan klanttevredenheid en overige eisen. Gaat u er van uit dat wij aan alle in het PvE vermelde eisen sowieso voldoen als wij inschrijven? Of verwacht u van ons dat wij alle in het PvE vermelde onderwerpen tekstueel uitwerken? Indien het laatste: mogen wij zelf bepalen onder welk hoofdstuk we alle in het PvE genoemde eisen behandelen, of heeft u daarvoor een indeling gemaakt? Zo ja, wilt u deze z.s.m. met ons delen?	Wij gaan er van uit dat Inschrijvers voldoen aan alle PvE-eisen. Het is niet noodzakelijk om al deze onderwerpen uit te werken (zie ook ons antwoord op vraag 103). Het format is vrij.
184	A - Offerteaanvraag	2.7	14	Concept documenten	U levert ons een Concept Concessiebesluit, een Concept Subsidiebesluit en een Concept Begrippenlijst aan. Duidt de term Concept erop dat we nog een definitieve versie van deze documenten kunnen verwachten? Zo ja, wanneer?	Zoals te doen gebruikelijk zijn deze documenten als "concept" geormerkt. De laatste versie van deze documenten worden met de laatste Nvl meegestuurd. De documenten zijn pas na ondertekening 'definitief'.
185	A - Offerteaanvraag	2.7	14 (47, 53, 56, 58, 59)	(Lid) 0-verwijzing	In de lopende tekst verwijst u meermaals naar '0' en 'lid 0'. Is hier sprake van een verschrijving? Zo ja, kunt u ons voorzien van de juiste verwijzingen?	Ja, een nieuwe versie van het concept Concessiebesluit is bijgevoegd.
186	A - Offerteaanvraag	2.8.1b	15	paraaf	U stelt dat voor het paraferen van de documenten gebruik gemaakt mag worden van een stempel. Is het ook toegestaan de bladzijden digitaal te paraferen?	Ja.
187	A - Offerteaanvraag	5.2.2	41	afronding van scores	Er wordt opgemerkt dat bij gelijke stand gekeken wordt naar de eindscore afgerond op drie decimalen. Worden de afzonderlijke scoringscriteria ook afgerond op drie decimalen of enkel de eindscore?	Ook de tussenscores worden op drie decimalen berekend.
188	A - Offerteaanvraag	5.3.1.1	42	standaardformulier A3.1	Op wat voor tijdstip ligt de overgang tussen de verschillende dagen, in verband met toerekening van nachtlijnen-DRU's?	De DRU's van de Nachtlijnen dienen in z'n geheel aan de voorliggende dag te worden toegerekend.
189	A - Offerteaanvraag	5.3.1.1	42	standaardformulier A3.1	Hoeveel vrijdagen telt een standaard jaar, in verband met toerekening van nachtlijnen-DRU's?	Een standaardjaar telt 52 vrijdagen.
190	A - Offerteaanvraag	5.3.1.1-4	42	Aantal DRU	Het aantal aangeboden DRU's op een standaardjaar zal afwijken van vervoerplan 2017 omdat 2017 niet gelijk is aan een standaardjaar. Ons verzoek is om punt 4 aan te passen.	Alle dru-berekeningen worden gebaseerd op het 'standaardjaar'. Uw verzoek nemen we niet over.
191	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	indexering	U noemt indexering van de overheidsbijdrage, maar hierbij wordt niet vermeld wat de basis is van deze indexering. Kunt u bevestigen dat indexering conform LBI is en voor de gehele concessieperiode geldt?	Ja, zie antwoord bij vraag 50.
192	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Reizigersgroei	Waaruit blijkt de reizigersgroei van 2%? Kunt u een overzicht beschikbaar stellen van de vervoerontwikkeling in reizigers en reizigerskilometers over de huidige concessieperiode (vanaf 2005?)	De reizigersgroei van tenminste 2% maakt deel uit van onze doelstelling voor de Concessie.  De tweede vraag hebben wij voorgelegd aan de zittende vervoerder. Zijn reactie was als volgt: <i>In 2009 is de OV-chipkaart in het betreffende concessiegebied geïntroduceerd. Met de introductie van de OV-chipkaart is het pas mogelijk geworden om inzicht te krijgen in aantal reizigers (van deze concessie). Gedurende een periode van twee jaar is nog sprake geweest van een duale fase: een periode waarin naast de OV-chipkaart ook de strippenkaart verkocht werd. Hierdoor was het OV-chipkaartgebruik in deze periode nog beperkt. Vanaf 30 juni 2011 werd de strippenkaart niet meer verkocht en is een daadwerkelijke groei ontstaan in het OV-chipkaartgebruik. Hiernaast heeft vanaf 2012 gefaseerd de verchiping van abonnementen plaatsgevonden. Van de periode 2007 - 2013 zijn wel de reizigerskilometers beschikbaar.</i> Deze zijn als bijlage A.1.16 - d toegevoegd.
193	A - Offerteaanvraag	5.3.3.1	44	capaciteitsinzet	Kunt u specificeren hoe u de capaciteitsinzet beoordeelt? Doet u dit bijvoorbeeld per uurblok of per rit?	In eerste instantie per uurblok. In geval van twijfel ook op ritniveau.
194	A - Offerteaanvraag	5.3.3.1	44	capaciteitinzet	Graag ontvangen wij HB loggegevens met aantallen in- en uitstappers per halte op ritnummer. Dit is noodzakelijk om een goede onderbouwing van de capaciteit te geven.	Deze gegevens hebben wij niet beschikbaar.
195	A - Offerteaanvraag	5.3.3.	44	Beoordeling	U geeft aan reizigersgroei en klanttevredenheid te willen realiseren. Dit wordt beoordeeld op basis van het Vervoerplan. Het Vervoerplan bevat echter alleen de opzet van het netwerk en het OV-aanbod; dit zegt slechts in beperkte mate iets over de hierdoor bewerkstelligde verbetering van de klanttevredenheid. Welke criteria gebruikt u om het onderwerp klanttevredenheid te beoordelen?	Deze criteria zijn helder verwoord.
196	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	44/45	Beoordeling	U geeft aan het Vervoerplan onder andere te beoordelen op de gemaakte keuzes, waarbij wordt gelet op de invulling van wensen uit het PvE en de wijze waarop rekening wordt gehouden met mogelijke verdere bezuinigingen. Welke concrete criteria hanteert u bij de beoordeling van de wijze waarop rekening wordt gehouden met bezuinigingen?	Criterium is de flexibiliteit van het netwerk en aanbod: Kunnen er ritten geschrapt worden zonder dat het hele kaartenhuis instort.
197	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	In de beoordeling GC.3 noemt u de punten waarop het Vervoerplan getoetst wordt. Kunt u bevestigen dat het Vervoerplan ook getoetst wordt aan de gestelde eisen in het Concept Concessiebesluit?	Dit kunnen we bevestigen.
198	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	Kunt u bevestigen dat het aanhouden van de rijtijden zoals gegeven in bijlage A.1.6 en A.1.7 zorgt voor een maximale score op het beoordelingscriterium 'rijtijden'?	Neen, zie ook het antwoord op de vragen 84 en 86.
199	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	Kunt u bevestigen dat het aanhouden van de rijtijden zoals gegeven in bijlage A.1.6 en A.1.7 zorgt voor een maximale score op het beoordelingscriterium 'rijtijden', ook in Beverwijk waar vanwege werkzaamheden omleidingen gereden worden rond het station?	Neen, zie ook het antwoord op vragen 84 en 86.
200	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	De rijtijden zoals gegeven in bijlage A.1.7 zijn gebaseerd op de GOVI-data van twee maanden: november 2013 en maart 2014. Wij veronderstellen dat de rijtijden uit beide maanden (zowel november 2013 als maart 2014) zorgen voor een maximale score op het beoordelingscriterium 'rijtijden'. Kunt u dit bevestigen?	Neen, zie ook het antwoord op vragen 84 en 86.
201	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	Achter de rijtijden zoals gegeven in bijlage A.1.7 ligt een X aantal ritten verdeeld over een X aantal dagen. Wat is het aantal ritten waar de rijtijden op gebaseerd zijn? Oftewel: wat is 'N'?	Voor beide maanden betreft het alle ritten van die maand, behoudens een klein percentage technische uitval.
202	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	Hoe zijn de realistische rijtijden in bijlage A.1.7 tot stand gekomen? Zijn dit gemiddelde rijtijden of 80 of 85 percentiel? Worden de tijden in bijlage A.1.7 beoordeeld als realistisch?	Het betreft hier gemiddelde rijtijden.
203	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	realistische rijtijden	Bij punt 5 wordt aangegeven dat de rijtijden worden beoordeeld a.d.h.v. bijlagen A.1.6 en A.1.7. In de Concept Uitvoeringsovereenkomst, deel 4, artikel 9, lid 6, wordt gesteld dat de concessieverlener geen garantie geeft voor de juistheid/betrouwbaarheid van deze gegevens. Wij verzoeken u - om zelf realistische rijtijden te kunnen bepalen - de KV6-data van 2013 en 2014 ter beschikking stellen.	Deze gegevens van de KV6-data zijn op 6 augustus gepubliceerd.
204	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	realistische rijtijden	Bij punt 5 wordt aangegeven dat de rijtijden worden beoordeeld a.d.h.v. bijlagen A.1.6 en A.1.7. De hier gepresenteerde rijtijden zijn gemiddelden. a) Wilt u de steekproefgrootte (het aantal waarnemingen) voor deze gemiddelden per onderdeel aangeven? b) Wilt u per gemiddelde rijtijd de spreiding (standaarddeviatie) aangeven?	Zie het antwoord bijvraag 201. Voor het overige beschikken wij niet over deze gegevens.
205	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	In Bijlage A 1.7 wordt als reden gegeven dat er te lange rijtijden worden opgegeven doordat stationnement wordt meegenomen in de rijtijd. Ook geeft u aan dat deze gegevens niet geschoond zijn. Hoe kunt u hiermee toetsen of de rijtijden van de vervoerder realistisch zijn?	Wij doen geen uitspraken over de wijze waarop getoetst wordt.
206	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	In Bijlage A 1.7 wordt als reden gegeven dat er te lange rijtijden worden opgegeven doordat stationnement wordt meegenomen in de rijtijd. Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de eventuele stationnementen van meer dan 3 minuten die voorkomen op knooppunten en stationnementen van langer dan 1 minuut op aansluitpunten die geen knooppunt zijn?	U kunt deze gegevens zelf uit de huidige dienstregeling herleiden.
207	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	In voetnoot 1 wordt gesteld dat motivatie verplicht is indien rijtijden sterk afwijken van de gegevens in bijlagen A1.6 en A1.7. Kunt u 'sterk afwijken' definiëren?	Wij laten dit aan uw eigen inzicht over.
208	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U noemt in de beoordeling kwaliteit Vervoerplan de wensen in Lijnfiches, Vervoerschets en gemeentelijke wensen. Op de lijnfiches (bijlage A.1.3) staan geen expliciete wensen. Wel staan 2 wensen voorzieningenniveau geformuleerd in de toelichting bij de lijnfiches. Kunt u bevestigen dat deze twee wensen de enige wensen zijn die voortvloeien uit de lijnfiches? Zo nee, kunt u dan expliciet maken welke wensen wel voortvloeien uit de lijnfiches?	Er zijn geen andere wensen in de lijnfiches geformuleerd dan de wensen welke expliciet in de toelichting bij de betreffende lijnen zijn genoemd.
209	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U noemt in de Beoordeling kwaliteit Vervoerplan de wensen in Lijnfiches, Vervoerschets en gemeentelijke wensen. In de Vervoerschets staan geen expliciete wensen geformuleerd. Bovendien zijn er diverse discrepanties tussen de inhoud van de Vervoerschets en het PvE. Kunt u duidelijk en expliciet aangeven welke wensen voortvloeien uit de Vervoerschets t.a.v. de beoordeling kwaliteit Vervoerplan?	Inderdaad zijn er geen expliciete wensen in de Vervoerschets geformuleerd. Wel geeft de Vervoerschets een globaal beeld van de door de Concessieverlener gewenste ontwikkelrichting. Verwacht wordt dat dit voldoende is om tot creatieve Inschrijvingen te komen.
210	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U noemt in de Beoordeling kwaliteit Vervoerplan de wensen in Lijnfiches, Vervoerschets en gemeentelijke wensen. De beoordeling op invulling van gemeentelijke wensen veronderstelt dat de gemeentelijke wensen bij u bekend zijn. Wij verzoeken u dan ook deze beschikbaar te stellen.	Wij verwijzen u naar de Nota beantwoording Zienswijzen ontwerp PvE Haarlem-IJmond ( <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm">www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm</a> ).
211	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	Indien u de gemeentelijke wensen niet expliciet mededeelt, maar wel op de invulling daarvan beoordeelt, kunt u dan bevestigen dat het, als wij maximaal invulling geven aan de gemeentelijke wensen zoals wij die zelf geïnventariseerd hebben, aanleiding geeft tot een maximaal rapportcijfer voor de Beoordeling kwaliteit Vervoerplan t.a.v. gemeentelijke wensen? Zo nee, kunt u dan aangeven voor welk deel de invulling van deze wensen meeweegt in de beoordeling?	De beoordeling vindt plaats op basis van de kwaliteit van het aangeboden.
212	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van de bussen van de concessie Amstelland-Meerlanden in het concessiegebied HIJ; deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover bekend niet opvragen bij Connexxion of Stadsregio Amsterdam; zou u derhalve kunnen aangeven met welke bustijden wij dienen te rekenen?	Het volstaat om uit te gaan van de meest recente dienstregelinggegevens.
213	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van de bussen van de concessie Zaanstreek in Beverwijk, deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover bekend niet opvragen bij Connexxion of Stadsregio Amsterdam. Zou u derhalve kunnen aangeven met welke bustijden wij dienen te rekenen?	Zie antwoord vraag 212.
214	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van treinen op de stations in het concessiegebied evenals Hillegom, Castricum en Sloterdijk; deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover wel bekend niet opvragen bij NS of het Rijk. Zou u derhalve kunnen aangeven met welke treintijden wij dienen te rekenen?	Zie antwoord vraag 212.

215	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van de bussen van de concessie Zuid-Holland Noord in het concessiegebied HIJ; deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover bekend niet opvragen bij Arriva of Provincie Zuid-Holland. Zou u derhalve kunnen aangeven met welke bustijden wij dienen te rekenen?	Zie antwoord vraag 212.
216	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van de bussen van de concessie Noord-Holland Noord in Castricum en Uitgeest, deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover bekend niet opvragen bij Connexxion. Zou u derhalve kunnen aangeven met welke bustijden wij dienen te rekenen?	Zie antwoord vraag 212.
217	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over aansluitingen. Om aansluitingen te kunnen bieden dienen wij te beschikken over de aankomsttijden/vertrektijden van de metro's, trams en bussen van de concessie Amsterdam, Diemen en Duivendrecht van de Stadsregio Amsterdam; deze tijden zijn op dit ogenblik voor dienstregelingjaar 2017 bij ons weten niet bekend; tevens kunnen wij deze gegevens voor zover bekend niet opvragen bij GVB of Stadsregio Amsterdam. Zou u derhalve kunnen aangeven met welke tijden wij dienen te rekenen?	Zie antwoord vraag 212.
218	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Aansluitingen	Is het toegestaan aansluitingen te bieden tussen lijnen indien de haltelocaties niet tot hetzelfde knooppunt/aansluitpunt behoren maar wel op loopafstand van elkaar liggen?	Wij laten dat aan uw inzicht en deskundigheid over.
219	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	haltelocaties	Welke haltelocaties worden tot het knooppunt/aansluitpunt gerekend? M.a.w. vanaf hoeveel meter afstand ten opzichte van de meest centrale haltelocatie van een knooppunt/aansluitpunt horen bestaande/nieuwe haltelocaties niet meer bij het knooppunt/aansluitpunt?	Wij laten dat aan uw inzicht en deskundigheid over.
220	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	U heeft het over logische aansluitingen. Om dit te kunnen inschatten hebben wij behoefte aan OVCK-data (en data over overige kaartsoorten indien beschikbaar) waarbij duidelijk wordt hoe en in welke omvang er in het concessiegebied HIJ en op de uitlopers overgestapt wordt. Uitdrukkelijk niet alleen tussen lijnen van de concessie HIJ maar ook van/naar trein en lijnen van de concessies Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek, Zuid-Holland Noord en Amsterdam, Diemen en Duivendrecht. Wilt u deze informatie beschikbaar stellen? Zo niet, dan willen wij er u op wijzen, dat genoemde informatie in sterkere mate bekend is bij NS, GVB en Connexxion en hun (gelegenheids-)partners. Hieruit kan een ernstig level playing field-verstorend effect ontstaan. Indien u niet in staat bent volledige gegevens te verstrekken over overstapbewegingen van/naar HIJ-lijnen, dan stellen wij voor dat u aangeeft welke overstapbewegingen en daaruit voortvloeiend welke aansluitingen voor u van belang zijn. Graag geëxpliciteerd naar dagsoort en tijdsblok.  Mocht u dit niet kunnen of willen doen, dan verzoeken wij u de beoordeling van de logica van de aansluitingen voor de bestaande vervoervraag te schrappen.	Wij beschikken niet over deze gegevens maar verwachten dat de Inschrijver vanuit zijn deskundigheid hier zinvol op in kan spelen. Het gaat om 'logische aansluitingen', waarvoor ons inziens geen gedetailleerde OVCK-data noodzakelijk is.
221	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	46	Beoordeling Vervoeraanbod	Hoe beoordeelt u of extra aanbod de reiziger meer vervoerwaarde oplevert? Kunt u hierbij aangeven wat de beoordelingsmethode is?	Wij doen dit op basis van de in de beoordelingscommissie aanwezige kennis en deskundigheid en aan de hand van de toelichting van de Inschrijver.
222	A - Offerteaanvraag	5.3.3.3	46	Score 8 = goed	Wat bedoelt u met de zin <i>Alles klopt, maar het had allemaal nog net iets beter gekund.</i> ? Deze zin laat naar ons inzicht te veel mogelijkheden open voor een minder objectieve beoordeling. Kunt u dit criterium (meer) kwantificeren?	De zin, in samenhang met het rapportcijfer "8", heeft ons inziens geen toelichting.
223	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	score GC.4	Voor de score op GC.4 wordt bijlage A.3.3 gebruikt. Op hoeveel decimalen dient het percentage van het aantal kilometers per voertuigtype ingevuld te worden?	Een percentage met twee decimalen voldoet.
224	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	score GC.4	In bijlage A.3.3 dient per voertuigtype het percentage van het aantal kilometers van de dienstregeling weergegeven te worden. Kunt u bevestigen dat dit inclusief eventuele bijhuur is?	Dit is inclusief bijhuur.
225	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	score GC.4	In bijlage A.3.3 dient per voertuigtype het percentage van het aantal kilometers van de dienstregeling weergegeven te worden. Kunt u bevestigen dat dit al het materieel is in de dienstregeling (inclusief buurtbussen)?	Dit is exclusief Buurtbussen.
226	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Duurzaamheid	Hoe beoordeelt u de aanbiedingen op het aspect duurzaamheid, met name in het licht van de uitspraak dat het streven naar een emissieloze vloot niet mag leiden tot verschraling van het vervoeraanbod?	Ons inziens is de toelichting voldoende.
227	A - Offerteaanvraag	5.3.6	49	Beoordeling Klanttevredenheidsplan	Kunt u aangeven welke gewichten zijn verbonden aan de beoordelingen op de drie subcriteria van het hoofdcriterium Klanttevredenheidsplan, te weten (a) Reizigershandvest, (b) Betrouwbaarheidsplan en (c) Extra Comfort?	Zie het antwoord bij vraag 101.
228	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	51	reisinformant	Graag ontvangen wij alle beschikbare informatie met betrekking tot de pilot met een reisinformant.	Zie bijlage A.1.21 die bij deze NvI 2 is toegevoegd.
229	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1 ad a)	51	reisinformant / regionaal twitteraccount	Wordt bij gunning aan een andere partij dan de huidige vervoerder deze infrastructuur ter beschikking gesteld aan de nieuwe vervoerder?	Nee, want er zijn geen harde investeringen in infrastructuur gedaan voor de pilot met de reisinformant. De provincie bekostigt gedurende de proef de personele kosten van de reisinformant, die werkt met de bestaande infrastructuur van de huidige vervoerder. De proef wordt in 2015 geëvalueerd en over een eventuele voortzetting zal tijdens de implementatieperiode afspraken worden gemaakt met de nieuwe Concessiehouder.
230	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	52	klanttevredenheid	U stelt dat de klanttevredenheid verbeterd kan worden door extra comfort te bieden. Kunt u ons de meest recente klanttevredenheidsonderzoeken doen toekomen waaruit aandachtspunten van de klanten naar voren komen?	De meest recente gegevens zijn in uw bezit.
231	A - Offerteaanvraag	5.3.6.2	52	kwaliteitsbeoordeling	Hoe meet u de (beperkte) meerwaarde van oplossingen voor het verhogen van de klanttevredenheid?	De beoordelingscommissie doet dat op basis van eigen inzicht en deskundigheid, waarbij met name (niet uitputtend) gekeken wordt naar de aspecten 'reistijd' en 'wachtijd'.
232	A - Offerteaanvraag	5.3.6.2	52	voelt zich serieus genomen	Hoe maakt u de mate waarin wij de klant serieus nemen, meetbaar? Deze maakt het verschil tussen de score 8 (goed) en score 9 (zeer goed).	Uit uw Inschrijving moet dat blijken. U kunt eventueel referenties gebruiken.
233	B.1 - Concept Concessiebesluit	5.4.e	11	tijdelijk openbaar vervoer	Lid 4e van artikel 5 stelt dat de exclusiviteit van de concessie wordt beperkt door "tijdelijk Openbaar Vervoer in het Concessiegebied, voor zover de Concessiehouder niet bereid en/of in staat is dit Openbaar Vervoer tegen de door de Concessieverlener gestelde voorwaarden uit te voeren en dat voldoet aan de vereisten van artikel 60 lid 4 van de Wp2000". Dit artikel geeft de Concessieverlener alle vrijheid om voorwaarden voor aanvullende diensten aan de Concessiehouder op te leggen. Bent u bereid de formulering zodanig aan te passen dat ander OV alleen is toegestaan wanneer de Concessiehouder dit vervoer "tegen de in deze concessie opgenomen eisen en afspraken" niet kan of wil verzorgen?	Wij zien geen reden om de tekst in artikel 5 lid 4.e van het concept Concessiebesluit aan te passen.
234	B.1 - Concept Concessiebesluit	6.3	13	benodigde data voor onderbouwing o.b.v. reële rijtijden	Landelijk wordt gewerkt met de 85% haalbaarheid in plaats van door u aangeleverde 80% c.q. gemiddelden. Wij verzoeken u om de 85% norm te hanteren.	De punctualiteitsnorm is 85% (zie bijlage S van het concept Concessiebesluit).
235	B.1 - Concept Concessiebesluit	6.3	13	benodigde data voor onderbouwing met aantallen reizigers.	De in bijlage A.1.5. geleverde gegevens zijn niet gedetailleerd genoeg om een goed beeld op rit (reis-) niveau te krijgen. Dit is cruciaal om tot een goede bieding te komen, enerzijds voor het bepalen en onderbouwen van de bezetting en anderzijds voor het inschatten van de reizigersopbrengsten. Wij verzoeken u <u>zo spoedig mogelijk</u> de OVCK-loggegevens in bijgevoegd format (zie bijlage "20140718_OVCK_format_Bijlage") te leveren. De kaartnummers zijn op eenvoudige wijze te anonimiseren (hash).	De Provincie is, gelet ook op de informatie die reeds ter beschikking wordt gesteld (zie in dat kader het antwoord op vraag 175) niet van mening dat de ruwe OVCK-loggegevens noodzakelijk zijn om een inschrijving te kunnen doen.
236	B.1 - Concept Concessiebesluit	6.3	13	benodigde data voor onderbouwing o.b.v.. reële rijtijden	De in bijlage A.1.6. geleverde gegevens zijn niet gedetailleerd genoeg om een goed beeld van de benodigde rijtijd te krijgen. Bovendien kunnen we op basis van deze gegevens geen verbetermogelijkheden zien door (bijv.) andere rijtijdblokken te gebruiken. Wij verzoeken u dringend ons de KV6-data van 2013 en 2014 <u>zo spoedig mogelijk</u> te doen toekomen.	Zie het antwoord bij vraag 203.
237	B.1 - Concept Concessiebesluit	7.3	13	extra ritten aanbieden	Artikel 7, lid 3 geeft aan dat de Concessiehouder alleen tussen 1 maart en 30 september extra ritten (gerekend ten opzichte van de geldende dienstregeling) mag aanbieden, en dus dat extra ritten voor bijvoorbeeld de kerstdrukte verboden zijn?	Nee, artikel 7 lid 3 slaat op het strandvervoer. Extra ritten in de vorm van versterkingsritten zijn altijd toegestaan.
238	B.1 - Concept Concessiebesluit	12.3	19	(Gegarandeerde) aansluiting	Kunt u nader toelichten wat u bedoelt met "Zonder beperkingen"?	U kunt dit zelf aangeven in het Betrouwbaarheidsplan/Reizigershandvest.
239	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.1	26	Duurzaamheid	In artikel 17 lid 1 wordt gesteld dat de Concessiehouder volledige medewerking moet verlenen aan "initiatieven van de Concessieverlener betreffende (innovaties op het gebied van) duurzaamheid, waaronder initiatieven die betrekking hebben op het Materieel". De strekking van dit artikel geeft de provincie een vrijbrief om elke denkbare eis door te drukken op kosten van de vervoerder. Bent u bereid dit artikel van een redelijkheidsclausule te voorzien?	Ja, zie het antwoord bij vraag 143.
240	B.1 - Concept Concessiebesluit	18.1.h	29	iedere wagen omloop	Bent u bereid de eis voor het wassen van de voertuigen op een maximum van één maal per dag te stellen?	Ja.
241	B.1 - Concept Concessiebesluit	19.1.b.i	29	plaatsen stoelen	Artikel 19, lid 1.b.ii lijkt bij 12-meterbussen het plaatsen van stoelen tegen de rijrichting volledig te verbieden, daar deze bussen geen geleiding hebben. Kunt u bevestigen dat dit artikelid niet zo bedoeld is en dit artikelid corrigeren?	Een bus korter dan 16 meter wordt beschouwd als een bus met 1 geleiding.
242	B.1 - Concept Concessiebesluit	20.8.a.i	31	geleidingsbanden	Artikel 20, lid 8.a.i verplicht chauffeurs om gebruik te maken van aanwezige geleidingsbanden bij toegankelijke haltes. Kunt u bevestigen dat de geleidingsbanden bij alle haltes zodanig zijn geplaatst dat het gebruik niet tot schade aan de bussen leidt?	Nee, die garantie kan de provincie niet geven omdat zij slechts van een beperkt deel van het wegennet de wegbeheerder is.
243	B.1 - Concept Concessiebesluit	23.1	33	personeelsvoorwaarden	U stelt in artikel 23 eisen aan het personeel. Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de exploitatieve randvoorwaarden en de bedrijfsregels zoals deze in de huidige concessie van kracht zijn?	Nee, die zijn niet in ons bezit.
244	B.1 - Concept Concessiebesluit	23.1	33	Eisen aan personeel	Wat is de huidige status van het personeel m.b.t. klantvriendelijkheid en dienstverlenend optreden? Moet het over te nemen personeel bijgeschoold worden?	Over de status van het personeel m.b.t. klantvriendelijkheid, doen wij geen uitspraak. In de KpVV OV-klantenbarometer 2013 was de waardering van de reizigers voor vriendelijkheid een 7.6.
245	B.1 - Concept Concessiebesluit	24.2	34	onthefing	Kunt u aangeven op welke gronden de in artikel 24 lid 2 bedoelde ontheffing verleend zal worden (bijvoorbeeld als het gebruik van de busbaan niet tot vermindering van de rijtijd leidt)?	Wij nemen geen uitputtende lijst op waarop wij een ontheffing verlenen. Het is aan de Concessiehouder om de Concessieverlener te overtuigen (met cijfers) dat het redelijk is om een ontheffing te verlenen.
246	B.1 - Concept Concessiebesluit	26.1.d.III	38	Doelgroepen	Waarnaar verwijst 'personeel' betreffende de marketingactiviteiten die in het desbetreffende dienstregelingjaar worden genomen?	Het aantal uren respectievelijk het aantal mensen dat wordt ingezet t.b.v. marketingactiviteiten.
247	B.1 - Concept Concessiebesluit	26.1.f	38	Doelgroepen	Welke lopende afspraken zijn er gemaakt met naastliggende concessiehouders en tot wanneer gelden deze? Wat is de inhoud van deze afspraken?	Anders dan de afspraken in het kader van de MRA zijn er geen afspraken gemaakt met naastliggende concessiehouders.
248	B.1 - Concept Concessiebesluit	30.1	48	bijzondere vervoerbewijzen	Kunt u bevestigen dat u 'uit zichzelf' alleen Bijzondere Vervoerbewijzen zult vaststellen wanneer deze voor de Concessiehouder niet leiden tot derving van opbrengsten danwel afspraken over compensatie van die derving zijn gemaakt?	Ja.



249	B.1 - Concept Concessiebesluit	31.9 & 31.10	50	tariefmodel	Kunt u bevestigen dat u in het MRA-gebied gehanteerde tariefmodel voor nachtlijnen voldoet aan de in de Concept Concessiebesluit beschreven eisen?	Ja.
250	B.1 - Concept Concessiebesluit	33.2	53	Actueel	Geldt het verstrekken van <b>actuele reisinformatie</b> ook voor papieren folders/boekjes? Kortom, moeten er updates van deze producten komen bij een wijziging in de dienstregeling?	Nee, deze geldt alleen voor informatie die via digitale kanalen (zoals o.a. t.b.v. de website en aan GOVI/NDOV) wordt verstrekt.
251	B.1 - Concept Concessiebesluit	33.7	54	algemene eisen aan reisinformatie	Bedoelt u met 'bij verstoringen in de dienstuitvoering en bij ad hoc omleidingsroutes' dat bij elke afwijking van de normale route in de bus de actuele tijden/haltes/route getoond moet worden?	Voor zover dat technisch mogelijk is, ja.
252	B.1 - Concept Concessiebesluit	34.3.g	54	tariefafstanden tussen de haltes	Hoe stelt u zich het tonen van de tariefafstanden tussen de haltes voor? Is een verwijzing naar 9292 afdoende voor het tonen van deze tariefafstanden?	Nee, dat is niet voldoende. U kunt bijvoorbeeld een schematisch overzicht van de haltes met bijbehorende tariefafstanden in de lijnfolder opnemen.
253	B.1 - Concept Concessiebesluit	34.5	55	belangrijke wijzigingen	Wat verstaat u onder 'belangrijke wijzigingen gedurende deze Dienstregelingjaren'?	Een voorbeeld van een belangrijke wijziging is de openstelling van de Velsertunnel na de renovatie, waardoor het lijnnet sterk wijzigt.
254	B.1 - Concept Concessiebesluit	34.8	55	belangrijke wijzigingen	Wat verstaat u onder 'belangrijke wijzigingen gedurende het Dienstregelingjaar'?	Een voorbeeld van een belangrijke wijziging is de openstelling van de Velsertunnel na de renovatie, waardoor het lijnnet sterk wijzigt.
255	B.1 - Concept Concessiebesluit	37	58	Informatie op Haltes	In de eisen voor informatie op haltes bestaan verschillen tussen de eisen in het concept concessiebesluit en de eisen in het Programma van Eisen (hfst 7.3.1.) Bijvoorbeeld de informatie over het dichtstbijzijnde verkooppunt en oplaadpunt dient in het PvE bij elke halte vermeld te worden en in het Concept Concessiebesluit enkel bij haltes metabri. Dit is een tegenstrijdigheid. Kunnen we ervan uitgaan dat het Concept Concessiebesluit de juiste eisen omvat?	Ja, daar kunt u in dit geval van uit gaan.
256	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.1.f	58	toegankelijkheid haltes	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de haltes welke niet toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking?	Wij verwijzen u naar de website <a href="http://www.pnh.haltescan.nl">www.pnh.haltescan.nl</a> .
257	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.2	58	Informatie op haltes	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van alle bushaltes enabri's incl. formaten/afmetingen per halte (en indien van toepassing het formaat van panelen in haltes/abris)?	Nee, deze gegevens zijn niet in ons bezit.
258	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.2	58	gedeelde vitrines	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van alle bushaltes enabri's/vitrines die gedeeld worden met andere concessiehouders?	Nee, maar wij verwijzen u naar de lijnnetkaart van Haarlem&IJmond van Connexion.
259	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.2.a	58	lijnnetkaart	Op welke schaal moeten de lijnnetkaart met alle lijnen in het concessiegebied en de omgevingskaart gepresenteerd worden?	Op een schaal die door de Concessieverlener en het Rocov als gebruiksvriendelijk voor de reiziger wordt beoordeeld.
260	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.4	58	kaart van de omgeving	Volstaat een verwijzing naar de dichtstbijzijnde halte in plaats van een kaart en routebeschrijving hoe de reiziger bij de dichtstbijzijnde halte kan komen?	Nee, u dient een kaart toe te voegen zodat de reiziger zich kan oriënteren hoe hij naar de dichtstbijzijnde halte kan verplaatsen.
261	B.1 - Concept Concessiebesluit	38.1.a	59	publicatie in huis aan huisbladen	Betreft de publicatie in huis-aan-huisbladen (bij wijziging) van de dienstregeling een betaalde publicatie?	Het is aan de Inschrijver om daarover afspraken te maken met de huis-aan-huisbladen.
262	B.1 - Concept Concessiebesluit	38.1.c	59	posters op voorgeschreven haltes	Hoe moeten posters geplaatst worden bij wijzigingen op haltes waar enkel een haltepaal staat?	Indien er sprake is van een haltepaal met alleen een informatiepaneel ter grootte van een dienstregelingtabel dan wel alleen een haltepaal, vervalt de verplichting om een poster te plaatsen.
263	B.1 - Concept Concessiebesluit	39.3 en 39.4	62	aanleveren gegevens	De gevraagde KV-gegevens worden doorgeleverd aan zowel NDOV-loketten als het GOVI-loket. Het leveren aan het NDOV-loket vindt plaats onder de NDOV-overeenkomst en -governance. Dit is in niet overeenkomstig met het doorleveren aan GOVI als 'open data' (CC-0). (a) Volgt u de stelling dat dit soort informatie niet onder CC-0 aan GOVI beschikbaar kan worden gesteld? (b) Wat is de meerwaarde voor u als opdrachtgever dat we deze data aan GOVI leveren?	(a) Nee (b) Middels GOVI worden alle DRIS panelen in de regio aangestuurd. Tevens gebruiken wij de database van GOVI om de o.a. uitval en punctualiteit te berekenen.
264	B.1 - Concept Concessiebesluit	46.5	73	gebruik van beschikbare wegen	Van wie, hoe en wanneer krijgt de vervoerder informatie over de in het artikel/lid bedoelde derden, om adequaat te kunnen reageren om de dienstregeling zo goed mogelijk te laten verlopen?	De vervoerder dient hierover afspraken te maken met de wegbeheerders.
265	B.1 - Concept Concessiebesluit	47.3 & 47.8	75	samenloop van boetes	Kunt u bevestigen dat de in artikel 47 lid 3 bedoelde onbeperkte samenloop van boetes wordt gemaximeerd tot de in lid 8/9 genoemde maximum bedragen?	Dat kunnen wij bevestigen.
266	B.1 - Concept Concessiebesluit	48.1.b	77	BDU	In artikel 48 lid 1b wordt een wijziging van de concessie in het vooruitzicht gesteld wanneer de Brede Doel Uitkering (BDU) met meer dan 5% daalt ten opzichte van het voorgaande jaar. De hoogte en ontwikkeling van de BDU hebben echter geen relatie met de omvang van de bijdrage die de vervoerder ontvangt. Daarnaast kan bij een serie bezuinigingen die per jaar niet boven de 5%-grens uitkomen ook sprake zijn van een cumulatief resultaat dat het nodig kan maken de concessie aan te passen, zoals drie jaar lang een bezuiniging van 4%. (a) Op basis hiervan verzoeken wij u om aanpassing van de Concessie te overwegen wanneer sprake is van een daling van de exploitatiebijdrage met meer dan 5% per jaar en een cumulatieve daling van de exploitatiebijdrage die substantieel lager is dan gemiddeld 5% per jaar. (b) Wij verzoeken u om inzichtelijk te maken aan welke Aanpassingen, waarvoor wij op voorhand instemming moeten verlenen, u in dit kader denkt.	(a) Er wordt ruimte geboden om ook in andere gevallen dan het genoemde in artikel 48 lid 1 van het concept Concessiebesluit te komen tot een Aanpassing Concessie (artikel 48 lid 5). (b) Wij kunnen geen uitputtelijke lijst opstellen aan welke aanpassingen wij denken. Conform het gestelde in artikel 48 lid 2 zal de Concessieverlener met de Concessiehouder overeenstemming trachten te bereiken over de Aanpassing Concessie.
267	B.1 - Concept Concessiebesluit	Bijlage S	105	1. Uitgevallen dienstregelinguren	Kunt u inzage geven in de recente prestaties van de huidige concessiehouder op het gebied van rituitval en punctualiteit?	Wij verwijzen u naar de jaarverslagen op de website van de provincie Noord-Holland ( <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Vkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer.htm">http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Vkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer.htm</a> ).
268	B.1 - Concept Concessiebesluit	Bijlage S	113	13. Implementatie	De maximale boete voor een slechte implementatie bedraagt € 1,5 miljoen, welke wordt opgelegd wanneer niet alle vereiste maatregelen volledig zijn gerealiseerd. Het Concessiebesluit vermeldt echter niet welke criteria worden gehanteerd voor het opleggen van een boete, alsmede voor de hoogte van die boete. Kunt u dit onderdeel van het Concessiebesluit nader preciseren?	Nee, dat gaan wij niet nader specificeren. Maar u kunt er op vertrouwen dat wij de boete voor een slechte implementatie goed zullen onderbouwen mocht de provincie dit instrument moeten hanteren.
269	B.2 - Concept Subsidiebeschikking		4		Mag uit de artikelen 4 en 6 worden geconcludeerd dat de exploitatiebijdrage voor het in de aanbidding geboden vervoer weliswaar nooit hoger zal zijn dan het plafondbedrag, maar dat in geval van een bijvoorbeeld door vervoergroei noodzakelijke uitbreiding van het aanbod financiering plaats vindt vanuit de meerwerkregeling, waardoor de som van exploitatiebijdrage en meerwerkvergoeding hoger kan zijn dan het plafondbedrag?	Ja, dat mag u concluderen.
270	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	9.3	7	Bonus o.b.v. resultaat OV klantenbarometer.	Voor punctualiteit, rituitval en andere vervoerprestaties is een boeteregeling. Een stimulering om tot goede prestaties te komen is deze prestaties ook in de bonusregeling op te nemen (bij het behalen van x% boven de minimum eis). Bent u bereid om de bonusregeling aan te passen?	Nee, wij zijn niet bereid de bonusregeling gaan te passen.
271	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	4	4	meerwerkvergoeding	Mag uit de artikelen 4 en 6 worden geconcludeerd dat de exploitatiebijdrage voor het in de aanbidding geboden vervoer weliswaar nooit hoger zal zijn dan het plafondbedrag, maar dat in geval van een bijvoorbeeld door vervoergroei noodzakelijke uitbreiding van het aanbod financiering plaats vindt vanuit de meerwerkregeling, waardoor de som van exploitatiebijdrage en meerwerkvergoeding hoger kan zijn dan het plafondbedrag?	Zie antwoord bij vraag 269.
272	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	4.5	5	Definitie OV-Chipkaart	OV Chipkaart wordt op B4 p12 onder andere gedefinieerd als "oplaadbaar" en "contactloos". Is de provincie genegen om deze technische oplossingen waarmee de OV-Chipkaart wordt omschreven om te zetten in doel eisen (bijv. registratie gereisde kilometers, betaling, plaatsbewijs,...) om zo niet vooraf ontwikkelingen binnen OV en betalingsverkeer uit te sluiten?	Een aanpassing vinden wij niet noodzakelijk.
273	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	6.1	5	Meerwerk	De Concessiehouder mag het meerwerk niet weigeren. Mogen wij er van uit gaan dat in het geval de provincie meerwerk opdraagt, de opdracht zodanig geformuleerd zal zijn dat: (1) wij voldoende mogelijkheden hebben de uitvoering op een efficiënte manier vorm te geven, bijvoorbeeld door het optimaliseren van omlopen? (2) de overige eisen aan het vervoer naar redelijkheid en billijkheid worden afgeleid uit de concessie-eisen? Voorbeeld: wanneer de provincie in het voorlaatste concessiejaar een uitbreiding van de dienstregeling verplicht kan economisch niet worden verwacht dat de vervoerder hier nieuw materieel voor aan gaat schaffen, zelfs niet wanneer de mogelijkheid wordt geboden op overname ervan. (3) Ten tweede verzoeken wij u ons te bevestigen dat de provincie bij omvangrijke vervoergroei ofwel ruimte biedt om kwantiteiten te herprioriteren ten gunste van lijnen met grote vervoergroei danwel bereid is om meerwerk op te dragen.	(1) Ja, daar mag u van uitgaan. (2) Ja, daar mag u van uitgaan. (3) Ja, daar mag u van uitgaan.
274	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	3.1.e	8	hinder	In lid 1., sub e. staat dat de Concessiehouder er zorg voor draagt dat de reizigers bij het ingaan van de Concessie "geen hinder ondervinden van het eindigen van de voorgaande concessie". Kunt u bevestigen dat deze verplichting zich slechts uitstrekt tot zaken die de nieuwe Concessiehouder daadwerkelijk kan beïnvloeden c.q. verzorgen?	Ja, dat bevestigen wij.
275	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	3.3	9	tekstueel	Het tweede tekstblok van dit artikelid start met de volzin: "In juist bedoelde rapportage is ten minste de voortgang van de in lid 0 sub a. tot en met i. genoemde onderwerpen, naast de in de voorgaande volzin beschreven onderwerpen, beschreven." Vermoedelijk is in deze zin enig tekstueel malheur geslopen, kunt u dit herstellen?	Ja, een nieuwe versie met de datum 3 juli 2014 is bijgevoegd.
276	B.3 - Concept Uitvoeringsovereenkomst	9.6	13	onvolledig/onjuist	"...de Concessiehouder doet afstand van ieder eventueel recht om de Concessieverlener aan te spreken terzake van onvolledigheid of onjuistheid van deze informatie." Kunt u bevestigen dat dit niet van toepassing is op opzettelijke en/of overduidelijk onjuist en/of onvolledige informatie die door of namens de Concessieverlener wordt verstrekt?	De tekst wordt gehandhaafd.
277	B.4 - Begrippenlijst		2	Begrip Aansluiting	U schrijft dat een Aansluiting een door de Concessieverlener voorgeschreven verplichting is. Vallen niet voorgeschreven aansluitingen daarmee niet onder de gestelde definitie van Aansluiting?	De definitie is aangepast, zie bijgesloten Begrippenlijst
278	B.4 - Begrippenlijst		3	Begrip Artikel	Waarom is het begrip Artikel tweemaal los en met een verschillende definitie benoemd? En welke definitie is de juiste?	De eerste verklaring van het begrip Artikel is uit de Begrippenlijst verwijderd.
279	B.4 - Begrippenlijst		6	Begrip DRU	Bedoelt u met 'Knooppunten' de Knooppunten op een Rit, niet zijnde de begin- of eindhalte?	Ja, de definitie is aangepast.
280	B.4 - Begrippenlijst		8	Haltepaal	De omschrijving van een haltepaal noemt enkele kenmerken (zoals; straatnaam en naam van de zijstraat of huisnummer) die niet genoemd worden in de eisen van informatie op een halte in het Concept Concessie besluit en PvE. Kunt u uitsluitel geven over welke informatie bij haltes opgenomen moet worden?	De informatie zoals genoemd in B.4 concept Begrippenlijst (naam van de halte) als in artikel 37 lid 1 en lid 2 ((aanvullende) informatie over de dienstregeling van lijnen die de halte aandoen) dienen bij haltes te worden opgenomen.
281	B.4 - Begrippenlijst		9	begrip kilometer tarief	Bij kilometer tarief wordt gesproken over een tabel met afstanden (=geplande afstand). In de tariefafstand op blz.15 wordt gesproken over daadwerkelijk gereden afstand. Wilt u aangeven welke definitie de juiste is?	Het gaat hierbij om de geplande afstand. De definitie Tariefstand is aangepast.
282	B.4 - Begrippenlijst		11	begrip ontsluitende lijn	De definitie van de ontsluitende lijn is onduidelijk en in tegenspraak met de omschrijving in het PvE op blz. 15. Wilt u aangegeven welke definitie de juiste is?	De definitie is aangepast.
283	B.4 - Begrippenlijst		11	Begrip Overstaphalte - Aansluitpunt	Wat is het kenmerkende verschil tussen een overstaphalte en een aansluitpunt?	Deze begrippen zijn synoniem aan elkaar.
284	B.4 - Begrippenlijst		11	Begrip Ontsluitende lijn	Wat betekent 'een meer sociaal karakter'? Hoe meet u dit karakter?	Zie antwoord bij vraag 282.

285	B.4 - Begrippenlijst		12	Begrip OV-Chipkaart	In welke mate is het oplaadbaar zijn van OV Chipkaart essentieel, gezien de ontwikkelingen van andere betalingswijzen die geen gebruik van maken van een vooraf te laden saldo, maar die het OV toegankelijker kunnen maken? Zou u de oplaadbaarheid als optie willen formuleren in de definitie?	Zie antwoord bij vraag 272.
286	B.4 - Begrippenlijst	definities	13	begrip reizigerkm's	Bedoelt u met reizigerskilometers het aantal km's binnen de concessiegrenzen (gebied) of met lijnen van de concessie incl. traject buiten de concessiegrenzen (zie bijvoorbeeld lijn 80 naar Amsterdam)?	Het aantal kilometers dat door reizigers in Materieel van de Concessie (inclusief Buurtbussen) wordt afgelegd.
287	B.4 - Begrippenlijst		13	Begrip Rit	Wat is de definitie van een 'route' bij het begrip Rit?	Het begrip route wordt niet gedefinieerd.
288	B.4 - Begrippenlijst			Begrippenlijst	Ons is niet volledig duidelijk hoe de verhoudingen tussen de begrippen Rit, Verbinding, Lijn en Route zijn. Route is overigens niet gedefinieerd als begrip maar wordt wel genoemd bij het begrip Rit.  Als voorbeeld: Een Rit wordt afgelegd over een route, maar is dit op een verbinding of een lijn, en kan het zo zijn dat een rit of route halverwege een verbinding of lijn begint of eindigt?  Wilt u de generieke verhoudingen tussen de begrippen rit/route/verbinding/lijn definiëren?	Een Verbinding is een traject tussen twee knooppunten of tussen een knooppunt en een eind-/beginpunt. Een Lijn wordt gevormd door één of meer verbindingen, waarbij tevens de route die gevolgd wordt vastgelegd is. Een Rit betreft één verplaatsing op een lijn, of een deel van een lijn.  Met betrekking tot uw voorbeeld: Een Rit wordt afgelegd op een Lijn, waarbij de route van die Lijn vast ligt. Een Rit kan halverwege de lijn beginnen en/of eindigen.
289	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.2.1 A10	9	delen met derdepartijen	Via de NDOV-loketten worden de bestanden zoals vastgelegd in de NDOV-bijlage 1 gedeeld met derdepartijen. Dit vindt plaats onder de NDOV-licentie. (a) Gaan deze andere data ook onderdeel uitmaken van het Bijlage 1 document? (b) Zo ja, vallen deze data dan ook onder de NDOV-licentie?	(a) Ja, de Concessieverlener zal in overleg met Concessiehouder voorstellen de aanvullende data(sets )op te nemen in bijlage 1 van het publicatiedocument. (b) Ja.
290	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.2.1. A10	9	andere data	Het is ons niet duidelijk welke andere data hier bedoeld worden. Wij ontvangen graag een specificatie hiervan.	Op dit moment kunnen wij geen specificatie geven. Te denken valt bijv. aan aanvullende informatie over tarieven, belbussen, etc.
291	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.2.1. A10	9	afnemers	Het is ons niet duidelijk welke afnemers hier bedoeld worden. Wij ontvangen graag een specificatie hiervan.	Afnemers die informatie geven over het openbaar vervoer. De Concessieverlener wil dat alle informatie via gelijke condities (via de NDOV loketten) beschikbaar wordt gesteld.
292	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.2.2 E1	10	eigendom gegevens	U stelt dat alle gegevens die door de concessiehouder aan de concessieverlener ter beschikking worden gesteld, eigendom van de concessieverlener worden. (a) Het is in onze ogen geen wenselijke situatie dat dezelfde gegevens aan de ene kant onder de NDOV-licentie worden gedeeld en aan de andere kant onder de CC-0 licentie (als open data waardoor kwaliteit niet meer geborgd is). Bent u bereid dit aan te passen?	Nee, daartoe zijn we niet bereid. De Concessieverlener stelt aan data die onder CC-0 beschikbaar wordt gesteld dezelfde kwaliteitseisen als aan de data die onder NDOV-licentie beschikbaar wordt gesteld.
293	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.3.1 K1.8	13	relevantie eis	Wat is de relevantie van de eis 'De hemelsbrede afstand tussen de coördinaten van een dienstregelinghalte en de coördinaten van de fysieke halte (zoals vastgelegd door de Overheden) mag maximaal 50 meter bedragen.'?	Wij menen dat een toelichting op dit begrip geen toegevoegde waarde heeft voor uw Inschrijving.
294	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.3.3	15	KV4	Is op dit moment in de concessie dynamische perrontoewijzing in gebruik? Zo ja, op welke haltes?	Nee, maar bij Haarlem Station is wel dynamische haltetoewijzing voorbereid op basis van videodetectie. E.e.a. werkt nog niet conform de eisen.
295	B.1.J-3 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	K3.7 & K3.8	2	DRIS-haltes	Worden op dit moment DRIS-haltes aangestuurd met KAR? Zo ja, welke haltes?	Alle DRIS-haltes in het Concessiegebied worden aangestuurd door GOVI. Om te garanderen dat een rit binnen 10 seconden na vertrek/passage van de haltepaal van het display wordt gewist, wordt in aanvulling op de gegevensstroom via GOVI, gebruik gemaakt van directe KAR-b2 berichten bij Aankomst en vertrek van haltes. Alle DRIS-haltes die momenteel operationeel zijn, zijn uitgerust met een KAR modem t.b.v. de ontvangst van KAR-b2 berichten.
296	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			personeelsopbouw	Er wordt in de bijlage een loonsom over 2013 gegeven en de personeelsopbouw per 1 maart 2014. Om het juiste referentiekader te houden hebben wij de personeelsopbouw per 31 december 2013 nodig.	De loonsom betreft de loonsom van het personeel per 1 maart 2014 maar is gebaseerd op de lonen van 2013.
297	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			monteurs	Er wordt een indirect aantal FTE opgegeven van 45,6. Dit is inclusief monteurs. Hoeveel monteurs bedraagt dit en hoeveel FTE zijn dit?	De personeelsopgave voldoet aan de regelgeving. Het is wel te herleiden als u kijkt naar de splitsing in pensioenfondsen/cao.
298	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			taxichauffeurs	In de 272,5 FTE zitten een aantal taxichauffeurs conform opgave. Kunt u aangeven hoeveel taxichauffeurs dit betreft (aantal medewerkers) en hoeveel FTE dit betreft?	De personeelsopgave voldoet aan de regelgeving. Het is wel te herleiden als u kijkt naar de splitsing in pensioenfondsen/cao.
299	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			taxichauffeurs rijbewijs D	Hoeveel van de taxichauffeurs zijn in het bezit van rijbewijs D?	De personeelsopgave voldoet aan de regelgeving. Deze vraag maakt geen deel uit van de personeelsopgave.
300	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			verdeling fulltime parttime	Het percentage FTE met een parttime contract wordt gegeven. Kunt u aangeven hoeveel medewerkers dit betreft?	De personeelsopgave voldoet aan de regelgeving. Deze vraag maakt geen deel uit van de personeelsopgave.
301	A 1.8 - Personeelsopgave Connexion + Deskundigen Verklaring			personeelsopbouw	Kunt u aangeven voor hoeveel FTE direct personeel op jaarbasis (voor het jaar 2013) gebruik is gemaakt van uitzendkrachten?	De personeelsopgave voldoet aan de regelgeving. Deze informatie maakt geen onderdeel uit van de controle.
302	A.1.15 - Doelgroepenonderzoek HIJ	3.1.2	13	Data beschikbaar	De tabel met herkomstpostcode en bestemmingspostcode ontbreekt in de bijlagen. Kunt u deze informatie <u>zo spoedig mogelijk</u> in Excel beschikbaar stellen?	Zie bijlage A.1.15 - a HB gegevens doelgroepenonderzoek
303	A.1.16 - Overzicht Reizigerskilometers			reizigerskilometers	De kilometers in de bijlage zoals vermeld onder CHIP sluiten niet aan met de HB-logbestanden zoals opgeleverd in bijlage A.1.5. Graag ontvangen wij <u>zo spoedig mogelijk</u> de overzichten A.1.5, A.1.16, A.1.17 en A.1.18 die op elkaar aansluiten.	De verschillen tussen de bij de offerteaanvraag van 3 juli jl. geleverde bijlagen A.1.17 en A.1.18 voor de jaren 2011 en 2012 worden verklaard door de in de documenten gehanteerde prijspeilen. In document A.1.17 waren de opbrengstgegevens aangepast naar het prijspeil van het opvolgende jaar (geïndexeerd). Hierdoor waren de opbrengstgegevens als opgenomen in A.1.17 niet overeenkomstig de gegevens als opgenomen in A.1.18. Voor het jaar 2013 gold, dat de gegevens in A.1.17 grotendeels gebaseerd waren op opbrengstramingen per kaartsoort.  De bij deze Nvl 2a gewijzigde bijlage A.1.17 opgenomen opbrengstengegevens geven de meest actuele stand van zaken weer en zijn niet geïndexeerd naar een volgend jaar. Hiermee komen de gegevens volledig overeen met de opbrengstengegevens als opgenomen in document A.1.18.
304	A.1.16-a - Overzicht Reizigerskilometers			reizigerskilometers	(a)Waardoor wordt het verschil tussen de telcijfers en chipkaartcijfers veroorzaakt? Dit komt namelijk niet overeen met het omzetaandeel van niet-OVChipkaartgerelateerde producten. (b) Wat is de basis van deze telcijfers?	De telcijfers betreffen visuele tellingen door chauffeurs op een beperkt aantal dagen en een beperkt aantal trajecten. Deze gegevens zijn vervolgens opgehoogd. Daardoor ontstaan er verschillen met de omzetcijfers die gebaseerd zijn op de administratie van de werkelijke verkoop.
305	A.1.17 - Overzicht Opbrengstontwikkeling			omzetramingen	Voor augustus 2013 t/m december 2013 zijn ramingen ingevuld. Hiervoor ontvangen wij graag de definitieve omzetgegevens die aansluiten met de HB-gegevens als het gaat om chipkaartproducten.	Zie het antwoord bij vraag 303.
306	A.1.17 - Overzicht Opbrengstontwikkeling			omzetten / HB log aansluiting	In de omzetgegevens van december 2013 staat een opmerking 'exclusief effect concessieverlies'. Op welke concessie wordt hier bedoeld en wat is dit effect?	Zie het antwoord bij vraag 303.
307	A.1.17 - Overzicht Opbrengstontwikkeling			omzetten / HB log aansluiting	De omzetten zoals opgeleverd in bijlage A.1.5 (HB-loggegevens 2013) sluiten niet aan met de in A.1.17 gepresenteerde omzetten. Kunt u ervoor zorgen dat wij een sluitende opbrengstverantwoording krijgen? (Zie voorbeeld bijlage: 20140714_Bijlage_Omzet en Kilometeraansluiting)	Bijlage A.1.5 is niet meegeleverd om een beeld van de omzet te krijgen maar om inzicht te krijgen in de HB-loggegevens van de reizigers in het Concessiegebied. Zie ook het antwoord bij vraag 303.
308	A.1.17 - Overzicht Opbrengstontwikkeling			omzet overige overheid	Kunt u aangeven hoeveel inkomsten er zijn ontvangen aan bijdragen van de overheid anders dan de exploitatiebijdrage? Hierbij doelen wij op opbrengsten van overig vervoer anders dan de dienstregeling en evenementen. Gaarne per soort of evenement specificeren.	De opbrengsten van overig vervoer anders dan de dienstregeling is nihil.
309	A.1.3 - Lijnfiches	82	NVT		Mag lijn 82 als R-net aangeboden worden?	Ja, mits aan alle R-net eisen (waaronder frequenties etc.) voldaan wordt.
310	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 3	NVT	frequentie	Bij Eisen 2) en 3) staat Haarlem Delftplein/Velserbroek; welke van beide is bedoeld? Indien ook Verserbroek bedoeld is, gaat het dan om alle haltes in Verserbroek of alleen de haltes die lijn 3 en 73 gemeenschappelijk hebben? (waarbij Verserbroek Centrum als gemeenschappelijk beschouwd wordt ondanks de verschillende ligging)	Gaat om de gemeenschappelijke haltes tussen Haarlem NS en Delftplein plus de halte Verserbroek Centrum, waarbij de halte Verserbroek Centrum inderdaad als één geheel beschouwd mag worden.
311	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 3	NVT	frequentie	Kunt u de definitie geven van een regelmatig interval?	Wij geven geen definitie omdat we willen voorkomen dat een definitie de creativiteit van de Inschrijvers belemmert.
312	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	Haltes	Eis 1: verplichte haltes; interpreteren wij correct dat lijn 385 naast de vermelde haltes ook andere haltes mag aandoen?	Deze interpretatie is niet juist. Voor lijn 385 gelden de voorgeschreven haltes: niet meer en niet minder.
313	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	Haltes	Klopt het dat de halte IJmuiden Scheldestraat, die op dit ogenblik door zowel lijn 75 als 277 aangedaan wordt, niet meer aangedaan hoeft te worden/mag worden door lijn 385?	Dat is correct.
314	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 4)	Kunnen we uit eis 4 afleiden dat er in alle andere gevallen extra rijtijd mag toegevoegd worden voor het aflossen van chauffeurs c.q. verwerkt zit in de huidige dienstregeling?	Deze interpretatie wordt door ons noch bevestigd, noch ontkend.
315	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 4)	Mogen wij uit eis 4 afleiden dat het aflossen van chauffeurs tijdens ritten algemeen als negatief beoordeeld wordt? Zo ja, hoe gaat u dit toetsen?	Wij toetsen dit op de mate van hinder voor de doorgaande reizigers.
316	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 7)	"Lijn eindigt bij Haarlem Station, INGANG" Wat bedoelt u hiermee? En hoe strookt dit met de vaak geopperde wens van een rechtstreekse verbinding tussen IJmuiden en de Haarlemse binnenstad?	Een doorkoppeling van lijn 385 wordt niet voorzien. De rijtijd van Haarlem Station INGANG naar het vertrekperron van het busstation wordt niet als dienstregelingtijd gezien.
317	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385 zomer	NVT	eis 2)	Wat bedoelt u precies met eis 2?	Bedoeld wordt dat (evenals de winterdienst) de zomerdienst van lijn 385 niet eerder aanvangt dan dat de HOV Velsen gerealiseerd is. Tot die datum geldt dat (ook in de zomerdienst) als en via de route van lijn 75 gereden wordt.
318	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385 zomer	NVT	vrijheid a)	Door de formulering van a) ontstaat de indruk dat kandidaat concessiehouder anders dan wanneer specifiek vermeld geen vrijheid zou hebben om (maatwerk-)lijnen naar eigen inzicht aan te bieden. Kunt u verduidelijken?	Een zomerdienst op lijn 385 is geen maatwerklijn. De vrijheden met betrekking tot R-net lijnen zijn beperkt.
319	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	Aansluitingen bus/trein/ trein bus	Een aansluiting in Castricum tussen lijn 73 en treinen van/naar Amsterdam is vervoerkundig weinig relevant en bovendien creëren de aansluitingseisen in Castricum en Uitgeest en de afstemmingseis van de twee takken gestapeld onmogelijkheden. Kunt u deze eis laten vervallen c.q. vervangen door een aansluitingseis van/naar Alkmaar c.q. vervangen door een wens?	De aansluiting te Castricum op de bus naar Alkmaar prevaleert.
320	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	Aansluitingen bus/trein/ trein bus	Wat bedoelt u precies met "goede aansluiting"en "zo goed mogelijk"? Betekent dit dat er afgeweken mag worden van de bandbreedtes voor aansluitingen zoals benoemd in het PvE of betekent dit dat binnen de genoemde bandbreedtes de wachttijd zo gering mogelijk moet zijn? Is hier mogelijk eerder sprake van een wens dan van een eis?	De wachttijd dient binnen de bandbreedtes "zo goed mogelijk" te zijn. Wat dat is hangt mede af van loopafstanden, etc. Gelet het grote aantal aansluitpunten kunt u het geheel als een "wens" beschouwen.
321	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	afstemming; eis 5)	Het gebruik van het begrip "eventueel" is niet compatibel met het begrip "eis"; Is hier mogelijk eerder sprake van een wens dan van een eis?	Het wordt "eventueel" heeft betrekking op de situatie dat de frequentie eisen van lijn 3 door een combinatie van lijn 3 en 73 worden ingevuld.

322	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	vrijheid e)	Door de formulering van e) ontstaat de indruk dat kandidaat concessiehouder geen vrijheid zou hebben om het lijnennet in te vullen voor zover het om aanvullingen op de minimale eisen gaat. Dit is verwarrend. Kunt u bevestigen dat zolang er voldaan is aan alle ontsluitingseisen in het PvE, de kandidaat concessiehouder naar eigen inzicht aanvullende- /maatwerklijnen mag aanbieden?	Dat is correct.
323	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	eis 3)	"om en om" betekent dat bepaalde scenario's met extra ritten onmogelijk worden waarmee de invulling van de wens naar "hoogfrequente stroomlijnen in de spitsperiodes" bemoeilijkt wordt; bent u bereid de "om en om" eis te laten vervallen of als wens te formuleren?	Het begrip "om en om" geldt bij kwartier- en halfuurdiensten op het gezamenlijk traject. In het geval op het gezamenlijke traject hogere frequenties worden aangeboden vervalt deze eis.
324	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 74	NVT	vrijheid a)	Kunt u aangeven of het aanbieden van doorkoppelingen anders dan vermeld bij vrijheden positief dan wel neutraal dan wel negatief beoordeeld wordt?	De beoordeling is volledig afhankelijk van het effect dat de (andere) doorkoppeling voor de reizigers heeft.
325	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 78	NVT	vrijheid a)	Door de formulering van a) ontstaat de indruk dat kandidaat concessiehouder anders dan wanneer specifiek vermeld geen vrijheid zou hebben om lijnen naar eigen inzicht door te koppelen. Dit is verwarrend. Kunt u bevestigen dat zolang er voldaan is aan alle ontsluitingseisen in het PvE, de kandidaat concessiehouder naar eigen inzicht lijnen/verbindingen mag doorkoppelen en dat doorkoppelingen anders dan vermeld bij vrijheden niet negatief beoordeeld worden? Dit geldt zowel voor lijn 74 als voor lijn 78.	Wij bevestigen dit.
326	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 80	NVT	eis 3) 4)	Wat bedoelt u precies met "goede aansluiting" en "zo goed mogelijk"? Betekent dit dat er mag afgeweken worden van de bandbreedtes voor aansluitingen zoals benoemd in het PvE of betekent dit dat binnen de genoemde bandbreedtes de wachttijd zo gering mogelijk moet zijn? Is hier mogelijk eerder sprake van een wens dan van een eis?	Zie antwoord vraag 320.
327	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 82	NVT	eis 1)	Deze eis is fors kostenverhogend; bent u bereid deze eis te laten vervallen?	Neen, wij eisen dat de Reizigers zo dicht mogelijk bij de stations ingang en de tramhalte kunnen uitstappen.
328	A.1.3 - Lijnfiches	regel 8	NVT	"vervoeraanbod voldoende voor de te verwachten	Hoe bepaalt u het voldoende aanbod? Volstaat het als de capaciteit in lijn is met de gegevens in de verstrekte NVS? Zo nee, kunt u dan gegevens op ritniveau verstrekken met naast OVCK op ritniveau ook het gebruik van niet-OVCK-kaartsoorten op ritniveau?	Het volstaat als de capaciteit in lijn is met het NVS.
329	A.1.3 - Lijnfiches		NVT	Haltes	Klopt het dat de halte Santpoort Kruidbergeweg volledig vervalt?	Dat is correct.
330	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	Vrijheid e)	Kunt u aangeven of het aanbieden van aanvullende-/maatwerklijnen positief/neutraal/negatief beoordeeld wordt?	De beoordeling is volledig afhankelijk van het effect voor de reizigers heeft.
331	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013	P2	2	Kenmerken reizigers	Welke abonnementen/ losse kaarten zijn er in de omzetverdeling en hoe zit omzetverdeling in elkaar?	Zie ons antwoord bij vraag 25.
332	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013	2.2	5	Klantenbarometer	Zowel in de OV-Klantenbarometer 2013 in het Vervoerplan 2014 noemt Connexxion het rapportcijfer van 7,6 op klantenwaardering. Is het realistisch om bij de bepaling van de bonus uit te gaan van de OV-Klantenbarometer, terwijl twee aanvullend onderzoeken in opdracht van de provincie beduidend lagere scores laat zien. (Goudappel Coffeng: p1 score 7,2, p2 score 6,6, Moventem: score 7,03). Graag uw toelichting.	Beide onderzoeken zijn niet representatief als het gaat om de klantwaardering.
333	B.1.P - Meetprotocol Zwartrijders		1	Zwartrijden	Wat is het percentage zwartrijders van de afgelopen drie jaar in de concessie gespecificeerd per lijn, dagsoort en periode?	Zie bijlage A.1.23
334	C.1 - OV-visie provincie Noord-Holland	Stroomlijnennet	3	Infovoorziening	Welke definitie hanteert u voor 'hoogwaardige informatievoorzieningen' welke u inzet op OV-knooppunten?	Wij menen dat een definitie van hoogwaardige informatievoorzieningen geen toegevoegde waarde heeft voor uw Inschrijving.
335	C.1 - OV-visie provincie Noord-Holland	Buurtbus	17	Buurtbus	U streeft een betere kennisuitwisseling tussen buurtbuscomités onderling en met Connexxion na. Bedoelt u specifiek Connexxion of de concessiehoudende vervoerder?	Wij bedoelen hierbij tussen het buurtbuscomité en de concessiehoudende vervoerder.
336	C - Programma van Eisen	1.1.2	7	R-Net	Wat verwacht u dat wij rijden tot de R-net-infrastructuur gereed is? En met welk materieel dient er in deze overgangperiode te worden gereden?	Tot de R-net infrastructuur gereed is, dient u de route van de huidige lijn 75 te rijden. De nieuwe concessiehouder schaft R-netmaterieel (in de huisstijl van R-net) aan voor de start van de concessie en plakt het deel onder de ramen aan de zijkanen af (het grijze deel met de naam en logo van R-net) en plakt hierover een rode sticker met tekst: "Deze lijn gaat binnenkort rijden als R-netlijn in opdracht van PNH + logo". Tevens wordt de tekst R-net (witte letters) aan voor- en achterzijde van de bus nog niet aangebracht. Zodra de HOV-baan opgeleverd is, kan de buitenkant van de bussen aangepast worden in de R-net huisstijl.
337	C - Programma van Eisen	2.3	11	brongegevens	Wat is de definitie van brongegevens?	Brongegevens zijn gegevens rechtstreeks van de bron, dat wil zeggen niet geaggregeerde data/gegevens.
338	C - Programma van Eisen	2.3.5	12	haltepalen	Het begrip haltepaal valt volgens B.4 Begripsbepalingen onder begrip Halte. Klopt het dat daarmee is bepaald dat aanleg, beheer en onderhoud de verantwoording van de wegbeheerder zijn?	Nee, dat klopt niet. Het plaatsen, beheren en onderhouden van de haltepaal is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder.
339	C - Programma van Eisen	2.3.6	12	MRA	U stelt concessiehouders verplicht aan te sluiten bij het marketingbureau van de MRA. Kunt u ons duiding geven over wat u verstaat onder 'neemt actief deel aan het marketingbureau' in FTE en bijdrage voor overige kosten?	Onder actief deelnemen verstaan wij dat u deel neemt aan de vergaderingen van het marketingbureau en open staat voor de samenwerking op het gebied van tarieven en acties. Er is geen sprake van contributie (zie het definitieve PvE van 1 juli 2014).
340	A - Offerteaanvraag	2.3.6	12	MRA	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de activiteiten van de afgelopen vier jaar van het marketingbureau van de MRA?	Zie bijlage A.1.22: Activiteiten OV-marketingbureau.
341	C - Programma van Eisen	2.3.6	12	MRA marketingbureau	Graag ontvangen wij kopieën van de gespreksverslagen van het marketingbureau van de laatste 4 jaren.	Deze verslagen zijn voor intern gebruik van de deelnemers aan het Marketingbureau gemaakt en derhalve niet beschikbaar voor derden.
342	C - Programma van Eisen	3.1.1	14	Knooppunten	Wij verzoeken u Haarlem Spaarnwoude toe te voegen als knooppunt.	Uw verzoek zal niet toegekend worden.
343	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Stroomlijn: verbindingen/ andere koppelingen bij knooppunten	"Het staat de Concessiehouder vrij om te kiezen op welke wijze hij de Stroomlijnen, waarmee hij bovenstaande verbindingen gaat realiseren, vorm geeft. De routes zijn niet exact vastgelegd en de Concessiehouder kan voorstellen doen om op knooppunten andere lijnkoppelingen te maken."  Betekent dit dat genoemde verbindingen (het lijkt eerder om lijnen te gaan) bij elk knooppunt gesplitst/gekoppeld mogen worden?	Ja.
344	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Stroomlijn: verbindingen/ andere koppelingen bij knooppunten	Hoe worden bij stroomlijnen andere koppelingen van verbindingen op knooppunten kwalitatief beoordeeld, indien er afgeweken wordt van de lijst onder 3.1.2? (NB in deze lijst zijn de diverse verbindingen die door een stroomlijn aangeboden dienen te worden al verknoopt tot specifieke stroomlijnen; gaat hier een voorkeur van uit?)	Bepalend is het reizigersbelang. Vanzelfsprekend is het continueren van de huidige doorgaande verbindingen een belangrijk aspect.
345	C - Programma van Eisen	3.2	16	nieuwe Woongebieden	U vraagt concessiehouders naast bestaande Woongebieden ook nieuwe Woongebieden te ontsluiten. Kunt u ons een gedetailleerde lijst van geplande nieuwe Woongebieden doen toekomen, inclusief een beschrijving van aantal en soort woningen?	Er zijn bij de provincie op dit moment geen bouwplannen bekend van nieuwe woongebieden.
346	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm	Kunt u bevestigen dat de postcode 6 adresgegevens de basis vormen voor het bepalen van de dekkinggraad (90% adressen per wijk ontsloten [binnen overeenkomstige haltecirkels])? Zo nee, hoe beoordeelt u dit dan?	Nee, wij beoordelen dit op basis van de onderbouwing door de inschrijver.
347	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Haltecirkels	Hoe wordt de dekking in een wijk bepaald wanneer een postcode 6 gebied deels binnen en deels buiten een haltecirkel valt ? M.a.w. hoe worden adressen binnen een postcode 6 gebied dat niet volledig afgedekt is door een haltecirkel toegekend aan het gedekt/niet gedekt gebied ?	Het is aan de Inschrijver om aan te tonen dat 90% van de adressen binnen de haltecirkels vallen.
348	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm	Indien wij minder wijken ontsluiten dan in de huidige dienstregeling, wordt dit dan negatief beoordeeld?	U dient tenminste te voldoen aan de in het PvE gestelde eisen v.w.b. de ontsluiten woon- en werkgebieden (zie ook 5.3.3.2 van deel A - Offerteaanvraag).
349	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm	Indien wij een beperkte ontsluiting van woongebieden bieden, geeft dit dan een positieve/neutrale/negatieve beoordeling?	U dient tenminste te voldoen aan de in het PvE gestelde eisen v.w.b. de ontsluiten woon- en werkgebieden (zie ook 5.3.3.2 van deel A - Offerteaanvraag).
350	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm	Dient de concessiehouder te toetsen of op de inbrekende lijnen die gebruikt worden om te voldoen aan de ontsluitingseisen voldaan wordt aan de diverse bepalingen uit PvE HIJ (eerste rit, laatste rit, frequentie, etc.)?	Nee.
351	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm	Indien het antwoord op de vorige vraag ja luidt, kunt u dan aangeven welke normen gelden voor eerste ritten/laatste ritten, frequentie, etc. voor de trein: R-net, stroomlijn of overig? Kunt u s.v.p. expliciteren?	Zie het antwoord bij vraag 350.
352	C - Programma van Eisen	3.3.2	17	Minimale bedieningstijden Stroomlijnen	Wat is de definitie van 'volledige rit' bij Stroomlijnen?	In dit geval verstaan we onder "een volledige rit" een rit die alle haltes aandoet van een Verbinding.
353	C - Programma van Eisen	3.3.2	17	Minimale bedieningstijden Stroomlijnen	Wat is de correcte interpretatie van "een knooppunt" ? Gaat het om ten minste één knooppunt of om alle knooppunten op een lijn c.q. verbinding?  Voorbeeld: dient de eerste rit van lijn 3 zowel op Haarlem Noord Delftplein als op Haarlem Station voor 06:30 uur aan te komen op ma-vr of volstaat één van beide?	In hoofdstuk 3.3.2 van het PvE is de correcte interpretatie: op tenminste één knooppunt.
354	C - Programma van Eisen	3.3.3	18	Minimale bedieningstijden Ontsluitende lijnen en	Wat is de definitie van "volledige rit" in het geval van Ontsluitende lijnen en Aanvullende lijnen?	In dit geval verstaan we onder "een volledige rit" een rit die alle haltes aandoet van een Verbinding.
355	C - Programma van Eisen	3.3.3	18	Minimale bedieningstijden Ontsluitende lijnen en	Wat is de correcte interpretatie van "een knooppunt" ? Gaat het om ten minste één knooppunt of om alle knooppunten op een lijn c.q. verbinding?	In hoofdstuk 3.3.3 van het PvE is de correcte interpretatie: op tenminste één knooppunt.
356	C - Programma van Eisen	3.3.4	18	Maximaal toegestane intervallen	"Voor alle lijnen, met uitzondering van scholierenlijnen en maatwerklijnen, geldt dat het maximaal toegestane interval gedurende de verplichte exploitatieperiode 60 minuten bedraagt."  Kunnen wij er van uit gaan dat de genoemde uitzondering ook geldt voor Buurtbussen, Spitslijnen en Nachlijnen?	Nee, voor Buurtbussen en Spitslijnen geldt een maximum toegestaan interval van 60 minuten. Voor de Nachlijn geldt deze eis niet.
357	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	U noemt dat er diverse uitbreidingen in de infrastructuur uitgewerkt worden die voorafgaand of na de start van de concessieperiode gereed zullen komen. Kunt u ons een lijst van de infrastructurele wijzigingen doen toekomen inclusief de verwachte realisatiedatum?	Op dit moment is de provincie aan het onderzoeken of een investeringsagenda OV een substantiële bijdrage kan leveren aan het verbeteren van het OV-netwerk in de provincie.
358	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	"Zo is op dit moment de capaciteit van de busstations Haarlem en Amsterdam Elandsgracht beperkt (...) Met deze beperkingen dient de Concessiehouder rekening te houden bij het opstellen en uitvoeren van de Dienstregeling."  Kunt u aangeven wat de maximale capaciteit per busstation is? Hoe beoordeelt u bovenstaande?	De capaciteit op beide busstations is voldoende om de huidige dienstregeling (2014) en de opwaardering van de lijnen 140 en 175 (Amstelland & Meerlanden) tot R-netlijnen te faciliteren. Een maximale capaciteit per busstation is moeilijk aan te geven. Wij geven alleen een waarschuwing af dat u in overleg dient te gaan met de wegbeheerder en Concessieverlener voordat u voorstellen doet tot grote wijzigingen in aantallen en frequenties omdat de ruimte voor uitbreidingen niet onbeperkt zijn.
359	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	Kunt u aangeven of er vaste perrons zijn voor lijnen op Haarlem NS? Kunt u aangeven of er perrons/bufferplaatsen zijn die gedeeld worden tussen lijnen HIJ en lijnen Amstelland-Meerlanden en/of Zuid Holland Noord? Kunt u in dit laatste geval aangeven, welke lijnen/concessiehouder prioriteit heeft bij het gebruik?	Er zijn vaste perrons op Haarlem NS, waarbij R-netlijnen vooraan staan. Er worden geen perrons gedeeld door verschillende Concessiehouders. Concessiehouders dienen gezamenlijk tot overeenstemming te komen over het gebruik.

360	C - Programma van Eisen	3.4	19	Uitgebreider aanbod	"Het doel van de aanbesteding is om in de nieuwe concessie op de Stroomlijnen (met name in de spits) snelle en hoogfrequente verbindingen te realiseren, die kunnen concurreren met het autoverkeer."  (a) Betekent dit dat een beter interval t.o.v. PvE/lijnfiches positief beoordeeld wordt? (b) En wordt een beter interval t.o.v. dienstregeling 2014 positief/neutral/negatief beoordeeld? (c) En vanaf wanneer wordt dit dan positief/neutral/negatief beoordeeld?	(a) Ja (b) Dat is afhankelijk van de toegevoegde waarde voor de reiziger.
361	C - Programma van Eisen	3.4	19	Uitgebreider aanbod	"Daarnaast streeft de provincie naar ruimere bedieningsperioden, vooral 's avonds."  Worden latere ritten t.o.v. PvE/lijnfiches positief beoordeeld?  Worden latere ritten t.o.v. dienstregeling 2014 positief beoordeeld?  Worden latere ritten t.o.v. PvE/lijnfiches maar niet later t.o.v. dienstregeling 2014 positief/neutral/negatief beoordeeld?  Worden alle latere ritten even positief beoordeeld, ongeacht dagsoort, verbinding, richting en tijdstip?	Dat is afhankelijk van de toegevoegde waarde voor de reiziger.
362	C - Programma van Eisen	3.7.3	20	Vervoer van en naar de cruiseterminal & ferryterminal in IJmuiden aan Zee	Welke voorzieningen hebt u getroffen om aan deze reizigers na inkorting van lijn 82 tot Sloterdijk een overtuigend vervoerproduct te bieden, zowel qua tarieven, reisinformatie als dienstregeling/aansluitingen. Als concessiehouder HIJ kunnen wij op dit punt uiteraard geen medewerking van NS of GVB afdwingen.	De reizigers kunnen bijvoorbeeld met het Amsterdam & Regional Day Ticket binnen het MRA-gebied verder reizen. Het is niet aan de provincie om daarvoor een aparte regeling te treffen.
363	C - Programma van Eisen	3.9.1	21	Aansluitingen bus/trein/ trein bus	De genoemde waarden in PvE en offerteaanvraag deel B.4 Begrippenlijst begrip "Aansluiting" stemmen niet overeen; welke waarde(-n) is/zijn correct? 3.9.1 zegt minimum 5 en maximum 10 van trein naar bus; b.4 begrippenlijst zegt minimum 3 en maximum 10 minuten.  Wij verzoeken u deze vraag met spoed te behandelen.	De definitie van Aansluiting (iii) in B.4 Concept Begrippenlijst komt inderdaad niet overeen met het gestelde in 3.9.1 van het PvE. Wij zullen dit aanpassen in de concept Begrippenlijst.
364	C - Programma van Eisen	3.9.1	21	Aansluitingen bus/trein/ trein bus	"Vervoerders geven in hun Inschrijving aan welke aansluitingen zij zullen bieden en hoe zij rekening hebben gehouden met loopafstanden van reizigers op de Overstaphaltes."  Dient de looptijd opgeteld te worden bij de genoemde waarden? M.a.w. is 3 min + 2 min looptijd = minimaal 5 minuten en 10 min + 2 min = max 12 min of dient dit anders opgevat te worden?  Wij verzoeken u deze vraag met spoed te behandelen.	Nee, de looptijd dient niet opgeteld te worden bij de genoemde waarden maar maakt onderdeel uit van de genoemde waarden.
365	C - Programma van Eisen	3.9.1	21	aansluitingen	Voor de onderbouwing (=aantal daadwerkelijke overstappers, zie bijlage "20140714_Bijlage_aansluitingen") van de aansluitingen zijn OVCK-gegevens op transactieniveau essentieel. Hiermee kunnen we bepalen, via het (geanonimiseerde) kaartnummer of er bij HB sprake is van overstap of niet. Wij verzoeken u <u>zo spoedig mogelijk</u> de OVCK-loggegevens in bijgevoegd format (zie bijlage "20140718_OVCK_format_Bijlage") te leveren. De kaartnummers zijn op eenvoudige wijze te anonimiseren.	Zie het antwoord bij vraag 235.
366	C - Programma van Eisen	3.9.1	21	overstap	Voor het correct bepalen van het aantal overstappers van/naar andere vervoerders (o.a. Zuidtangent, NS) zijn OVCK-gegevens essentieel. Kunt u ons de OVCK loggegevens van overige vervoerders (voor zover er overstap is in onderhavige concessie) in bijgevoegd formaat (zie bijlage "20140718_OVCK_format_Bijlage") leveren?	Nee, deze zijn niet beschikbaar.
367	C - Programma van Eisen	3.9.1	22	rituitval	U schrijft dat wanneer reizigers als gevolg van vertraging of rituitval de garandeerde aansluiting missen, de concessiehouder vervangend vervoer biedt. Kunt u bevestigen dat deze verplichting er enkel is (a) in het geval van ritten van Haarlem-IJmond die uitvallen en (b) dat de verplichting beperkt blijft tot verstremming binnen het concessiegebied?	(a) Ja. (b) Nee, het geldt voor alle lijnen van de Concessie.
368	C - Programma van Eisen	3.9.2	22	Basis- en vakantiedienstperiode	Zowel tijdens de basisdienstperiode als de vakantiedienstperiode moet de Concessiehouder volledig aan dit PvE voldoen en moet hij uitgaan van dezelfde lijnvoering en dezelfde bedieningsperioden.  Kunt u ons de definitie van bedieningsperiode doen toekomen?	Zie tabel 1 van hoofdstuk 3.3.1 van het PvE.
369	C - Programma van Eisen	3.9.2	22	Basis- en vakantiedienstperiode	Zowel tijdens de basisdienstperiode als de vakantiedienstperiode moet de Concessiehouder volledig aan dit PvE voldoen en moet hij uitgaan van dezelfde lijnvoering en dezelfde bedieningsperioden. Bovenstaande geldt niet voor scholieren- en strandlijnen. Hiervoor kunnen andere perioden gelden.  Kunt u deze uitzondering ook geven voor Spits- en Maatwerklijnen?	Ja, indien de Concessiehouder tot tevredenheid van de Concessieverlener kan aantonen dat het vervoer niet noodzakelijk is om aan de vervoervraag te voldoen.
370	C - Programma van Eisen	3.9.2	22	strandlijn	Wat is de definitie van een strandlijn?	Zie hoofdstuk 3.7.2 van het PvE. Op zomerse dagen wil zeggen wanneer de verwachte temperatuur 25C of hoger is.
371	C - Programma van Eisen	4.3	27	haltes	Zijn de door wegbeheerder beschikbaar gestelde haltes inclusief haltepalen? Het begrip haltepaal valt volgens B.4 Begripsbepalingen onder begrip Halte. Klopt het dat daarmee is bepaald dat aanleg, beheer en onderhoud onder de verantwoording van de wegbeheerder vallen?	Nee, het plaatsen, beheer en onderhoud van de haltepalen zijn de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder.
372	C - Programma van Eisen	deel B	28	Tarieven	Welke vrijheid geeft u de concessiehouder voor het aanbieden van aantrekkelijke kaartsoorten, in het kader van beperkte tariefvrijheid?	Wij verwijzen u hiervoor naar hoofdstuk 8 van het PvE en hoofdstuk 9 van het concept Concessiebesluit.
373	C - Programma van Eisen	deel B	28	Tarieven	(a) Kunt u ons een definitie doen toekomen van (de waarde van) 'aantrekkelijke kaartsoorten'? (b) Hoe beoordeelt u aantrekkelijke kaartsoorten?	(a) Nee, maar zie onze beantwoording van deel (b) van deze vraag. (b) De provincie beoordeelt de aanvragen op hoe deze bijdragen aan de doelen van de provincie, zoals het behouden van de bestaande reizigers, het aantrekken van nieuwe reizigers en/of het verhogen van de opbrengsten.
374	C - Programma van Eisen	5.3.2	31	Controle naleving rituitval	U stelt dat u voor de vaststelling van het aantal uitgevallen ritten gebruik zult maken van gegevens uit een database. Welke database bedoelt u in dezen?	In dit geval bedoelen wij de GOVI-database.
375	C - Programma van Eisen	5.4.1.2-3	31	Punctualiteits eisen	Is de afwijking van de normen van punt 2 en 3 met 300 en 600 seconden boven op de 120 en 180 seconden uit die respectievelijke punten? Dus tot een totale afwijking van respectievelijk (420/720) of (480/780) seconden?	Nee.
376	C - Programma van Eisen	5.4.1.2-3	31	Punctualiteits eisen	Mag de afwijking van de norm van 300 - 600 seconden zoals in lid 4 genoemd wordt ook tot de DRU's gerekend worden?	Nee, deze afwijking geldt alleen voor de punctualiteitseisen.
377	C - Programma van Eisen	5.4.1-2-3	31	punctualiteit	Als het beginpunt een knooppunt is, gelden dan de 120 seconden of 180 seconden met betrekking tot de punctualiteit?	Als het beginpunt een Knooppunt is, dan geldt de 120 seconden punctualiteitseis.
378	C - Programma van Eisen	5.4.1-4	31	dezelfde busrit	Kunnen we het woord busrit in punt 4 vervangen door Wagenomloop?	U mag het woord Busrit vervangen door wagenomloop in 5.4.1 - 4
379	C - Programma van Eisen	5.4.2	31	Controle naleving punctualiteit	U stelt dat u voor de vaststelling van het aantal ritten waarbij niet aan de punctualiteitseisen is voldaan, gebruik zult maken van gegevens uit een database. Welke database bedoelt u hier?	In dit geval bedoelen wij de GOVI-database.
380	C - Programma van Eisen	5.5	32	Regelmaat	Wanneer u besluit te sturen op regelmaat, noemt u gebruik te maken van gegevens uit een database. Welke database bedoelt u hier?	In dit geval bedoelen wij de GOVI-database.
381	C - Programma van Eisen	5.7	33	evenementen	U stelt dat de concessiehouder in overleg treedt met de organisatie van evenementen over vergoeding van eventuele meerkosten. Wie bepaalt de vergoeding wanneer een overeenstemming uitblijft?	Indien er geen overeenstemming wordt bereikt over de vergoeding van eventuele meerkosten, kan de Concessieverlener bemiddelen en eventueel een ontheffing verlenen.
382	C - Programma van Eisen	6.3.1	34	rolstoel	Uit eis 6.3.1 blijkt dat Buurtbussen ook rolstoelen moeten vervoeren. Voor dit vervoer is een cursus verplicht. Daarnaast weten wij uit ervaring dat veel buurtbusvrijwilligers hier tegenopzien, omdat zij het vastzetten van een rolstoel (fysiek) niet aankunnen. Daarom de volgende vragen: 1. Is het verplicht rolstoelen mee te nemen in de Buurtbus? 2. Worden de kosten voor de opleiding/cursus van chauffeurs gedragen door de provincie? 3. Als een buurtbusvereniging weigert meer te werken aan het vervoeren van rolstoelen, wat is dan het beleid van de provincie?	(1) Ja. (2) Nee. (3) Het beleid van de provincie is dat met een buurtbus ook rolstoelers vervoerd moeten kunnen worden, derhalve komt deze situatie niet voor.
383	C - Programma van Eisen	7.2.1	38	Website - Engels	U stelt dat alle informatie op de website van concessiehouder in ieder geval in het Engels beschikbaar is. Geldt dit ook voor nieuws, omleidingen etc.?	Ja.
384	C - Programma van Eisen	7.3.1	39	lijnnetkaart	Op welke schaal moeten de lijnnetkaart met alle lijnen in het concessiegebied en de omgevingskaart gepresenteerd worden?	Zie hiervoor ons antwoord bij vraag 259.
385	C - Programma van Eisen	7.3.1	39	kaart van de omgeving	Volstaat een verwijzing naar dichtstbijzijnde halte in plaats van een kaart en routebeschrijving hoe de reiziger bij de dichtstbijzijnde halte kan komen?	Zie hiervoor ons antwoord bij vraag 260.
386	C - Programma van Eisen	7.3.1	39	Statische informatie - wijzigingen dienstregeling	In de laatste alinea noemt u dat bij een dienstregelingwijziging binnen drie dagen alle haltes van actuele informatie voorzien moeten zijn. Dit is praktisch gezien erg arbeidsintensief en tijdrovend. Bent u bereid deze eis aan te passen?	Nee.
387	C - Programma van Eisen	7.3.2	39	Actuele reisinformatie	U vraagt de concessiehouder actuele gegevens conform een door de provincie voorgeschreven protocol aan te leveren aan door provincie aan te wijzen organisaties. Kunt u ons meer informatie doen toekomen over dit protocol?	Op dit moment zijn dat de levering van gegevens conform bijlage B.1.J. Mocht dit in de toekomst worden uitgebreid dan zal de Concessieverlener hierover in overleg treden met de Concessiehouder.
388	C - Programma van Eisen	7.6	41	posters op haltes waar een wijziging plaatsvindt	Hoe moeten posters geplaatst worden bij wijzigingen op haltes waar enkel een haltepaal staat?	Op die haltes waar geen informatiekast aanwezig is, vervalt de verplichting om een poster te plaatsen.
389	C - Programma van Eisen	8.1	42	TLS	Indien interoperabele reisopbrengsten verdeeld kunnen worden volgens een andere methodiek dan die van TLS, blijft dan de verplichting bestaan de verdeling via TLS te laten verlopen?	Wijziging van de verdeling van interoperabele reisopbrengsten kan alleen tot stand komen in een gezamenlijk voorstel van de Concessiehouders binnen het MRA-gebied.
390	C - Programma van Eisen	8.2	42	Tariefvrijheid	U noemt dat de concessiehouder een zekere mate van tariefvrijheid heeft. Ziet u hierbij een boven- en ondergrens? Zo ja, wat is deze boven- en ondergrens per doelgroep?	Nee, de voorstellen van de Concessiehouder zullen op hun redelijkheid worden beoordeeld. Daarbij zal de Concessieverlener ook het advies van het Rocov betrekken.
391	C - Programma van Eisen	8.2	42	interoperabele vervoersproducten	U stelt de concessiehouder verplicht het Randstad Noord-Zoneabonnement en Amsterdam & Region Day ticket te verkopen en accepteren. De huidige vervoerders in deze regio hebben hierbij een voordeel, zij hebben het product reeds in gebruik en hebben gedetailleerde informatie over opbrengsten en kwantiteiten. Hierdoor ontstaat een ongelijk speelveld. Kunt u ons <u>zo spoedig mogelijk</u> voorzien van informatie betreffende het inrekenen van de kosten voor het ontwikkelen van deze producten in de offerte?	Zie bijlage A.1.20 - Afsprakenkader RNZA & ARDT.
392	C - Programma van Eisen	8.2	43	Afspraken accepteren	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van de afspraken over het accepteren van elkaars vervoersbewijzen, waaronder die van abonnementsreizigers en/of regionale kortingsproposities, zoals die door concessieverleners zijn vastgelegd?	Zie bijlage A.1.20 - Afsprakenkader RNZA & ARDT.

393	C - Programma van Eisen	8.2	43	tarieven differentiëren	U houdt de mogelijkheid open om gedurende de concessieperiode de concessiehouder toe te staan, dan wel op te dragen, de tarieven te differentiëren naar bijvoorbeeld plaats, tijd, product, reisfrequentie en/of doelgroep. Indien dit opgedragen wordt, draagt u als provincie dan de kosten die hier mogelijk mee gemoeid zijn?	Als de Concessieverlener tariefdifferentie opdraagt aan de Concessiehouder, zal dit altijd in overleg gebeuren met de Concessiehouder. De mogelijke kosten die hiermee gemoeid zijn maken onderdeel uit van dit overleg.
394	C - Programma van Eisen	13.2	54	doelstelling duurzaamheid	U geeft als doelstelling voor de inspanningen op het gebied van duurzaamheid aan dat de emissies moeten worden verminderd. Hiertoe moeten in het duurzaamheidsplan streefcijfers worden opgenomen voor onder meer de reductie van CO2 per reizigerskilometer en de uitstoot per reizigerskilometer, met als referentie de emissies in 2014. Om een aan de Bestekseisen voldoende duurzaamheidsplan te kunnen opstellen hebben wij dus de bijbehorende gegevens over het jaar 2014 nodig. Wij verzoeken u ons deze, voorzien van een onderbouwing aan te leveren: - CO2-uitstoot per reizigerskilometer - Uitstoot vervuilende stoffen, o.a. PM10, NOx - Geluidsemissies van het huidige materieel	U voldoet aan de bestekseisen indien u Standaardformulier A.3.3 invult en voldoet aan de eisen uit artikel 5.3.4 van deel A - Offerteaanvraag en artikel 17 van het concept Concessiebesluit.
395	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Euro V na 2020	U schrijft dat bussen die concessiehouder inzet in het kader van transitie naar zero-emissie niet ouder mogen zijn dan 14 jaar. Welke leeftijdseis voor Groot Materieel stelt u na 2020? Bedoelt u hier dat na 2020 niet meer Euro V gereden mag worden?	Ja, dat bedoelen wij. De leeftijdseis voor nieuw materieel is dat deze op enig moment niet ouder mag zijn dan (kalendaar-2015) jaren (zie artikel 21 lid 1.a van het concept Concessiebesluit). Er van uitgaande dat het zero emissie materieel in 2020 zal instromen, dan geldt dat dit materieel op enig moment niet ouder mag zijn dan (kalenderjaar -2019) jaren. Wordt dit een jaar eerder, dan zal de eis navenant worden aangepast. Wij zullen artikel 21 lid 1 van het concept Concessiebesluit uitbreiden met de leeftijdseis voor zero emissiematerieel.
396	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Vervanging Euro V/EEV	De concessie omvat de verplichting om de in het transitieplan geschetste vervanging van oudere Euro V/EEV-bussen door emissieloos materieel per 2020 daadwerkelijk uit te voeren. In geval van bezuinigingen is te verwachten dat minder materieel nodig zal zijn, waardoor deze vervanging niet 1-op-1 plaats vindt. Mogen wij er van uit gaan dat de te realiseren duurzaamheidswaarde dienovereenkomstig wordt gecorrigeerd?	Indien bezuinigingsopgave(n) daartoe aanleiding geven, zal de Concessiehouder met de Concessieverlener in overleg gaan welke gevolgen dit kan hebben voor het materieelplan. Het is te verwachten dat een 1-op-1 vervangen van het oude materieel door zero emissie materieel daar onderdeel van uit maakt.
397	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	Euro V/EEV-norm	Bedoelt u dat indien Euro V/EEV bussen die vervangen worden gedurende de concessieperiode, deze verplicht dienen te worden vervangen door zero-emissie bussen?	Ja, dat bedoelen wij.
398	C - Programma van Eisen	13.3.1	55	controle emissiewaarden	De concessieverlener behoudt zich het recht voor om de emissiewaarden van de bussen steekproefsgewijs te (laten) controleren. Mogen we er vanuit gaan dat deze controles buiten de spitsperiodes plaatsvinden?	Ja, daar mag u van uitgaan.
399	C - Programma van Eisen	14.1	56	aantrekkelijk, juist	U verwacht van de concessiehouder dat deze middels aantrekkelijke acties en de juiste promotie en communicatie meer mensen weet te overtuigen (...). (a) Kunt u specificeren wat u bedoelt met aantrekkelijk en juist? (b) Voor wie geldt de aantrekkelijkheid en juistheid?	(a) Nee, dat is ter beoordeling van de concessiehouder. (b) voor het behouden van bestaande reizigers en het aantrekken van nieuwe reizigers.
400	C - Programma van Eisen	14.2	56	Marketingplan	Hoe beoordeelt u het marketingplan dat uiterlijk zeven maanden voor start van de concessie ter goedkeuring moet worden aangeboden?	De Concessieverlener beoordeelt het marketingplan of de in hoofdstuk 14.2 van het PvE genoemde aspecten voldoende tot uiting komen in de marketingactiviteiten van de Concessiehouder.
401	C - Programma van Eisen	14.2	56	Marketingplan	Indien eventuele wijzigingen in het concessiegebied plaatsvinden, verplicht u dan de concessiehouder de geplande marketingactiviteiten volgens het marketingplan uit te voeren?	Indien wijzigingen in het concessiegebied aanleiding geven om de activiteiten uit het marketingplan te wijzigen en de concessiehouder dient hiertoe een met redenen omkleed verzoek toe in, dan zal de Concessieverlener dit in overweging nemen.
402	C - Programma van Eisen	14.3	56	Productformule R-net	Kunt u ons een kwantificering doen toekomen van de gevolgen van de verplichting tot het meewerken aan vermarkten van de R-net formule?	Nee, dat dient u zelf te berekenen.
403	C - Programma van Eisen	18.1	64	tarief meer- en minderwerk	U stelt dat u de Concessiehouder kan opdragen tegen een in de Concessie vast te leggen tarief voor meerwerk extra openbaar vervoer aan te bieden tot een nader te bepalen maximum. Concessiehouder mag deze opdracht niet weigeren en ontvangt voor dit meerwerk een aanvullende subsidie. (a) Wanneer wordt het maximum vastgelegd? (b) Neemt de concessieverlener, indien het meerwerk niet kostendekkend is voor concessiehouder, de kosten voor het meerwerk voor zijn rekening?	(a) Het maximum is afhankelijk van het beschikbare budget van de Concessieverlener. (b) Nee.
404	C - Programma van Eisen	bijlage 5, tabel 2	71	Minimum frequenties	Is het toegestaan in geringe mate af te wijken van de bedieningseis minimum frequentie tussen Haarlem NS en Haarlem Delftplein, en vice versa, indien hierdoor sprake is van een duidelijke en onderbouwde meerwaarde voor reizigers op de verbindingen van Haarlem naar Velsersbroek, Beverwijk en IJmuiden?	Nee, dat is niet toegestaan.
405	C - Programma van Eisen	bijlage 5, tabel 2	71	Minimum frequenties	Begrijpen wij correct dat tussen Haarlem Hogeschool en Haarlem NS, en vice versa, door een andere lijn dan lijn 81 invulling mag gegeven worden aan de minimumfrequenties? Zo ja, bent u bereid dit ook in de lijnfiches verduidelijken?	Ja, dat is correct. De lijnfiche van lijn 81 wordt aangepast.
406	C - Programma van Eisen	2.1.2 / bijlage 4	11 en 70	Level playing field	"Daarnaast dient de Concessiehouder grensoverschrijdend openbaar vervoer vanuit omliggende concessiegebieden op de in bijlage 4 genoemde routes binnen het Concessiegebied te gedogen, ongeacht de frequenties en de bedieningstijden van het grensoverschrijdende openbaar vervoer op deze routes;". Dit is niet redelijk gezien de enorme omvang van het vervoeraanbod vanuit Amstelland-Meerlanden binnen het concessiegebied HIJ. Wij stellen voor dat u een compensatieregeling invoert voor de concessiehouder HIJ bij omzetverlies als direct gevolg van ontwikkelingen qua aanbod en tarief op inbrekende lijnen vanuit Amstelland-Meerlanden.	Wij voeren geen compensatieregeling in voor de ontwikkelingen op de gedogen routes.
407	C - Programma van Eisen	3.1 / 3.1.3	14 en verder	Definitie ontsluitende lijn	U definieert in 3.1 Aanvullende lijnen als zijnde een verzamelbegrip voor: o Ontsluitende lijnen (waaronder ook Buurtbussen); o Spitslijnen o Scholierenlijnen o Nachtlijnen o Maatwerklijnen  In 3.1.3 definieert u Ontsluitende lijnen als lijnen die de inwoners van de te ontsluiten buurten en werkgebieden een rechtstreekse verbinding met een Knooppunt bieden.  Hierdoor ontstaat onduidelijkheid over de status van bijvoorbeeld scholierenlijnen, nachtlijnen en maatwerklijnen.  In 3.3 tabel 3 en 4 ontstaat verdere onduidelijkheid, hier lijkt de aanvullende lijn een ondercategorie geworden van de ontsluitende lijn; bovendien zijn de in tabel 4 genoemde tijden niet plausibel voor bijvoorbeeld nachtlijnen als ondercategorie van aanvullende lijn.  In de begrippenlijst in B.4 is een ontsluitende lijn dan weer een "buslijn die gericht is op het aanbieden van verbindingen met een meer sociaal karakter".  Wij verzoeken u bovenstaande informatie te verduidelijken, c.q. een eenduidige definitie te geven van de begrippen ontsluitende lijn en aanvullende lijn.	De omschrijving in paragraaf 3.1 van het PvE is correct.  Ook de omschrijving van paragraaf 3.1.3 van het PvE is correct, waarbij wel de eerste volzin in acht moet worden genomen.  In paragraaf 3.3.3 van het PvE moet voor "aanvullende lijnen" gelezen worden "spitslijnen".  De begrippenlijst is aangepast.
408	C - Programma van Eisen	3.2	15 en verder	Te ontsluiten Woon- en werkgebieden	"De Concessiehouder ontsluit in ieder geval de volgende Woongebieden in het Concessiegebied: Woongebieden: indeling van wijken/buurten op basis van het CBS/BCR Buurtcode Register met meer dan 2.000 inwoners (zie bijlage 2, van PvE)."  Begrijpen wij correct dat voor vervoerplan 2017 volstaat om de wijken met "ja" in bijlage 2 te ontsluiten?	Ja, dat begrijpt u goed.
409	C - Programma van Eisen	3.2	15 en verder	Te ontsluiten Woon- en werkgebieden	Indien wij meer wijken ontsluiten dan de aangegeven woongebieden in het Concessiegebied, wordt dit dan positief, neutraal of negatief beoordeeld?	Dit is afhankelijk van de toegevoegde waarde voor de reizigers.
410	C - Programma van Eisen			Level playing field	De exclusiviteit van de concessie is een relatief begrip in HIJ, met name door het zeer aanzienlijk aanbod vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden en daarnaast ook vanuit Zuid-Holland Noord. Zo gaat een uitbreiding van het aanbod op de inbrekende lijnen van deze concessies ten koste van de kaartverkoop/omzet van de concessiehouder HIJ; omgekeerd leidt een afname van het aanbod mogelijk juist tot een toename van de omzet. Om correct te kunnen rekenen is het belangrijk te weten of in de toekomst met een ruimer/krapper aanbod op de inbrekende lijnen dient gerekend te worden. Onduidelijkheid hierover is marktverstoring gezien zowel Arriva als Connexxion nog enige tijd de lijnen van de concessies Zuid-Holland Noord en Amstelland Meerlanden in handen hebben. Graag vernemen wij van u hoe het aanbod op de inbrekende lijnen zich gaat ontwikkelen.	Wij zijn van mening dat, als u dit belangrijk vindt, u de betreffende vervoerplannen zelf kunt opvragen bij de betreffende opdrachtgever. N.B. Op verzoek van de Stadsregio Amsterdam hebben wij bij deze NvI het memo bijgevoegd dat zij ons hebben gezonden over de wijzigingen in de Concessie Amstelland Meerlanden voor 2015 (zie Bijlage A.1.12-i), die vallen binnen het Concessiegebied Haarlem-IJmond.
411	C - Programma van Eisen			Level playing field	Ontwikkelingen in de concessiegebieden Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zuid-Holland Noord hebben een impact op de business case van de concessie HIJ. Zo leidt een kwaliteitsimpuls in deze concessies mogelijk tot een betere business case in HIJ vanwege de synergie- en netwerkeffecten. Omgekeerd heeft afnemende kwaliteit in de aanliggende concessies mogelijk ook negatieve gevolgen voor de business case HIJ. Op dit ogenblik beschikken alleen Connexxion en Arriva over gedetailleerde informatie over de ontwikkelingen op korte en middellange termijn. Dit is marktverstoring. Wij verzoeken u deze ontwikkelingen met ons te delen.	Wij zijn van mening dat, als u dit belangrijk vindt, u de betreffende vervoerplannen zelf kunt opvragen bij de betreffende opdrachtgever.
412	C - Programma van Eisen			Level playing field	In een mondeling contact met SRA is aan ons toegezegd dat SRA aan PNH het vervoerplan Amstelland-Meerlanden zou verstrekken evenals een samenvatting van beleid en ontwikkelingen op korte en middellange termijn; dit ten behoeve van informering van kandidaat concessiehouders HIJ in het kader van de aanbestedingsprocedure. Deze stukken zijn nog niet door u gepubliceerd. Wanneer kunnen wij publicatie van deze stukken verwachten?.	Wij zijn van mening dat, als u dit belangrijk vindt, u de betreffende vervoerplannen zelf kunt opvragen bij de betreffende opdrachtgever.
413	C - Programma van Eisen			Level playing field	Let u s.v.p. op het feit dat zolang het vervoerplan Amstelland-Meerlanden en de samenvatting van beleid en ontwikkelingen op korte en middellange termijn van SRA niet bekend zijn bij alle kandidaat-concessiehouders en alleen maar bij Connexxion bekend zijn, er sprake is van een ernstig level playing field verstoring effect. Daarom verzoeken wij u bovenstaande gegevens <u>zo spoedig mogelijk</u> te verstrekken.	Wij zijn van mening dat, als u dit belangrijk vindt, u de betreffende vervoerplannen zelf kunt opvragen bij de betreffende opdrachtgever.
414	C - Programma van Eisen			Level playing field	Indien u niet kunt of wilt aangeven hoe het aanbod op de inbrekende lijnen zich gaat ontwikkelen, dan horen wij graag van u of en hoe u ons vrijwaart van omzetriscio's door substantiële aanbodswijzigingen op inbrekende lijnen.	Gelijk aan het feit dat op uitlopers van de concessie er geen beperkingen zijn voor wat betreft aantal lijnen, frequenties en/of bedieningstijden, geldt dit ook voor de gedogen routes binnen de Concessie. Wij beschouwen dit als normaal ondernemingsrisico voor de vervoerder en zullen de vervoerder niet vrijwaren voor eventuele omzetriscio's.
415	C - Programma van Eisen			Infrastructuur	Vanaf wanneer is de in de vervoerschets vermelde keerlus Hogeschool beschikbaar? Waar komt deze precies te liggen en hoe wordt deze ingericht?	Vooralsnog wordt de keerlus bij de Hogeschool niet aangelegd.



416	C - Programma van Eisen			Versterkingsritten	Kunt u ons een overzicht doen toekomen van alle versterkingsritten buiten de huidige dienstregeling?	Er wordt op lijn 8 een versterkingsrit ingezet op werkdagen om 8.16 uur tussen Haarlem NS en Haarlem Hogeschool (niet tijdens schoolvakanties). Daarnaast wordt incidenteel een versterkingsbus ingezet die, na aankomst van een cruiseboot in IJmuiden, gedurende enkele uren pendelt tussen de haltes Badweg en Dennekoplaan in IJmuiden (bij de Dennekoplaan kunnen de reizigers dan overstappen op de reguliere lijnbussen).
417	C.3 - Uitlopers van de Concessie Haarlem/IJmond	Volledig	69	"uitlopers van de concessie"	Dient deze lijst als een gedooiglijst routes opgevat te worden? Zo ja, wat zijn de voorwaarden van het gedogen t.a.v. aantal ritten en amplitude dienstregeling?	Ja. Er geldt geen beperking in het aantal lijnen, frequentie en/of bedieningstijden voor de uitlopers van de Concessie.
418	Concessie Haarlem/IJmond	Volledig	69	"uitlopers van de concessie"	Is onze indruk correct dat er geen gedoogroute meer beschikbaar is tussen Sloterdijk en Amsterdam Busstation Marnixstraat?	Die indruk is correct.
419	C.3 - Uitlopers van de Concessie Haarlem/IJmond	Volledig	69	"uitlopers van de concessie"	De gedoogroute van nachtlijn 280 ontbreekt. Kunt u deze toevoegen aan de documenten?	De huidige route van lijn 280 (in de Concessie Amsterdam) wordt opgenomen in bijlage A van het concept Concessiebesluit, voor zover deze afwijkend is van de route van lijn 80 in de Concessie Amsterdam.
420				Nota van Zienswijzen	Kunt u de Nota van Zienswijzen (inspraakreacties op concept PvE + afhandeling daarvan) beschikbaar stellen?	Wij verwijzen u hiervoor naar de website van de provincie Noord-Holland ( <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm">http://www.noord-holland.nl/web/Themas/Verkeer-en-vervoer/Openbaar-vervoer/Aanbestedingen.htm</a> )
421	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Stroomlijn: verbindingen/ andere koppelingen bij knooppunten	Wij verzoeken u om specifiek voor lijn 81 om specifiek voor het Zandvoorts deel de mogelijkheid te geven een deel van de bestaande route als Stroomlijn (Zandvoort Busstation - Haarlem) en een deel van de bestaande route als Ontsluitende lijn woongebied (Zandvoort Busstation - Zandvoort Noord) aan te bieden.	De genoemde verbindingen in hoofdstuk 3.1.2 van het PvE die als stroomlijn dienen te worden aangeboden, blijft ongewijzigd.
422	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 3	NVT	Knooppunten	Bent u bereid om specifiek voor lijn 3 de halte Velsbroek Centrum als knooppunt te benoemen.	Nee.
423	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzet materieel	Hoe gedefinieerd u een hybride bus en geldt hiervoor ook een Euro normering zoals voor de overige brandstoffen? Waarom bepaalt u duurzaamheidsfactoren enerzijds voor techniek (hybride) en anderzijds voor brandstoffen (diesel / groengas)? Hoe waardeert u bijvoorbeeld een hybride dieselbus of een hybride groengas bus?	a) Ja, tenminste Euro6 of de dan geldende Euro-normering. b) Alle hybride bussen worden gelijk gewaardeerd.
424	A - Offerteaanvraag - deel A	1.5 Ad 1)	10	Beleidsdoelstellingen: duurzaamheid en sociaal verantwoord	In het Programme van eisen geeft u aan per 2015 100% duurzaam in te kopen. Dit is volledig in lijn met EU doelstellingen en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) over de kwaliteit van leefomgeving en duurzame mobiliteit . In de SVIR staat over de kwaliteit van leefomgeving en duurzame mobiliteit dat het Rijk alle nationale en internationale verplichtingen nakomt op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. Op het gebied van klimaat zijn EU doelstellingen vastgelegd voor CO2 reductie en het aandeel hernieuwbare energie. Overheden hebben afspraken gemaakt over de doelstellingen voor duurzaam inkopen per 2015. 100% duurzaam inkopen betekent dat de inkopen voldoen aan de eisen die op dat moment voor de desbetreffende productgroepen zijn opgesteld. Het ministerie van VROM (nu I&M) heeft met de gezamenlijke overheden duurzaamheidscriteria vastgesteld. De criteria zijn juridisch getoetst en zo opgesteld dat alle overheden ze kunnen toepassen. De criteria voor duurzaam inkopen voor het productgroep Openbaar Vervoer zijn vastgesteld in oktober 2011. Hierin zijn eisen en wensen opgenomen. Eén van de eisen is het opnemen van het CO2 emissieplafond (minimumeis no.7) in het programma van eisen. Volgt u in de beoordeling van het duurzaamheidsplan en de duurzaamheidsgunningscriteria de eisen en wensen voor duurzaam inkopen voor het productgroep Openbaar Vervoer welke zijn vastgesteld in oktober 2011.	Ja.
425	Nota van Inlichtingen 1	90	7	Definitie Groengas	Vertogas is een dochteronderneming van Gasunie. Gasunie is onafhankelijk en onpartijdig omdat zij geen belangen heeft ten aanzien van groengasproductie en ook niet handelt in (groen) gas. Vertogas definieert Groengas als: "Een gasvormige energiedrager die, geproduceerd is door de door Vertogas goedgekeurde en geregistreerde opwerkinstallatie, is ingevoerd op het openbaar aardgasnet en aantoonbaar duurzaam is geproduceerd uit hernieuwbare biomassa, als bedoeld in de Richtlijn 2009/28/EG (of een opvolger daarvan), met een kwaliteit en calorische waarde (35,17 MJ/Nm3) gelijk aan de aardgaskwaliteit." Wilt u deze definitie overnemen?	Ja, wij zullen deze definitie overnemen.
426	Nota van Inlichtingen 1	91	7	Groengas certificaat	Vertogas-certificaten bewijzen dat het groene gas uit biomassa is geproduceerd en dat het dezelfde kwaliteit heeft als aardgas. Het certificaat is de zogenaamde 'garantie van oorsprong'. Een certificaat vertegenwoordigt de energiewaarde van het groene gas. Bent u het met mij eens dat groen gas hetzelfde is als aardgas met Vertogas-certificaten voor de garantie van oorsprong?	Ja, dat zijn wij met u eens.
427	B.1 - Concept Concessiebesluit	5.6	12	geschillen	In geval van geschillen tussen vervoerder en provincie en/of andere vervoerders over de uitleg van exclusiviteit van de concessie is het oordeel van de provincie voor de vervoerder bindend. Kunt u garanderen dat de provincie in voorkomende gevallen de belangen van de (door de provincie geselecteerde) Concessiehouder te goeder trouw zal meewegen in haar oordeel?	De Provincie zal de belangen van haar concessiehouders zorgvuldig betrekken bij haar besluitvorming.
428				tekstueel	In uw antwoorden in Nota van Inlichtingen 1 noemt u meermaals de documenten aan te zullen passen. De geleverde documenten bij Nvl bevatten deze wijzigingen echter niet. Kunt u ons de nieuwe documenten inclusief wijzigingen doen toekomen? (Het gaat hierbij om de volgende vraagnummers in Nvl 1: 29, 30, 36, 50 57, 77, 90, 102, 133, 145, 152, 154, 158, 162, 167, 168, 169, 336)	Bij de Nvl 2 zijn de bijgewerkte documenten gevoegd.
429				tekstueel	In geval van wijzigingen van documenten, verzoeken wij u deze wijzigingen zichtbaar te maken door middel van arceringen.	Dit zullen wij doen.
430	C - Programma van Eisen	6.4	35	VECOM	In vraag 121 van Nvl 1 geeft u aan dat u de keuze voor VETAG of VECOM aan de inschrijver overlaat. Kunt u ons een lijst aanleveren van locaties in Haarlem/IJmond waar VECOM is geïnstalleerd, almede de locaties langs concessieoverschrijdende lijnen?	Bij alle VRI's in het concessiegebied kan voor het aanvragen van prioriteit worden volstaan met aansturing via KAR en Vetag. Het is niet noodzakelijk de voertuigen uit te rusten met een Vecom-transponder. Daarnaast verwachten wij dat de Concessiehouder meewerkt aan de aanbrengen van een unieke identificatie (aan te leveren door derden, zoals bijv. Rf id of streepjescode ) op de voertuigen indien dit gewenst tbv voertuig/ritherkenning (bijv. bij busstations). Indien dit wordt toegepast dient de Concessiehouder ook een tabel aan te leveren waarbij de unieke identificatie wordt gekoppeld aan het grootwagennummer.
431	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Toets Vervoerplan	In vraag 86 van Nvl 1 geeft u als antwoord: <i>Wij toetsen de rijtijden op basis van de gegevens van 2013 en 2014. In het geval van (significante) afwijkingen beoordelen we de toelichting van de Inschrijver.</i> Hieruit zouden wij kunnen herleiden dat u de gegevens uit bijlage A.1.6 en A.1.7 als goed beoordeelt en dus een maximale score toekent bij het gebruiken van de rijtijden uit deze bijlagen. Echter verwijst u in uw antwoord op vraag 198, 199 en 200 van de eerste Nvl terug naar o.a. vraag 86. Zodoende weten wij helaas nog niet het antwoord op onze vraag. Wij snappen dat er (toekomstige) situaties kunnen zijn waardoor rijtijden in 2017 veranderen. Dus nader gespecificeerd: zorgen de aangeleverde rijtijden in bijlagen A.1.6 en A.1.7 op routes en locaties waar niets verandert aan routevoering en doorstroming t.o.v. de huidige dienstregeling voor een maximale score op het onderdeel "rijtijden"?	De Inschrijver is verantwoordelijk voor het hanteren van "goede" rijtijden. Wij verwachten dat Inschrijvers over de deskundigheid beschikken om tot goede rijtijden en een goede dienstregeling te komen. De geleverde gegevens zijn bedoeld om Inschrijvers daarbij te ondersteunen.
432	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	realistische rijtijden	In vraag 204 van Nvl 1 meldt u dat u niet beschikt over de standaarddeviatie van bijlage A.1.7. Kunt u ons, als u niet beschikt over de standaarddeviatie, de brongegevens achter bijlage A.1.7 aanleveren? Anders gezegd: kunt u ons voorzien van de achterliggende GOVI-data zodat wij zelf deze analyse kunnen maken?	De GOVI data van koppelvlak 6 zijn op 6 augustus 2014 gepubliceerd.
433	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	In vraag 205 van de eerste Nvl vertelt u dat u geen uitspraken doet over de wijze waarop rijtijden getoetst worden, anders dan al in de aanbestedingsstukken is medegedeeld. Toch willen wij u vragen om enige verduidelijking. Wij proberen het beste bod te maken, met daarin rijtijden die waarheidsgetrouw zijn én een uitmuntende beoordeling opleveren. Omdat de rijtijden in bijlage A.1.6 en A.1.7 niet ' ' geschoond' zijn, zien wij het risico dat we weliswaar rekenen met waarheidsgetrouwe rijtijden, maar dat die niet aansluiten bij de in de bijlagen gepresenteerde tijden. Kunt u bevestigen dat u een waardering 'goed' zult toekennen wanneer wij expliciet aangeven waar wij rijtijden hebben ingekort i.v.m. stilstand in de berekening?	Dat kunnen we bevestigen, zie ook antwoord vraag 431.
434	B.4 - Begrippenlijst			Begrippenlijst	Wij danken u voor de verduidelijking in uw antwoord op vraag 288 van de eerste Nota van Inlichtingen. Wij hebben daarover nog één aanvullende vraag. Kan een Rit ook halverwege een Verbinding beginnen of eindigen?	Het is toegestaan om een rit halverwege een Verbinding te laten beginnen of te eindigen. Maar de eisen (frequenties en bedieningsperiodes) gelden voor de hele Verbinding.
435	A.1.8 - Personeelsopgave Connexion + deskundigen verklaring			Bedrijfsregelingen	Als antwoord op vraag 40 stelt u dat u de bedrijfsregelingen niet beschikbaar heeft. Wij willen u verzoeken om deze bij Connexion op te vragen en te verstrekken. Het is voor toekomstige vervoerders belangrijk te weten welke reglementen gelden in de huidige concessie zodat wij in kunnen schatten met welke randvoorwaarden rekening gehouden dient te worden bij het bepalen van onder andere diensten van de chauffeurs. Indien we hier niet op kunnen anticiperen zou dit kunnen resulteren in sociale onrust	De Concessieverlener heeft de bedrijfsregelingen opgevraagd bij Connexion. Zodra wij deze gegevens ontvangen hebben, zullen wij deze publiceren in een volgende Nvl.
436	B.1 - Concept Concessiebesluit	23.1	29	personeelsvoorwaarden	U geeft als antwoord op vraag 243 aan de exploitatieve randvoorwaarden en de bedrijfsregels niet in uw bezit te hebben. Aangezien u eisen stelt aan het personeel en deze voorwaarden en regels hierin verwerkt zijn, willen wij deze gegevens graag ontvangen van de huidige vervoerder. Kunt u deze opvragen en verstrekken?	De Concessieverlener heeft de exploitatieve randvoorwaarden en referentiedocumenten opgevraagd bij Connexion. Connexion heeft als reactie op dit verzoek het volgende verklaard: <i>"De exploitatieve randvoorwaarden en referentiedocumenten zijn daarentegen echter bedrijfsvertrouwelijk."</i>
437	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Beoordeling score GC.2	U beoordeelt het aantal reizigerskilometers op basis van het aantal kilometers gereisd met de OV-Chipkaart. Kunt u bevestigen dat deze rekenmethode, wanneer er gedurende de concessie een product komt dat de OV-Chipkaart vervangt, wordt herzien?	Dat kunnen wij bevestigen.
438	A - Offerteaanvraag	5.3.3.3	46	Score 8 = goed	Helaas is voor ons het antwoord op vraag 222 nog steeds niet duidelijk. Wij menen tussen de score 7 en score 8 duidelijke wensen te kunnen herkennen die het verschil tussen deze scores bepalen. Het verschil tussen de score 8 en score 9 is daarentegen niet met specifieke eisen gedefinieerd. Wij verzoeken u deze specifiek te benoemen.	De tekst bij Rapportcijfer 9 = Zeer Goed wordt als volgt aangepast: Aanbod biedt oplossingen die boven het gevraagde in het PvE uitstijgen en duidelijk meerwaarde bieden. De wensen van de Provincie en van de reizigers zijn (vrijwel) volledig en adequaat ingevuld. Het Vervoerplan is optimaal vanuit de Reiziger opgebouwd en bevat duidelijk een kwalitatief beter vervoerproduct voor de Reiziger dan de minimum eisen. De Inschrijver heeft ambitie.
439	C.6 - Nota Sociale Veiligheid OV 2014-2020	1.2	2	Sociale Veiligheid	Graag ontvangen wij van u de opbouw in losse elementen en waardering van de scoremethodiek ter bepaling van uw begrip van sociale veiligheid.	Het cijfer voor de veiligheidswaardering is het cijfer uit de KpVV monitor.
440	C.6 - Nota Sociale Veiligheid OV 2014-2020	3.1	12	Bushaltes lagere sociale veiligheid	Graag ontvangen wij van u een overzicht met welke bushaltes gemarkeerd zijn als haltes met een 'lagere sociale veiligheid'. Als een onderverdeling van elementen bij u bekend is die op bushaltniveau de issues rond sociale veiligheid specificeren, vragen wij u deze ook aan ons ter beschikking te stellen.	Aangezien Sociale Veiligheid geen deel uit maakt van de Inschrijving, maar in de implementatieperiode aan bod komt, zijn wij van mening dat deze gegevens niet van belang zijn voor uw Inschrijving.
441	C - Programma van Eisen	14	56	Marketing: doelgroepen en promoties	Graag ontvangen wij van u een overzicht met benaming en beschrijving van de doelgroepen zoals u die gebruikt in het kader van kansrijke doelgroepen en hun specifieke wensen.	Dit laten wij over aan de Inschrijver.

442	A - Offerteaanvraag	5.3.6.1	52	Klanttevredenheid	U stelt dat de klanttevredenheid verbeterd kan worden door extra comfort te bieden. In uw reactie op vraag 332 van de eerste Nvl stelt u dat de rapporten van Goudappel Coffeng en Moventem niet representatief zijn voor klanttevredenheid. Tevens stelt u in uw reactie op vraag 230 dat alle gegevens in ons bezit zijn. Kunt u bevestigen dat de items genoemd in de OV Klantenbarometer 2013 Provincie Noord Holland (dd maart 2014) pagina 17, hoofdstuk 6,'Tabel 6.2 Klantenoordeel op de items met betrekking tot de rit' als enige bron die gegevens omvat?	Dat kunnen we bevestigen.
443	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013		2	Kenmerken reizigers	In uw reactie op Nvl vraag 331 over abonnementen en losse kaarten verwijst u naar uw reactie op vraag 25 over tabbladen HB Loggegevens. Nader onderzoek leert dat daar geen abonnement- of kaartsoorten genoemd worden. Wij vragen u ons een overzicht van de gebruikte abonnementen en kaartsoorten met een omzet/afzet- indicatie op soort ter beschikking te stellen.	Een gewijzigde bijlage A.1.17 zal met een volgende Nvl beschikbaar worden gesteld.
444	C - Programma van Eisen	3.9.2	22	Strandlijn	Wij hebben uw reactie op definitie van 'strandlijn' in Nvl 1 ontvangen. Graag ontvangen wij uw bevestiging (1) welke bron u voor de verwachte temperatuur van 25 graden hanteert, en (2) welke plaats wordt gebruikt voor het bepalen van de tempratuur (bijvoorbeeld De Bilt, of Zandvoort) en (3) of dit op basis van een (meerdagse) forecast gebaseerd is of op de dag zelf geconstateerd, en (4) in geval forecast, hoeveel tijd tevoren de verwachting als norm gehanteerd mag worden.	De 25 graden is een middel en geen doel. Doel is om een voorzienbare piek van strandvervoer en evenementenvervoer naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee, goed op te vangen. De Concessiehouder is vrij om aan deze eis zodanig invulling te geven dat ook bij mooi strandweer iedereen comfortabel en snel vervoerd kan worden. Dit kan met de Concessieverlener worden afgestemd in de implementatieperiode.
445				gasvulpunten	Kunt u aangeven of er, als een vervoerder gebruik wenst te maken van groen-gasbussen, centrale vulpunten zijn in de regio? Waar zijn de eventuele vulpunten gelegen?	Ja, er zijn 2 vulpunten in de regio, namelijk op de huidige stallingsterreinen in Haarlem en Velsen.
446	B.1 - Concept Concessiebesluit	19	26	comfort	U stelt dat het materieel is voorzien van een goed werkend systeem voor klimaatbeheersing (waaronder mede te verstaan ventilatie, airconditioning en verwarming). Geldt deze eis ook voor elektrisch materieel (in verband met de actieradius van het materieel)	Ja, deze eis geldt ook voor elektrisch materieel.
447	A - Offerteaanvraag	5.3.4	46	afschrijvingstermijn	Voor zero-emissie geldt een overnameverplichting aan het einde van de concessie. Kunt u aangeven welke afschrijvingstermijn / economische levensduur er geldt met betrekking tot deze overnameverplichting (15-20 jaar)?	Er geldt geen overnameverplichting, maar een overname mogelijkheid. Voor de afschrijving kunt u uitgaan van een levensduur tot het einde van de volgende concessie (thans voorzien in december 2035).
448	A - Offerteaanvraag	5.3.4	46	infrastructuur zero-emissie	Bent u bereid, rekening houdend met de langere levensduur van zero-emissie bussen en de benodigde infrastructuur, te investeren in infrastructuur ten behoeve van zero-emissie bussen, ofwel de langer bruikbare infrastructuur te betrekken in de overnameverplichting?	Op voorhand doen wij hier geen uitspraken over. In het Transitieplan kunt u aangeven hoe u één en ander vorm wilt geven. De provincie hecht waarde aan een goede implementatie van zero-emissie en zal gedurende de Concessie samen met de Concessiehouder over materieelaanschaf en investeringen beslissingen nemen.
449	B.1 - Concept Concessiebesluit	17.1	26	Duurzaamheid	In de beantwoording van vraag 143, aangaande de krachtens artikel 17, lid 1 van het Concept Concessiebesluit door de concessiehouder te verlenen volledige medewerking aan duurzaamheids-initiatieven van de Concessieverlener, geeft u aan dat de medewerking uitsluitend personele inzet omvat, investeringen sluit u uit. Uw antwoord is weliswaar positief, maar leidt nog altijd tot onduidelijkheid. Wij verzoeken u daarom de inzet 'om niet' ten behoeve van provinciale duurzaamheidsprojecten eenduidig te maximaleren per kalenderjaar	Wij gaan dit niet op voorhand maximaleren. U kunt er op rekenen dat de Concessieverlener de gevraagde inzet op basis van redelijkheid en billijkheid zal bepalen. Een en ander vanzelfsprekend in samenhang met de voorgestelde duurzaamheidsmaatregelen.
450	B.1 - Concept Concessiebesluit	20.3	31	Rolstoelgebruik	Kunt u de onderstaande informatie verschaffen over het gebruik van het openbaar vervoer door reizigers in een rolstoel: a)het gemiddeld aantal rolstoelgebruikers per rit of deel daarvan? B) het aandeel/aantal ritten per dag, maand of jaar waarin sprake is van twee of meer rolstoelgebruikers die tegelijk de bus willen gebruiken?	Nee, hier zijn geen specifieke gegevens van aanwezig. Wel zijn er soms klachten over de beschikbare capaciteit voor rolstoelgebruikers op lijn 78 (Beverwijk - Wijk aan Zee) waar regelmatig rolstoelgebruikers mee reizen van en naar Heliomare.
451	A - Offerteaanvraag	5.3.3.	44	Beoordeling	Vraag 195 heeft betrekking op de wens die in paragraaf 5.3.3 op pagina 44 van deel A – Offerteaanvraag staat beschreven: <i>"De provincie wenst klanttevredenheid en reizigersgroei te realiseren. Inschrijvers wordt gevraagd hoe zij deze twee doelstellingen gaan realiseren met behulp van (de kwaliteit van) het Vervoerplan."</i> Op basis hiervan vragen wij: a) kunt u, liefst aan de hand van een concreet voorbeeld, inzichtelijk maken hoe u de bijdrage van de kwaliteit van de in het vervoerplan opgenomen plannen aan vervoergroei en klanttevredenheid beoordeelt? b) kunt u, eventueel bij benadering, aangeven welke bijdrage de beoordeling op deze wens levert aan de beoordeling van het vervoerplan?	Wij laten dit aan het inzicht van de Inschrijver over, maar wij hebben al aangegeven dat aflossen in de spitsrichting niet toegestaan is.
452	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 4)	Op vraag 315, betreffende de onwenselijkheid van het aflossen van chauffeurs tijdens de rit, geeft u aan dit te beoordelen <i>"op de mate van hinder voor de doorgaande reizigers"</i> . Kunt u dit criterium nader definiëren, bijvoorbeeld door het maximaal aantal minuten of seconden stilstand bij een bus met 25, 50 en 100 procent bezetting met doorgaande reizigers bij een OV-knooppunt en een halte onderweg? En zo nee, kunt u dan kwalitatief aangeven vanaf welke stilstanden naar uw maatstaven sprake is van te veel hinder ?	Wij laten dit aan het inzicht van de Inschrijver over.
453	C - Programma van Eisen	14.2	56	marketingplan	Het marketingplan moet zeven maanden voor de start van de concessie, ofwel begin mei 2015, bij u worden ingediend. Mogen wij er van uitgaan dat de indiening van dit plan, wanneer de definitieve gunning door procedures en bezwaren vertraging oploopt,op een zodanig moment mag plaatsvinden dat de vervoerder hier ten minste drie maanden tijd voor heeft?	Daar mag u vanuit gaan.
454	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	score GC.4	Als antwoord op vraag 225 stelt u dat de score GC4 exclusief kilometers van buurtbussen is, terwijl bij de reizigerskilometers de buurtbussen wel worden meegenomen (zie antwoord vraag 286). Zijn beide juist? Of mogen wij er toch van uitgaan dat de buurtbuskilometers meetellen in de dienstregelingskilometers m.b.t. GC4 aangezien de buurtbus ook onderdeel uitmaakt van de dienstregeling?	Beide zijn juist.
455	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Stroomlijnen	<i>Bij vraag 6 [Dienen alle Knooppunten die onderdeel zijn van een Stroomlijn onderling zonder overstap met elkaar verbonden te worden, of mag dit ook via een overstap op een van de Knooppunten halverwege de verbinding?] antwoordt u "Ja, stroomlijnen mogen op een knooppunt anders verbonden worden."</i>  Een deelaspect van de Vraag is hiermee niet beantwoord. Dienen alle knooppunten zonder overstap verbonden te worden?	Het antwoord op het deelaspect van de vraag of alle knooppunten zonder overstap verbonden dienen te worden, is nee.
456	C - Programma van Eisen	3.1.1	14	Knooppunten	Bent u bereid expliciet en exclusief voor de ontsluiting van de Waarderpolder Haarlem Spaarnwoude als knooppunt te beschouwen?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid.
457				Aansluitingen	Dient een (geëiste) aansluiting de hele dag in beide richtingen geboden te worden of volstaat het als deze op enig tijdstip van de dag geboden wordt in die richting waarin er daadwerkelijk door (het overgrote deel van) de doelgroep van gebruik gemaakt wordt?  Voorbeeld ter illustratie: het valt niet te verwachten dat er in de ochtendspits in Hillegom reizigers overstappen van de trein op de bus naar Vogelenzang.	Als u kunt onderbouwen dat een aansluiting niet de gehele dag zinvol is, mag van de eis afgeweken worden.
458				Ontsluitingsnorm	Wij gaan bij het bepalen van ontsluiting met behulp van lijnen van andere concessiehouders uit van de routes en haltes zoals in de huidige situatie. Is (a) deze werkwijze correct en zo neen (b) kunt u dan aangeven welke werkwijze wel correct is?	a) Ja, deze werkwijze is correct. b) n.v.t.
459				Ontsluitingsnorm/haltecirkels	Kunt u bevestigen dat de haltes van lijn 140, 175, 176 en 300 als Rnet-haltes beschouwd dienen te worden en de haltes van lijn 50 als Stroomlijn-haltes? Hoe dienen de haltes van lijn 163 en 59 en van buurtbussen beschouwd worden?	Ja, dat kunnen wij bevestigen. De lijnen 59 en 163, inclusief buurtbussen, dient u te beschouwen als een ontsluitende lijn.
460	C - Programma van Eisen	3.7.3	20	cruiseterminal	<i>Op vraag 12 [Is het gepiekte aanbod van passagiers van de veerboot op de halte bij de craiseterminal aan te merken als een uitzonderlijke situatie?] antwoordt u "Nee, want deze is van te voren bij u bekend zodat u hierop kunt inspelen."</i>  Wij zijn het niet eens met uw antwoord. De theoretische aankomsttijd is bekend, de daadwerkelijke aankomsttijd kan sterk fluctueren sterk met name in functie van weersomstandigheden. Wilt u uw antwoord herzien?	Wij herzien ons antwoord niet en laten het aan de Inschrijver om hier adequaat op in te spelen.
461	C - Programma van Eisen	3.8.1	21	Buurtbussen	<i>Bij vraag 13 [Indien een ontsluitende lijn als buurtbus wordt geëxploiteerd, dienen de DRU's van deze lijn dan ook onderdeel te zijn van de bieding?] antwoordt u "Ja"</i>  Kunt u precies aangeven (a) in welke gevallen DRU's van buurtbuslijnen meetellen in de bieding (b) hoe de DRU's op jaarbasis berekend dienen te worden en (c) hoe de DRU's formeel in de bieding opgenomen/gespecificeerd dienen te worden en (d) hoe omgegaan dient te worden met de DRU's van de bestaande buurtbuslijn 481 en (e) hoe haltecirkels van buurtbussen (die doorgaans niet op zondag rijden) beschouwd dienen te worden?	a) In alle gevallen tellen de DRU's van buurtbussen niet mee in de bieding (zie het aangepaste antwoord bij vraag 13). b) / c) / d) Niet van toepassing. e) Als een buurtbus aangeboden wordt om aan de ontsluitingseis te voldoen, dan geldt een haltecirkel van 400 meter.
462	C - Programma van Eisen	3.9.3	22	Feestdagen	Mag in de nacht voor en de nacht na Koningsdag ook de dienstregeling van de nacht van zaterdag op zondag geboden worden bij nachtlijnen?	Het staat u vrij een oplossing te kiezen, zolang deze tenminste voldoet aan het PvE.
463	B.4 - Begrippenlijst		14	Vakantie dienstregeling	<i>Bij vraag 32 [Het Standaard Dienstregelingjaar, de rekeneenheid om het aantal DRU's gestandaardiseerd vast te stellen, gaat uit van 254 werkdagen, 53 zaterdagen en 58 zondagen. Hoe wordt de eventuele inzet van een vakantiedienstregeling in de berekening meegenomen?] antwoordt u "Zie bijlage A.3.1."</i>  Deze bijlage geeft geen mogelijkheid om (a) vakantiedienstregelingen toe te passen voor de dagsoorten zaterdag en zondag of (b) voor één lijn zowel een vakantiedienstregeling anders dan zomer (bijvoorbeeld Kerstperiode) als een vakantiedienstregeling zomer (al dan niet strandlijn) toe te passen. Kunt u voor een aangepaste versie zorgen?  Voorbeeld als illustratie: in de huidige situatie heeft lijn 82 een standaard dienstregeling ma-vr, een dienstregeling kerstvakantie ma-vr, een dienstregeling zomervakantie ma-vr/za/zo.	De tabel van Bijlage A.3.1 is aangevuld met een blok 'overige ritten'. Hierop kunnen extra ritten voor koopavonden, etc. toegevoegd worden. U bent vrij om het aantal daarvoor benodigde regels uit te breiden. Wel verzoeken wij u de 'basisdienstregeling' zoveel mogelijk in het bovenste blok op te nemen en de uitzonderingen in het blok 'overige ritten' op te nemen. Uitzonderingen kunnen ook negatief zijn. Bijvoorbeeld zaterdagse ritten die in de zomer vervallen. NB: De toegestane uitval op oudejaarsavond hoeft niet in de tabel te worden opgenomen.
464	B.4 - Begrippenlijst		14	Vakantie dienstregeling	<i>Bij vraag 32 [Het Standaard Dienstregelingjaar, de rekeneenheid om het aantal DRU's gestandaardiseerd vast te stellen, gaat uit van 254 werkdagen, 53 zaterdagen en 58 zondagen. Hoe wordt de eventuele inzet van een vakantiedienstregeling in de berekening meegenomen?] antwoordt u "Zie bijlage A.3.1."</i>  Soms zijn er DRU-verschillen tussen de dagsoorten ma/di/wo/do/vr, bijvoorbeeld door een markt- of koopavonddienstregeling of een extra rit op vrijdagavond. Hoe is hiermee omgegaan in bijlage A.3.1 ?	Zie het antwoord bij vraag 463.

465	A - Offerteaanvraag	4.4.6.1	35	Communicatie met reizigers	<i>Op vraag 64 [U geeft aan dat u het belangrijk vindt dat reizigers in een vroegtijdig stadium goed worden geïnformeerd. Bedoelt u hiermee eerder dan te doen gebruikelijk in het openbaar vervoer?] antwoordt u "Daarmee bedoelen we inderdaad 'eerder dan in het ov gebruikelijk'"</i>  Kunt u een nauwkeurige definitie geven van "eerder dan in het ov gebruikelijk"?	Daarmee bedoelen wij dat de reizigers tijdig geïnformeerd worden. Dat kan op vele manieren en daarbij horen verschillende tijdstippen. Het is aan de Inschrijver om in de implementatieperiode met een onderbouwd voorstel te komen (zie het gewijzigde antwoord bij vraag 64).
466	C - Programma van Eisen	3.1	14	Ontheffing: Vereisten Stroomlijnverbindingen	Kunnen wij uit het antwoord op vraag 105 en 107 afleiden dat voor het vervoerplan dat bij de inschrijving moet worden gevoegd (a) geen enkele afwijking van het PvE toegestaan is en (b) elke in de diverse aanbestedingsdocumenten genoemde met redenen omklede afwijkings-/ontheffingsmogelijkheid ten aanzien van netwerk, dienstregeling en ontsluiting niet van toepassing is voor het vervoerplan dat bij de inschrijving moet worden gevoegd?	Dat is correct.
467	C - Programma van Eisen	3.1	14	Aanvullende lijnen	Veronderstellen wij correct dat u met 'maatwerklijn' in het antwoord op vraag 106 uitsluitend de maatwerklijn 'Paswerk' bedoelt en niet eventuele andere maatwerklijnen?	Dat is correct.
468	C - Programma van Eisen	3.1.2	15	Amsterdam Burg. de Vlugtlaan	Uw antwoord op vraag 108 is onwerkbaar. Wij kunnen als kandidaat-concessiehouder HIJ geen bindende afspraken afdwingen van wegbeheerders in Amsterdam.  Graag zien wij een concreet antwoord op de originele vraag tegemoet.	U kunt wellicht geen afspraken maken, maar wel een realistische oplossing bedenken. Wij zijn geenszins voornemens om Inschrijvers een oplossing voor te schrijven.
469	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnormen	Uw antwoord op vraag 109 geeft helaas aanleiding tot grote onduidelijkheid. Voorbeeld: ook een huizenrij is bij gebrek aan doorgang een obstakel. (a) Vallen adressen aan een straat binnen de cirkel die niet via een andere straat/weg/pad binnen de cirkel bereikbaar zijn dus ook buiten de cirkel? (b) Kunt u specifiek en sluitend definiëren met welke methode/werkwijze 'ontsluiting' bepaald wordt en als gerealiseerd beschouwd wordt?	a) Nee. b) Alleen obstakels met een sterke barrière werking zoals vaarwegen, spoorwegen en snelwegen hanteren wij als "obstakel". U mag er vanuit gaan dat het huidige netwerk aan de ontsluitingseisen voldoet.
470	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	44/45	Beoordeling	M.b.t. vraag/antwoord 196: In een efficiënte dienstregeling- en omloopplanning leidt het willekeurig schrappen van ritten per definitie tot ofwel inefficiency, ofwel een herziene dienstregeling- en omloopplanning. (We gaan ervan uit dat u dit bedoelt met "instorten van het kaartenhuis")  Omgekeerd is een dienstregeling waaruit zonder meer ritten geschrapt kunnen worden binnen het krappe budgettaire kader van de concessie HIJ per definitie één waar middelen niet effectief gealloceerd zijn.  Kunt u daarom precies aangeven (geïllustreerd met voorbeelden) hoe en wanneer een dienstregeling voldoende rekening houdt met toekomstige bezuinigingen?	Nee, wij laten dat aan de Inschrijver over.
471	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnormen	Onze vraag 178 doelt op inrichtingstekeningen van de openbare ruimte. Zonder een nauwkeurig beeld van de ligging van de haltes en van oversteekmogelijkheden kunnen wij voor toekomstige, nu nog niet bestaande, situaties geen looptijden voor aansluitingen bepalen .	Alle beschikbare informatie kunt u vinden op de website: <a href="http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-Velsen.htm">http://www.noord-holland.nl/web/Projecten/HOV-Velsen.htm</a>
472	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	N.a.v. vraag en antwoord 206. Bij ons is geen methode bekend waarmee uit de gegevens in de door u verstrekte bijlagen m.b.t. rijtijd uit de duur van een stilstand de oorzaak herleid kan worden.  Graag ontvangen wij precieze instructies hoe deze herleiding kan plaatsvinden.	Dit laten wij dat aan de inzicht en deskundigheid van de Inschrijver over.
473	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.	45	Beoordeling GC.3.	N.a.v. vraag en antwoord 207. In het kader van het level playing field en om na gunning juridische problemen te vermijden, geniet het onze sterke voorkeur beoordeeld te worden op basis van 'SMART' criteria.  Momenteel zijn o.i. nog niet alle criteria concreet en objectief meetbaar. Mogen wij er op basis van uw eerdere antwoorden (overlaten aan ons inzicht als deskundige aanbieder) van uitgaan dat u elke afwijking voor zover door ons gemotiveerd zonder meer aanvaardt?	Daar kunt u, mits de motivatie naar oordeel van de Concessievrerlener steekhoudend is, vanuit gaan.
474	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	N.a.v. vraag en antwoord 209: de vervoerschets bevat talrijke details en meningen. Een globaal beeld van de gewenste ontwikkelrichting is hieruit echter niet één op één af te leiden. In het kader van het level playing field en om na gunning juridische problemen te vermijden, geniet het onze sterke voorkeur beoordeeld te worden op basis van 'SMART' criteria.  Kunt u concreet, duidelijk en expliciet aangeven welke wensen voortvloeien uit de Vervoerschets t.a.v. de beoordeling kwaliteit Vervoerplan?  Mogen wij u verzoeken deze vraag met spoed te beantwoorden? Zonder een eenduidig beeld van uw beoordelingscriteria kunnen wij geen kansrijke bieding ontwikkelen.	De Vervoerschets is met name opgesteld om te toetsen of het in de OV-visie verwoorde beleid binnen de budgettaire randvoorwaarden uitvoerbaar is. Daaruit kunt u herleiden dat in de Vervoerschets vooral aandacht besteed is aan het vormgeven van het Stroomlijnnennet. De vormgeving van het aanvullend net laten we volledig over aan de Inschrijvers.
475	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	Mogen wij uit vraag en antwoord 210 afleiden dat u wensen van gemeenten die u niet verwerkt heeft in het PvE alsnog meeneemt in de kwalitatieve beoordeling?  Wij gaan ervan uit dat wensen die wél verwerkt zijn in het PvE een bindend karakter hebben en dus niet in de kwalitatieve beoordeling meegaan. Is dit juist?  Dit komt er dan in essentie op neer dat wensen die u zelf afwijst alsnog relevant zijn voor onze bieding. Is dat correct?	De wensen in het PvE zijn wensen en geen eisen. Een wens heeft geen bindend karakter. Deze wensen worden betrokken bij de kwalitatieve beoordeling, waarbij het voldoen aan de wens als positief beoordeeld wordt.  De wensen die niet in het PvE zijn opgenomen hebben een vrijblijvend karakter. Het invullen van deze wens leidt dus niet automatisch tot een positieve beoordeling. Ook hier geldt uiteindelijk het reizigersbelang.
476	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.a	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	Zou u het antwoord op vraag 211 'SMART' kunnen formuleren?	Zie het antwoord bij vraag 475.
477	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	<i>Vraag 212 t/m 217 beantwoordt u als volgt: Het volstaat om uit te gaan van de meest recente dienstregelinggegevens.</i>  Bedoelt u hiermee de dienstregeling van 2014 zoals geldig ten tijde van de aanbestedingsprocedure?	Ja.
478	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2.b	45	Beoordeling kwaliteit Vervoerplan	N.a.v. vraag en antwoord 220. Kunt u het begrip 'logische aansluiting' SMART maken?	Onder een 'logische aansluiting' wordt verstaan of deze aansluiting voor de reizigers een toegevoegde waarde kan hebben. Twee voorbeelden: - Een aansluiting in Beverwijk van de bussen uit Velsbroek op de bussen naar IJmuiden is "niet logisch" omdat er ook een rechtstreekse verbinding tussen Velsbroek en IJmuiden is. Deze overstapverbinding zal niet of nauwelijks gebruikt worden en heeft derhalve geen toegevoegde waarde. - Een aansluiting in Sloterdijk van de bussen uit IJmuiden op de treinen naar Utrecht is "logisch" omdat daarmee vanuit IJmuiden een snelle verbinding met slechts één overstap naar vele bestemmingen in Nederland wordt geboden. Naar verwachting zal deze overstap regelmatig gebruikt worden heeft derhalve toegevoegde waarde. Vanzelfsprekend kunnen Inschrijvers de aangeboden overstapverbindingen en het Vervoerplan motiveren.
479	B.4 - Begrippenlijst	definities	13	begrip reizigerkm's	Wij bevelen u aan het antwoord aan te passen naar "aantal kilometers dat in ritten in de door de concessievrerlener goedgekeurde dienstregeling HIJ afgelegd wordt" . Gaat u daarmee akkoord?	Wij hebben de definitie van Reizigerskilometers aangepast.
480	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 4)	N.a.v. vraag 314. Mogen wij uit uw antwoord afleiden dat u de twee deelvragen van de vraag niet wenst te beantwoorden? Of is hier sprake van een ommissie?	Wij doen geen uitspraken over de wijze waarop de Inschrijver de rittijden bepaald.
481	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 4)	Kunt u dit 'SMART' maken?	Zie het antwoord bij vraag 480.
482	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 385	NVT	eis 7)	(a) Begrijpen wij correct dat de rijtijd tussen aankomst- en vertrekhalte op enig eindpunt van een rit/ beginpunt van een andere rit (inclusief knooppunten) NOOIT meetelt in de DRU's?  (b) Begrijpen wij correct dat de stilstandtijd tussen aankomst en vertrek op enig eindpunt van een rit/ beginpunt van een andere rit c.q. tussenpunt op een rit (inclusief bij knooppunten) soms wel en soms niet meetelt in de DRU's?  (c) Hoe verhoudt zich dit tot de definitie van DRU in B.4 begrippenlijst? Immers ook een eindigende rit kan een stationnement hebben voor opvang van incidenten.  Concrete voorbeelden: Rit x van lijn A komt aan bij een knooppunt en vertrekt 2 minuten later dan rit y van lijn B: stationnement telt dus NIET mee?  Rit x van lijn C komt aan bij een knooppunt en vertrekt 2 minuten later dan rit x van lijn C: stationnement telt dus WEL mee?  Rit y van lijn C komt aan bij een knooppunt en vertrekt 2 minuten later dan rit z van lijn C: stationnement telt dus NIET mee?	(a) Dat geldt alleen als aankomst- en vertrekkerron ver uit elkaar liggen. In deze concessie is dat van toepassing te Haarlem Station en Sloterdijk Station. Afhankelijk van de gekozen oplossing kan daar Amsterdam Burg. De Vlugtlaan aan toegevoegd worden.  (b) Op een eindpunt/beginpunt wordt de stilstandtijd nimmer tot de dru's gerekend. Op een doorgaande lijn/rit wordt de stilstandtijd tot een maximum van 3 minuten, altijd tot de dru's gerekend. Hieraan voegen wij toe: Als een rit halverwege de lijn eindigt en de bus op een tegenrit verder rijdt dan geldt het stationnement ook niet als dru.  (c) Bedoelt is stationnement op doorgaande ritten.  (d) voorbeeld 1: wij nemen aan dat u bedoelt: "als rit y", in dat geval correct. voorbeeld 2: wij nemen aan dat u bedoelt: "als rit x", in dat geval correct. voorbeeld 3: wij nemen aan dat u bedoelt: "als rit z", in dat geval correct.
483	A.1.3 - Lijnfiches	lijn 73	NVT	Aansluitingen bus/trein/ trein bus	Bij Vraag 319 antwoordt u dat de aansluiting te Castricum op de bus naar Alkmaar prevaleert. En bij Vragen 212 t/m 217 antwoordt u "Het volstaat om uit te gaan van de meest recente dienstregelinggegevens"  Indien u hiermee bedoelt dat de aansluiting tussen 73 en 167 in Castricum dient geboden te worden volgens de tijden van lijn 167 van dienstregeling 2014 dan betekent dit dat bus 167 tot 59 minuten stilstaat te Castricum. Dit vinden wij niet plausibel. Kunt u duidelijk per dagsoort en tijdsblok aangeven met welke vertrek- en aankomsttijden van lijn 167 in Castricum wij dienen te rekenen?	U mag, als u kunt aantonen dat u daarmee excessieve stationnementen voorkomt, flexibel met de aansluitingseisen omgaan. Dat geldt ook elders in het netwerk.
484	C - Programma van Eisen	3.2.1	16	Ontsluitingsnorm/ Haltecirkels	U heeft de vragen 346, 347, 348 en 349 feitelijk niet beantwoord. Omdat de ontsluiting potentieel een knock-outcriterium is, ontvangen wij graag alsnog een duidelijke en 'SMARTE' beschrijving van hoe ontsluiting bepaald dient te worden en beoordeeld zal worden.	U mag er vanuit gaan dat het huidige netwerk aan de ontsluitingseisen voldoet. U hoeft derhalve alleen de afwijkingen op het huidige netwerk te onderbouwen.
485	C - Programma van Eisen	3.3.3	18	Minimale bedieningstijden Ontsluitende lijnen en Aanvullende lijnen	U definieert Verbinding als een traject tussen twee knooppunten of tussen een knooppunt en een eind-/beginpunt; u definieert Eindpunt als laatste halte van een rit , en Beginpunt als eerste halte van een rit  Hiermee is elke denkbare rit op het traject van een ontsluitende lijn dus 'volledig'?	De begrippen Beginpunt en Eindpunt worden opnieuw gedefinieerd. Zie bijlage B.4 Begrippenlijst OV Concessie Haarlem-IJmond 2016-2025 d.d.19 augustus 2014
486	C - Programma van Eisen	3.3.5	19	Infrastructuur	Is de huidige concessiehouder HIJ actief betrokken bij dit onderzoek?	De opzet van een investeringsagenda OV bevindt zich nog in de fase van het opstellen van het plan van aanpak. Daar is de huidige Concessiehouder niet bij betrokken.

487	C - Programma van Eisen	3.4	19	Uitgebreider aanbod	Deelvraag (c ) van vraag 360 is niet beantwoord. Kunt u ons alsnog uw antwoord doen toekomen? "Het doel van de aanbesteding is om in de nieuwe concessie op de Stroomlijnen (met name in de spits) snelle en hoogfrequente verbindingen te realiseren, die kunnen concurreren met het autoverkeer." (c) En vanaf wanneer wordt dit dan positief/neutraal/negatief beoordeeld?	Verbeteringen t.o.v. de huidige dienstregeling worden positief beoordeeld.
488	C - Programma van Eisen	3.4	19	Uitgebreider aanbod	Kunt u het begrip 'toegevoegde waarde voor de reiziger' 'SMART' maken?	Onder toegevoegde waarde verstaan we (niet uitputtend) kortere reistijden, kortere wachttijden en langere bedieningsperiodes.
489	A - Offerteaanvraag	5.3.3.2	45	Beoordeling vervoersplan	Op vraag 85 en 202 m.b.t. het beoordelen van het vervoerplan m.b.v. bijlage A.1.7 antwoordt u dat het inderdaad om gemiddelde rijttijden gaat en niet om een 80- of 85- percentiel-benadering. Gemiddelde rijttijden geven geen realistisch beeld, waarbij opgemerkt dient te worden dat een 80 / 85-percentiel-benadering in het beoordelen gebruikelijk is. Accepteert u een dergelijke onderbouwing van het vervoerplan?	Ja, wij beoordelen de onderbouwing van de rijttijden uit het vervoerplan op de 85e percentielwaarde.
490	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	bijlage A.2.2 1. A10	9	"andere data"	Het is ons niet duidelijk welke andere data hier bedoeld worden. Kunt u ons een specificatie hiervan verstrekken?	In algemene zin gaat het om brongegevens die voor reizigers en afnemers interessant kunnen zijn. Op dit moment kunnen wij geen specificatie geven. Te denken valt bijv. aan aanvullende informatie over tarieven, belbussen, algemene informatie over verstoringen en calamiteiten etc.
491	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	bijlage A.2.2 1. A10	9	"andere afnemers"	Het is ons niet duidelijk welke afnemers hier bedoeld worden. Kunt u ons een specificatie hiervan verstrekken?	Met "andere afnemers" wordt bedoeld afnemers die informatie geven over het openbaar vervoer. Op dit moment kunnen wij hier geen specificatie van geven, maar willen wij er zeker van zijn dat alle informatie via gelijke condities (via de NDOV loketten) beschikbaar wordt gesteld.
492	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	bijlage A.2.2 1. A10	9	"andere data"	a) Wat is de doelstelling van het gevraagde? B) In hoeverre sluit dit aan bij de bestaande koppelvlakken die bijna allemaal via NDOV worden doorgeleverd?	a) Om alle informatie via gelijke condities (via de NDOV loketten) beschikbaar te stellen aan alle (mogelijke) afnemers van reisinformatiesystemen. Een voorbeeld is bijv. landelijk verstoringsinformatie die via SPIN wordt ingevoerd. Deze informatie is, voorzover ons bekend, niet voor alle afnemers van de NDOV loketten beschikbaar. b) Het gaat om gegevens/datasets die niet in bestaande koppelvlakken worden aangeleverd.
493	B.1 - Concept Concessiebesluit	39.3 en 39.4	62	aanleveren gegevens	Er is sprake van een discrepantie in het leveren van dezelfde gegevens naar partijen via 1. CC0- of 2. NDOV-voorwaarden. Zeker als GOVI, die de gegevens via CC0 ontvangt, deze gegevens doorlevert conform CC0 aan partijen die eigenlijk deze informatie vanuit het NDOV moeten betrekken (onder NDOV-voorwaarden). Gezien de vertrouwelijkheid en het strategisch belang van bepaalde data verzoeken wij u de NDOV-voorwaarden te gebruiken. Kan de levering aan GOVI onder de NDOV-licentie plaatsvinden?	De provincie Noord-Holland heeft gekozen voor een koploperschap op het gebied van open data en kiest bewust voor gebruik van de CC0 licentie. Wij zijn niet bereid CC0 te vervangen door de huidige NDOV-licentie.
494	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.2.1 A10	9	delen met derdepartijen	Zie antwoorden 289: a) Hoe verhoudt dit zich tot de doelstelling van het Ministerie M&I en het NDOV? b) Deze bestanden voldoen mogelijk aan geen enkele standaard KV; hoe sluit dit aan bij de doelstelling van het NDOV? c) Ontstaat er hierdoor niet een wildgroei aan gegevensbestanden welke allemaal via het NDOV worden gepubliceerd? d) Aan welke <b>soort</b> datasets wordt hierbij gedacht?	a) Voor zover ons bekend is de doelstelling van het NDOV alle beschikbare datasets die relevant (kunnen) zijn voor de reiziger, beschikbaar te stellen. b) Het vrijgeven van data via het NDOV is niet beperkt tot standaard koppelvlakken. Ook datasets waarvoor (nog) geen koppelvlak is, kunnen worden opgenomen in het publicatiedocument. Het ontbreken van een standaard koppelvlak is geen belemmering vormen om een dataset in het publicatiedocument op te nemen. c) Ja, die kans is aanwezig. Indien afnemers dit als probleem ervaren kunnen zij voorstellen indien voor nieuwe of aanvullende koppelvlak functionaliteiten. d) in beginsel om datasets die voor reiziger relevant zijn, bijv. landelijke verstoringsinformatie.
495	B.1.J-1 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	2.3.3	15	KV4	Zie antwoord bij 294: Is de eis voor KV4 hiermee een optionele eis?	Andere, eenvoudigere oplossingen dan gebruik van KV4, zijn mogelijk. Wij verwachten dat Concessiehouder meewerkt aan de implementatie van dynamische perrontoewijzing indien dit wordt toegepast bij knooppunten in het concessiegebied zonder hiervoor kosten in rekening te brengen op basis van Vetag of andere unieke identificatie. De aanvullende functionaliteit om de detectiegegevens te kunnen koppelen aan de ritinformatie, dient uiterlijk binnen 1 jaar na verzoek van de Concessieverlener te zijn geïmplementeerd. (bijv. middels een tabel waarin de unieke identificatie gekoppeld wordt aan het grootwagennummer).
496	B.1.J-3 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	K3.7 & K3.8	2	DRIS-haltes	Zie antwoord bij vraag 295: Is de eis voor KAR type 2 (aansturing DRIS) hiermee een optionele eis?	Nee. Vrijwel alle DRIS-haltes zijn uitgerust met een KAR-modem en werken met KAR type 2. Concessiehouder is verplicht om KAR type 2 berichten bij aankomst en vertrek van deze haltes te sturen.
497	C - Programma van Eisen	5.3.2	31	Controle naleving rituitval	Welk doel dienen deze controles? a) Verbetering kwaliteit dienstregeling; b) toetsing van de kwaliteit van de MIPOV-rapportage; c) beoordeling en afrekening; d) anders, namelijk.....	Al de door u genoemde doelen kunnen van toepassing zijn. De opsomming is hiermee niet limitatief.
498	C - Programma van Eisen	5.4.2	31	Controle naleving punctualiteit	Welk doel dienen deze controles? a) Verbetering kwaliteit dienstregeling; b) toetsing van de kwaliteit van de MIPOV-rapportage; c) beoordeling en afrekening; d) anders, namelijk.....	zie het antwoord bij vraag 497.
499	C - Programma van Eisen	5.5	32	Regelmaat	Welk doel dienen deze controles? a) Verbetering kwaliteit dienstregeling; b) toetsing van de kwaliteit van de MIPOV-rapportage; c) beoordeling en afrekening; d) anders, namelijk.....	zie het antwoord bij vraag 497.
500	Nota van Inlichtingen 1			OVCK data	Als antwoord op de vragen 175,220,235,328,365 en 366 stelt u enerzijds dat de vraag in de volgende NVI beantwoord wordt anderzijds dat deze informatie niet beschikbaar is. Gedetailleerde OVCK-data zijn voor inschrijvers van essentieel belang (zie onze vraag 175 in NVI 1 voor uitleg). Ondanks het feit dat u deze als provincie wellicht niet direct beschikbaar heeft, is deze wel beschikbaar en bruikbaar voor huidige vervoerder. Om een level playing field te creëren willen wij u derhalve met klem verzoeken de OVCK-data ter beschikking te stellen zoals verzocht in NVI 1	Zie het antwoord bij vraag 175.
501	C - Programma van Eisen	3.4	19	Uitgebreider aanbod	Kunt u het begrip 'toegevoegde waarde voor de reiziger' 'SMART' maken?	Zie het antwoord bij vraag 488.
502	B.1 - Concept Concessiebesluit	Bijlage S		punctualiteitsboete	Gezien het feit dat er, afgezien van de vakantieperiode, één dienstregeling wordt aangeboden, lijkt het ons onwenselijk om een punctualiteitsboete op te leggen met als basis de prestaties van een kwartaal. Wilt u de boeteclausule aanpassen naar een jaarlijks berekende grondslag?	Nee.
503	C.2 - Overzicht woongebieden				Wat is de betekenis van de kolom "voldoet aan eisen woongebied" en waarom is die bij veel Buurten niet ingevuld.	Hiermee maakt de provincie duidelijk hoe de, door de provincie samengevoegde buurten/wijken (op basis van CBS Kercijfers en Buurten 2013), zijn samen samengesteld. Alleen de buurten/wijken waar de laatste kolom is ingevuld, tellen mee bij de beoordeling van de ontsluitingseisen. Bijvoorbeeld: Heemskerk-Dorp is opgebouwd uit de wijken Centrum en Zaalbergkwartier. De samengevoegde wijk Heemskerk-Dorp hoeft niet (apart) ontsloten te worden door de bus. De buurten Commandeurs, Eikenhof en Landgoed Marquette zijn niet samengevoegd. De eerste dient wel te worden ontsloten door de bus, de laatste twee weer niet.
504	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43		Geldt de variabele bijdrage cf G.C.2 ook in geval van opgedragen minderwerk (zoals bijvoorbeeld een vermindering van het aantal DRU's van 45.500 die zich in 2012 heeft voorgedaan)?	Bij mutaties in dru's van meer dan 5% worden separate afspraken gemaakt. Dit geldt ook voor de variabele bijdrage.
505	A - Offerteaanvraag	5.3.1	41		Is het aanbieden van vraagafhankelijke DRU's (zoals belbussen) toegestaan?	Neen.
506	A - Offerteaanvraag	5.3.1	41		Hoe worden aangeboden vraagafhankelijke DRU's gewogen ten opzichte van aangeboden vraagonafhankelijke DRU's	Vraagafhankelijke DRU's zijn niet toegestaan.
507	Nota van Inlichtingen 1			vraag 410	De Stadsregio Amsterdam verwijst voor Vervoerplan 2015 Amstelland- Meerlanden naar de Provincie, graag ontvangen daarom van u wij dit Vervoerplan dat immers voor de routes in Haarlem relevant is.	Op verzoek van de Stadsregio Amsterdam hebben wij het memo dat zij ons hebben gezonden over de wijzigingen in Amstelland Meerlanden voor 2015, bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd als bijlage A.1.12-i.
508	C - Programma van Eisen	3.1.2	15		Is onze interpretatie correct dat een verbinding als stroomlijn tussen Zandvoort Noord en station Zandvoort niet noodzakelijk is.	Dat is niet correct. Zie ons antwoord bij vraag 421.
509	C - Programma van Eisen	3.2	15		Hoe dienen we de ontsluitingseis te interpreteren bij een wijk met meer dan 2.000 inwoners die buurten bevat met meer dan 2.000 inwoners. Bijvoorbeeld (bijlage 2) Beverwijk Vondelkwartier met 3745 inwoners. Moet 90% van alle adressen in Vondelkwartier binnen de straal van 800/600/400 meter liggen, of OOK 90% van de woningen van Buurt Ronde Boogaard met 2765 inwoners	Het volstaat dat 90% van alle adressen van het Vondelkwartier binnen een straal van 800/600/400 meter van een halte liggen.
510	A - Offerteaanvraag	2.2	12	Planning	Bent u bereid om de inschrijvingstermijn te verlengen met de periode van 2 maanden gelet op de bijzonder krappe doorlooptijd en een wederzijds belang om te kunnen komen tot een kwalitatieve goede inschrijving?	Wij zijn van mening dat met de huidige inschrijvingstermijn (105 dagen) alle partijen voldoende tijd ter beschikking staat om de beschikbare informatie in hun inschrijving te verwerken. Daarbij is ook rekening gehouden met het feit dat er reeds op 27 mei een deel van de informatie beschikbaar was. Wel hebben wij besloten om, als gevolg van het beschikbaar stellen van aanvullende MIPOV-data bij de Nvl 2 en met het oog op het Level Playing Field en de kwaliteit van de Inschrijvingen, de inschrijftermijn met twee (2) weken te verlengen tot donderdag 30 oktober 2014 vóór 14:00u. Deze verlenging is eenmalig en geldt als fatale termijn. De verlenging heeft invloed op de planning van de aanbesteding, zodoende is de planning in deel A - Offerteaanvraag herzien.
511	A - Offerteaanvraag	4.4.2	22	Bankgarantie	Om bij inschrijving te kunnen verklaren dat wij bij gunning aan de voorwaarden van een bankgarantie kunnen voldoen moeten wij dit met onze bank afstemmen. Hiervoor moeten wij beschikken over de tekst van de bereidverklaring en de bankgarantie. Wilt u de teksten zo spoedig mogelijk beschikbaar stellen?	Het is gebruikelijk dat een bankgarantie en bereidverklaring door bank zelf worden opgesteld. Bij inschrijving voldoet de ondertekening van de "Eigen Verklaring".
512	A - Offerteaanvraag	4.4.2	22	Bankgarantie	In lid 3 staat dat een bankgarantie moet worden overlegd binnen 21 dagen nadat de Concessieverlening definitief is. Wilt u aangeven wat het moment is waarop de Concessieverlening definitief is en of/hoe de Concessiehouder hierover geïnformeerd wordt?	Het Concessiebesluit is definitief indien de opschortende voorwaarden van Gedeputeerde Staten zijn komen te vervallen. Dat wil zeggen dat er van rechtswegen geen bezwaren zijn tegen de concessieverlening én verificatie (gegevens EMVI) van de winnende Inschrijver heeft plaatsgevonden. De Concessiehouder zal hierover schriftelijk worden geïnformeerd.
513	A - Offerteaanvraag	5.3.3.1	44	Capaciteitinzet	Graag ontvangen we de HB loggegevens met aantallen in- en uitstappers per halte op ritnummer. U geeft aan deze gegevens niet te hebben. Wij willen u graag vriendelijk verzoeken deze gegevens op te vragen bij de huidige vervoerder en ons deze vervolgens te verstrekken.	Nee, deze gegevens zijn niet op ritnummer beschikbaar. Wij zijn van mening dat u op basis van de HB-log gegevens die wij hebben verstrekt en de gegevens die bij deze Nvl worden verstrekt, voldoende informatie heeft om de capaciteitsinzet te kunnen berekenen.

514	A.1.5 - HB loggegevens HIJ 2013	2.2	5	Klantenbarometer	Zowel in de OV-Klantenbarometer 2013 als in het Vervoerplan 2014 noemt Connexxion het rapportcijfer van 7,6 op klantenwaardering. Is het realistisch om bij de bepaling van de bonus uit te gaan van de OV-Klantenbarometer, terwijl twee aanvullende onderzoeken, in opdracht van de provincie, beduidend lagere scores laat zien (Goudappel Coffeng: p1 score 7,2, p2 score 6,6, Moventem: score 7,03). U geeft aan dat beide onderzoeken niet representatief zijn als het gaat om de klantwaardering. Welk onderzoek is naar de beleving van de opdrachtgever wel representatief en dient daarmee gehanteerd te worden als uitgangspunt?	Op dit moment is dat de OV-klantenbarometer van KpVV. In een later stadium kan deze geheel of gedeeltelijk vervangen worden door klanttevredenheidsonderzoek door van de provincie. De Concessieverlener zal hierover in de implementatieperiode/1e concessiejaar afspraken maken met de nieuwe Concessiehouder.
515	A 1.8 - Personeelsopgave Connexxion + Deskundigen Verklaring			Bedrijfsregelingen	Het is gebruikelijk om op voorhand de bedrijfsregelingen en referentiedocumenten te verstrekken zoals die op dit moment worden gehanteerd door de huidige vervoerder. U geeft aan dat u deze gegevens niet beschikbaar heeft. Hierbij willen we u verzoeken om deze gegevens op te vragen bij de huidige vervoerder en ons deze gegevens vervolgens te verstrekken.	Zie antwoord bij vraag 435 en 436.
516	A.1.18 - Overzicht Opbrengsten 2011 t/m 2013 inclusief SOV			Overzicht reizigersopbrengsten 2011 t/m 2013, incl SOV	Kunt u de reizigersopbrengsten volgens het meegestuurde format (bijlage 1) vrijgeven. Gezien de gegevens die de huidige vervoerder als zittende vervoerder bij andere aanbestedingen verstrekt, mag dat geen probleem zijn.	Wij verwijzen u naar de gewijzigde bijlage A.1.17. De Provincie is daarmee van mening dat Inschrijvers voldoende informatie ter beschikking hebben om een Inschrijving te kunnen doen.
517	B.1 - Concept Concessiebesluit	20.8.a.i	31	Geleidingsbanden	Artikel 20, lid 8.a.i verplicht chauffeurs om gebruik te maken van aanwezige geleidingsbanden bij toegankelijke haltes. U geeft aan geen garantie te kunnen geven dat de geleidingsbanden bij alle haltes zodanig zijn geplaatst dat het gebruik niet tot schade aan de bussen leidt omdat u slechts van een beperkt deel van het wegennet de wegbeheerder bent. Bent u bereid om zich hier voor in te spannen richting de overige wegbeheerders om dit te regelen?	Wij zullen ons, samen met de nieuwe Concessiehouder, hiervoor inspannen.
518	B.1 - Concept Concessiebesluit	22	32	Overdracht ZE-materieel	Onderdeel van het Convenant Overdracht Materieel (zie artikel 20 van het concept Concessiebesluit) is dat de Concessieverlener instemt met o.a. de financiële aspecten. Hierbij wordt ook gekeken naar de wijze van afschrijving van het materieel en de wijze van berekening van de waarde van de voertuigen. Als dat overeenkomstig is met de wijze waarop dit in de branche gebruikelijk is (en niet de overnemende partij benadeelt dan wel de overgevende partij bevoordeelt), zal de Concessieverlener hiermee instemmen. Wat verstaat u onder de gekozen formulering 'met de wijze waarop dit in de branche gebruikelijk is'?	Wij willen de gekozen formulering op dit moment niet verder specificeren. U kunt suggesties opnemen in uw transitieplan. Het Convenant Overdracht Materieel wordt tijdens de Concessie in gezamenlijk overleg vastgesteld.
519	B.1 - Concept Concessiebesluit	23.1	33	Personeelsvoorwaarden	U stelt in artikel 23 eisen aan het personeel. U geeft aan op dit moment niet te beschikken over een overzicht van de exploitatieve randvoorwaarden en de bedrijfsregels zoals deze in de huidige concessie van kracht zijn. Mogen we u verzoeken om deze informatie op te vragen bij de huidige vervoerder en deze vervolgens aan ons te verstrekken?	Zie antwoord bij vraag 435 en 436.
520	B.1 - Concept Concessiebesluit	33.7	54	Algemene eisen aan reisinformatie	U geeft aan dat met 'bij verstoringen in de dienstuitvoering en bij ad hoc omleidingsroutes', voor zover technisch mogelijk, bij elke afwijking van de normale route, in de bus de actuele tijden/haltes/route getoond moet worden. Wie stelt vast wat er technisch mogelijk is en op wat voor wijze? Kunnen hier specificaties voor worden gegeven door u?	Wij willen tijdens de implementatieperiode hierover met de Concessiehouder afspraken maken.
521	B.1 - Concept Concessiebesluit	37.2	58	Informatie op haltes	U geeft aan op dit moment geen overzicht te hebben van alle bushaltes en abri's incl. formaten/afmetingen per halte (en indien van toepassing het formaat van panelen in haltes/abri's). Kunt u de huidige vervoerder verzoeken u alsnog deze gegevens te doen toekomen en deze vervolgens verstrekken?	Nee, zie het antwoord bij vraag 19.
522	B.1.H - Eisen t.a.v. toegankelijk materieel	15	1	Communicatiemiddelen in de bussen	In bijlage H, lid 15 stelt u dat er communicatiemiddelen moeten worden aangebracht op een hoogte van max. 1.500 mm in het lage vloergedeelte van de bussen. Wat voor communicatiemiddelen worden hier bedoeld?	Hiermee worden bedoeld de stopknoppen.
523	B.1.L - Eisen aan OV Chipkaartsysteem	3, lid 3	2	Afhandeling storingen	U geeft aan niet te beschikken over een lijst met aantal storingen, gecategoriseerd naar type storing en per in het artikel genoemde en geïnstalleerde objecten, gedurende de afgelopen concessieperiode en welke jaarlijkse kosten hiermee gemoeid zijn geweest. Als dit niet mogelijk is voor de gehele concessieperiode dan tenminste over het jaar 2013. Wij willen u vriendelijk verzoeken om deze informatie op te vragen bij de huidige vervoerder en deze vervolgens ter beschikking te stellen.	Naar onze mening heeft u dit gegeven niet nodig om een eigen Inschrijving te doen.
524	C - Programma van Eisen	2.3	11	Brongegevens	U geeft aan dat brongegevens gegevens zijn die rechtstreeks afkomstig zijn van de bron, dat wil zeggen niet geaggregeerde data/gegevens. Welke bronnen worden concreet gehanteerd?	Kenmerk van brongegevens is dat deze aan de bron, dwz daar waar ze gemeten/geconstateerd worden, waargenomen kunnen worden. De Concessiehouder heeft een zekere vrijheid ten aanzien van de inrichting van de informatievoorziening. Concessieverlener schrijft niet voor welke bronnen moeten worden gehanteerd.
525	C - Programma van Eisen	3.7.3	20	Cruiseterminal	Het gepiekte aanbod van passagiers van de veerboot op de halte bij de cruiseterminal wordt door u niet aangemerkt als een uitzonderlijke situatie. Wat is de bron van deze gegevens?	Op de website <a href="http://www.felisonterminal.nl">www.felisonterminal.nl</a> kunt u ruim van tevoren zien wanneer en hoe laat de cruiseboten arriveren in IJmuiden.
526	C - Programma van Eisen	3.8.1	21	Buurtbussen	Indien een ontsluitende lijn als buurtbus wordt geëxploiteerd veronderstelt u in de vorige NvI dat de DRU's van deze lijn dan onderdeel zijn van de bieding. Mogen we daaruit concluderen dat de DRU's van een buurtbus dus onderdeel uitmaken van de totale aangeboden DRU's ?	Dat is niet correct. De DRU's van een buurtbus tellen niet mee in de bieding.
527	C - Programma van Eisen	3.9.2	22	Strandlijn	Op zomerse dagen wil zeggen wanneer de verwachte temperatuur 25°C of hoger is. Wie stelt vast en op welke wijze of deze temperatuur wordt gehaald?	Zie het antwoord bij vraag 444.
528	C - Programma van Eisen	4.2	26	Herinrichting en infrastructuur	Zoals het nu beschreven is, kan er pas bij een project van langer dan 3 maand een vergoeding afgesproken worden. Het kan zijn dat een kortdurende ingreep een groter nadelig effect heeft dan een ingreep van 4 maanden. Kunt u een maximumbedrag instellen ten aanzien van het totaal aantal infra-aanpassingen, conform bijlage B.1.R waarbij de kosten per item lager zijn dan € 5.000 (bijv. per lijn en/of per jaar) maar bij elkaar optellen tot een veelvoud, oftewel, kan er een maximumbedrag worden vastgesteld per jaar, waarbij het financiële risico voor de opdrachtnemer wordt neergelegd en worden afgesproken dat wanneer het totaalbedrag hier boven uitkomt deze kosten worden gedragen door de opdrachtgever en/of derden?	Neen, wij houden vast aan deze opzet en daarbij is bijlage B.1.R leidend. In geval van extreme situaties zullen Concessiehouder en Concessieverlener in overleg treden en tot een oplossing trachten te komen.
529	C - Programma van Eisen	5.3.1	30	Rituitval	De opdrachtgever heeft de keuze gemaakt om de bijdrage te baseren op de daadwerkelijk gereden kilometers. Is de opdrachtgever bereid om de eventuele ontstane correctie niet in mindering te brengen ingeval er aangetoond kan worden dat de oorzaak van de (rit) uitval ontstaan is als gevolg van niet verwijtbare overmacht?	Wij verwijzen u naar Artikel 46 van het Concept Concessiebesluit.
530	C - Programma van Eisen	6.4	35	Communicatieapparatuur	U geeft aan dat al het materieel voorzien moet zijn van KAR- en Vecom/Vetag-apparatuur. Dit impliceert dat dit ook van toepassing is voor buurtbussen. Is deze interpretatie juist?	Nee, bij buurtbussen volstaat KAR als het gaat om "KAR en Vecom/Vetagapparatuur".
531	C - Programma van Eisen	17.2.1	61	OV Tool	De Concessiehouder dient hiervoor informatie beschikbaar te stellen. Op dit moment is dat de MIPOV informatie dan wel andere informatie die de Concessiehouder in het kader van de informatievoorziening aan de Concessieverlener beschikbaar dient te stellen. Kunt u toelichten wat u bedoelt met 'dan wel andere informatie'?	Onder andere informatie kan bijvoorbeeld worden verstaan de aanlevering van ov-chipkaartdata. U mag er vanuit gaan dat hierover vooraf overleg zal worden gevoerd met de Concessiehouder en dat de Concessieverlener hier zorgvuldig mee zal omgaan.
532	C - Programma van Eisen	18.1	64	Meerwerk	Meerwerk wat een extra bus vereist is veel duurder dan meerwerk wat verricht kan worden zonder dat hiervoor een extra bus hoeft te worden aangeschaft. Indien het meerwerk leidt tot een forse toename van het aantal in te zetten bussen zal de Concessieverlener hierover in overleg treden met de Concessiehouder. Wat beschouwt u als een forse toename in het aantal in te zetten bussen?	Daarbij moet u denken aan een toename van meer dan 5%.
533	Nota van Inlichtingen 1	vraag 382		Rolstoel	M.b.t. punt 2 stelt u dat de kosten niet worden gedragen door de provincie. Is deze cursus verplicht? En wanneer vrijwilligers van de buurtbusvereniging deze training niet willen volgen, wat zijn dan de consequenties? En wie handhaaft? Je kunt wel willen faciliteren maar dwingen vanuit een vervoerder wordt lastig. M.b.t. punt 3 geeft u aan dat deze situatie niet voorkomt, daarmee is echter niet gezegd dat dit in de toekomst niet gaat gebeuren. Hoe wordt hiermee omgegaan?	De opleidingskosten worden gedragen door de Concessieverlener. Verder willen wij in dit kader niet ingaan op "als..." vragen. U kunt er op rekenen dat in dit soort gevallen de Concessieverlener in redelijkheid en billijkheid zal beslissen.
534	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	11 lid 3	8	Antwoord op vraag 159	In artikel 11 lid 3 van de concept subsidiebeschikking wordt verwezen naar lid 1 sub a en sub b. Dit moet ons inziens zijn lid 2 sub a en sub b. Bent u het daarmee eens?	Er wordt in de Concept Subsidiebeschikking verwezen naar lid 2 sub a en sub b. De tekst is daarmee correct.
535	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	berekening suppletie.	U stelt hier dat de factor 0,98 is gebaseerd op een reizigersgroei van 2%. Wanneer wij de formule invullen met, even als voorbeeld, 100% suppletie, zouden wij bij gelijkblijvende reizigerskilometers (dus de 2% is niet gehaald), circa € 300.000 minder aan exploitatiebijdrage ontvangen. Wanneer we dit jaar op jaar doen, neemt dit 'gemiste bedrag' af tot ca. € 280.000 in het laatste jaar. Dit is het gevolg van het aflopende plafondbedrag. Wij begrijpen dat uw groei doelstelling 2% <b>per jaar</b> is. In dat geval zou je verwachten dat er jaar op jaar, dus groei op groei zou moeten zijn. Dat zou zich dan weer in de formule moeten vertalen. Als we het op die manier uitleggen zal, bij structureel gelijkblijvende reizigerskilometers en geboden 100% suppletie, de gemiste exploitatiebijdrage in het laatste jaar ca. € 2.300.000 bedragen! a. Welke uitleg is de juiste? b. Kunt u een werkend voorbeeld van de berekening, passend bij de juiste uitleg, verstrekken?	Uw uitleg met het berekende verschil van ongeveer 300.000 euro per jaar bij een X-factor van 100 en een gelijkblijvend aantal reizigers is correct. Voor het overige verwijzen we naar het antwoord bij de vragen 75 en 80.
536	C - Programma van Eisen	1.1.2	8	Doelstelling aanbesteding	Interpreteren wij het correct dat een resultaat van maatschappelijke waarde kan zijn, dat er meer reizigerskilometers met het OV wordt gerealiseerd?	Dat is correct, met die kanttekening dat dit vooral het geval is als de reizigerskilometers afkomstig zijn van auto, motor of bromfiets.
537	C - Programma van Eisen	5.4.1	31	Punctualiteit	Hoe tonen we de hier bedoelde vertraging van een andere bus of trein door congestie aan (bijvoorbeeld van een andere vervoerder, waarop aansluiting wordt geboden)?	Dit kunt u aantonen met behulp van de dynamische reisinformatie van de betreffende vervoerder(s). U kunt dit uitwerken in het betrouwbaarheidsplan.
538	C - Programma van Eisen	7.2	37	Informatie voorafgaand aan de reis	Voor informatieuitwisseling met externe partijen voor wat betreft Producten, Prijzen en Tarieven, is een nationaal geldende standaard ontwikkeld (PPT koppelvlak). Kunnen we ervan uitgaan dat u voor uitwisseling van brongegevens doelt op dit koppelvlak?	Dat is correct.
539	C - Programma van Eisen	17.2.2	61	OV Tool	De Concessiehouder dient hiervoor informatie beschikbaar te stellen. Welke specifieke informatie wordt hier bedoeld?	In eerste instantie wordt hiermee de informatie bedoeld uit het MIPOV. In een later stadium kan dit worden aangevuld met andere data, bijvoorbeeld ov-chipkaartdata.
540	B.1 - Concept Concessiebesluit	40.1	52	VOV-model	Er wordt verwezen naar oplevering van opbrengsten en kosten volgens VOV-model. Dit model wordt volgens ons in de markt eigenlijk niet meer gebruikt of zien wij dit verkeerd?	Tijdens de implementatieperiode wordt dit gezamenlijk uitgewerkt.
541	B.1 - Concept Concessiebesluit	40.2	52	Aanwijzingen verantwoording	a. Wat wordt bedoeld met dit artikel? B. Wat bedoelt u specifiek met 'aanwijzingen'?	a) In de implementatieperiode willen wij afspraken maken met de nieuwe Concessiehouder over de wijze waarop de financiële verantwoording wordt aangeleverd. Indien beide partijen geen overeenstemming bereiken, kan de Concessieverlener aanwijzingen geven aan de Concessiehouder over hoe de financiële verantwoording dient te worden ingericht/aangeleverd. b) Zie het antwoord bij a).



542	B.1 - Concept Concessiebesluit	11	18	Punctualiteitsnormen en boetes	Uw wens tot punctualiteit is begrijpelijk; de huidige concessie scoort dan ook hoog op klanttevredenheid met betrekking tot punctualiteit. Echter, de huidige concessie kent tussen 'te vroeg' en 'te laat' een venster van 240 seconden. Dit wenst u nu terug te bengen tot 120 seconden. Wanneer het huidige, goed gewaardeerde, presteren wordt afgezet tegen de nieuwe normen en het bijbehorende boeteregime zijn wij na drie maanden reeds het maximale jaarlijkse boetebedrag van € 750.000 verschuldigd. In druk verkeer is een venster van 120 seconden te krap, gezien de sterk wisselende verkeersdrukke op de dag, tussen de verschillende dagen, tussen de seizoenen en met de invloed van het weer. Een dienstregeling blijft immers toch een 'grootste gemene deler', passend op al deze situaties. Door een dermate streng regime op te leggen loopt u het risico dat partijen strategisch gaan inschrijven door de maximale boete inrekenen en verder alle normen, dus niet alleen die van punctualiteit, niet meer al te nauw te nemen. Dat kan niet uw bedoeling zijn. Bent u bereid het venster van 'op tijd' te verruimen?	Nee, daar zijn wij niet toe bereid.
543	Nota van Inlichtingen 1	vraag 113		Zomerse dagen en evenementen	Begrijpen wij dit antwoord goed dat wij op formulier A.3.1., voor de vergelijkbaarheid van offertes, 506 DRU's moeten opnemen voor dit vervoer? Zo niet, hoe kunnen deze DRU's dán deel uitmaken van de aanbidding?	Voor de beoordeling van de Inschrijving kan worden volstaan met het opnemen van 506 DRU's in de aanbidding.
544	Nota van Inlichtingen 1	vraag 175		Gemankeerde vraag	Het lijkt alsof hier twee vragen doorelkaar zijn weergegeven. Kunt u voor de duidelijkheid de correcte vraag weergeven?	Zie vraag 175 in deze Nvl2.
545	Nota van Inlichtingen 1	vraag 369		Aantonen uitzondering	U stelt hier dat indien de concessiehouder naar uw tevredenheid aantoont dat het vervoer niet noodzakelijk is om aan de vervoervraag te voldoen, dit vervoer niet hoeft te worden geboden. De vraag is kostprijs technisch natuurlijk gericht op de aanbesteding, niet op de concessieperiode. a. Wat gebeurt er wanneer de onderbouwing van de keuze niet uw goedkeuring kan wegdragen? b. Wordt dan de bieding terzijde gelegd? c. Of wordt de inschrijver gedwongen deze ritten alsnog te gaan rijden, dus een ophoging van het aantal DRU's zonder dat deze voor meerwerkvergoeding in aanmerking komen?	a) Deze vrijstelling geldt niet voor de aanbesteding, maar pas na ingang van de concessie. b) Zie het antwoord bij a) c) Zie het antwoord bij a)
546	Nota van Inlichtingen 1	vraag 36	3	Inzet materieel	In het Programma van Eisen geeft u aan dat duurzaamheid wordt onderscheiden in (1) klimaatdoelstellingen en (2) leefbaarheidsdoelstellingen. U geeft aan dat klimaatdoelstellingen worden uitgedrukt in uitstoot CO2 en gebruik van ruimte en grondstoffen. U geeft aan dat Leefbaarheidsdoelstellingen bestaan uit vermindering van uitstoot (NOx, fijnstof en roet) en beperking van geluidsoverlast. Deze elementen zien wij terug in GC.5. duurzaamheids plan. In GC.4. inzet [materieel plan] krijgt een hybride bus, conform vraag 36 van nvl 1, een duurzaamheids factor 2,0. Een diesel hybride bus heeft echter een veel hogere CO2 uitstoot dan een Euro 6 Biogas / Groengas bus [TNO/CE Delft, Factsheet brandstoffen voor het wegverkeer, Juni 2014]. Conform de Euro 6 normering is de uitstoot van hybride en Biogas / Groengas gelijk. Waarom geeft u Hybride een hogre duurzaamheids score dan Biogas / Groengas terwijl CO2 uitstoot van een Hybride bus veel hoger is?	De gekozen scores worden niet verder toegelicht.
547	Nota van Inlichtingen 1	vraag 91	7	Inzet materieel	Het antwoord op vraag 91 is in tegenspraak met het antwoord op vraag 90. U geeft daarmee aan de Groen gas niet d.m.v. certificaten toegepast kan worden. Dit is in tegenspraak met het europese besluit "RICHTLIJN 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen. Daarin is bepaald dat gas vergroend kan worden d.m.v. groengas certificaten. De certificaten dienen van een aantoonbare duurzame bron afkomstig te zijn. D.m.v. een gesloten systeem "Verto gas" kunnen deze certificaten worden toegekend aan gas dat een het gasnetwerk onttrokken word. Dit is de wijze waarop in Nederland op groengas gereden wordt. Deze wijze sluit aan bij de Nederlandse wetgeving. Bedoelt u met uw definitie van Groen gas ook aan te sluiten bij de Nederlandse wetgeving en dus de Europese richtlijn 2009/28/EG.	Zie antwoord op vraag 425.
548	C - Programma van Eisen	13.2	54	Duurzaamheidsplan	In de huidige concessie maakt de vervoerder gebruik van twee (Groen)gas tankstations in Haarlem en in Velsen. Deze stations staan op gemeenteground en zijn niet het eigendom van de huidige concessiehouder. Kan de nieuwe concessiehouder gebruik maken van deze bestaande tank en stallingsfaciliteiten. Met wie kunnen hierover afspraken worden gemaakt t.b.v. de inschrijving.	Daar kunnen de Inschrijvers contact over opnemen met CNG NET BV.
549	Bijlage A.1.11	A.1.11-b en e			In bijlage A.1.11 schetst u de opzet van de dienstregeling 2014. Er lijkt echter een verschil te zitten tussen de dienstregeling van lijn 567 in bijlage A.1.11-b en in bijlage A.1.11-e. In de eerstgenoemde bijlage rijden er ritten van/naar de halte Wim van Eststraat, in de tweede bijlage van/naar de halte Papentorenvest. Welke dienstregeling dient als uitgangspunt te worden genomen?	Bijlage A.1.11 - b geeft de juiste dienstregeling weer voor 2014. Bijlage A.1.11 - e kan als vervallen worden beschouwd.
550	Bijlage A.1.7	Toelichting			In de Toelichting bij de rijtjidgegevens worden enkele maatregelen benoemd die (kunnen) leiden tot een noemenswaardige verkorting van de rijtijd op bepaalde lijnen. Zijn deze effecten ingerekend in de rijtijden die zijn gepresenteerd bij het bestek (in bijlage A.1.11 en in bijlage A.1.12)? Moeten deze voorgerecalculeerde rijtijdefecten door de inschrijver overgenomen te worden in de inschrijving?	De genoemde maatregelen in de toelichting bij Bijlage A.1.7 zijn gerealiseerd voor de start van de nieuwe Concessie. Deze rijtijdefecten zijn niet verwerkt in de bijlagen A1.11 en A1.12. Wij geven in de toelichting bij Bijlage A.1.7 aan dat de Inschrijver bij zijn Inschrijving rekening kan houden met de gegeven informatie. Het is aan de Inschrijver of hij dat doet.
551	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzetplan materieel	U heeft bij de vorige Nvl een aanpassing gedaan door Hybride bussen toe te voegen. De vraag is nu of elektrische bussen waarbij alleen de verwarming via een kleine diesel generator gaat nog steeds gewaardeerd worden als zero emissie bussen?	Zero emissie is 100% emissieloos. Materieel met een (kleine) dieselgenerator wordt dus als hybride gewaardeerd.
552	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	Artikel 10	8	Indexering	In de door het NEA berekende LBI index wordt de kostensoort Bus Elektrisch nog niet opgenomen. Hoe gaat u dit in de indexering opnemen?	Wij zullen t.z.t. NEA verzoeken om de kostensoort Bus Elektrisch op te nemen in de LBI.
553	Nvl 2				Over het wel of niet opnemen van de buurtbus DRU's in het totaal dat beoordeeld wordt binnen GC1 heeft u bij ons verwarring gesticht met de ogenschijnlijk tegenstrijdige antwoorden op vraag 13, 462 en 526. Kunt u hier een nog duidelijker antwoord verschaffen geven dat deze tegenstrijdigheid voor ons wegneemt?	Het antwoord op vraag 526 is aangepast. De DRU's van een buurtbus tellen <b>niet</b> mee in de bieding. Daarmee zijn de antwoorden op de vragen 13, 461 en 526 met elkaar in overeenstemming.
554	Nota van Inlichtingen 2	vraag 548	54	Duurzaamheidsplan	De gemeente Haarlem is bereid onder condities als voor Connexxion Facilitair Bedrijf BV de stallingsruimte aan de Jan van Krimpenweg te verhuren aan (een) nieuwe concessiehouder(s). Daarbij is het onder condities mogelijk een deel of delen te huren. Wij hebben begrepen dat het terrein door de huidige concessiehouder gebruikt wordt voor twee concessies. Rekening dient te worden gehouden met het feit dat er maar een deel van het terrein ter beschikking komt van een nieuwe concessiehouder. Is het te allen tijde mogelijk om het CNG-tankstation met bussen te bereiken alsmede daar CNG te tanken? Is er een recht van overpad afgesproken met de huidige concessiehouder en/of eigenaar van het CNG-tankstation?	Het CNG-tankstation is met bussen te bereiken en daar kan getankt worden.Of er een recht van overpad is afgesproken is ons niet bekend. Daarvoor dient de Inschrijver zich te wenden tot de gemeente Haarlem.
555	Nota van Inlichtingen 2	vraag 548	54	Duurzaamheidsplan	Voor het terrein aan de Jan van Krimpenweg in Haarlem zijn jaarlijks nog stilzwijgende verlengingen mogelijk tot 30 november 2017. Betreft het hier een eenzijdige stilzwijgende verlenging en zo ja welke partij heeft dat eenzijdigrecht?	Deze vraag kunnen wij niet beantwoorden. Daarvoor dient de Inschrijver zich te wenden tot de gemeente Haarlem.
556	Nota van Inlichtingen 2	vraag 548	54	Duurzaamheidsplan	De huurovereenkomst voor de stallingsruimte van de bussen aan de Amsterdamseweg in Velsen loopt tot 31 oktober 2019. Indien er in de periode tot 31 oktober 2019 geen mogelijkheid is om op genoemde locatie bussen te stallen, is er dan te allen tijde mogelijk het op de locatie gelegen CNG-tankstation te bereiken en bussen daar af te tanken? Is er door de gemeente Velsen met de huidige huurder een recht van overpad afgesproken?	Het CNG-tankstation is met bussen te bereiken en daar kan getankt worden. Of er een recht van overpad is afgesproken is ons niet bekend. Daarvoor dient de Inschrijver zich te wenden tot de gemeente Velsen.
557	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 511		Bankgarantie	In de meest recente aanbestedingen hebben opdrachtgevers een format voor een 'bereidstellingsverklaring Bankgarantie' voorgeschreven. Ook de financiële instelling met wie wij zaken doen hanteert graag een format van de opdrachtgever. Wij hebben een tekst in de bijlage gevoegd die in eerdere OV-aanbestedingen voor alle betrokken partijen werkbaar is gebleken. Kunt u bevestigen dat een dergelijke verklaring voldoet voor de onderhavige aanbesteding?	Ja. Maar het staat de Inschrijver vrij een vorm te kiezen met inachtnaam van de minimum eis op dit punt.
558	A.3.X - Standaardformulier	Voorbeeld A.3.2		Suppletie	De afname van de maximale bijdrage van de Provincie Noord-Holland wijkt af van de afname in paragraaf 5.3.2 van de Offerteaanvraag. Kunt u aangeven welke juist is?	De tekst van paragraaf 5.3.2 is leidend. Het rekenvoorbeeld is bedoeld om de berekening van het variabele deel te verduidelijken. De afname van de maximale bijdrage is verwoord in lid 2 van paragraaf 5.3.2. De blauwe vakken van het voorbeeld A.3.2. zijn aan te passen en in het gerepresenteerde voorbeeld fictief.
559	A - Offerteaanvraag	5.3.4	46	afschrijvingstermijn	In uw antwoord op vraag 447 betreffende de overnameverplichting aan het einde van de concessie voor zero-emissievoertuigen corrigeert u de vraagsteller door aan te geven dat het een overname mogelijkheid betreft in plaats van een overnameverplichting. Uit de vraagstelling lijkt het of de overname mogelijkheid geldt voor alle zero-emissie voertuigen, ongeacht het moment dat ze instromen. Is dat correct?	Bij het opstellen van uw aanbidding kunt u ervan uitgaan dat de Concessiehouder de mogelijkheid heeft om zero-emissie voertuigen die in 2019 of 2020 instromen aan het einde van de Concessieperiode over te dragen.
560	A - Offerteaanvraag	5.3.4	46	zero-emissie	In uw antwoord op vraag 448 geeft u aan dat de Provincie waarde hecht aan een goede implementatie van zero-emissie en dat gedurende de Concessie de Provincie samen met de Concessiehouder over materiaal-aanschaf en investeringen beslissingen zal nemen. Wat is de rol van de Provincie bij het nemen van dergelijke beslissingen? De inschrijver dient een implementatieplan in te dienen en een Transitieplan. Hierbij hoort een bepaalde investering en kostenniveau dat in de aanbidding ingerekend zal worden. Het kan ons inziens niet zo zijn dat de door u beschreven gezamenlijke beslissing nooit kan leiden tot een hogere investering danwel hoger kostenniveau dan de Inschrijver ingerekend heeft. Wilt u derhalve: 1) Omschrijven wat uw rol is bij het nemen van de door u genoemde beslissingen? 2) Bevestigen dat de gezamenlijke beslissing nooit kan leiden tot een hogere investering danwel hoger kostenniveau dan de Inschrijver heeft ingerekend?	1) De rol van de provincie is er op toe te zien/te toetsen of de Bussen voldoen aan de eisen uit het PvE en aan de door de Inschrijver gedane toezeggingen in het Implementatieplan, het Inzetplan Materieel en het Transitieplan. De geboden oplossing op dit onderdeel van de emvi inschrijver zal onderdeel worden van de prestatie-afspraken van de af te sluiten overeenkomst na gunning. 2) De provincie zal gedurende de Concessie geen aanvullende eisen stellen die zullen leiden tot een hoger kostenniveau. Indien gedurende de concessieperiode de provincie aanvullende eisen zou hebben, die niet in het PvE waren voorzien, zal zij met de concessiehouder in overleg treden over de wijze van realisatie en de eventuele meerkosten aanvullend overeen komen.
561	A.3.3 - Standaardformulier "Inzetplan Materieel"			Standaard formulier Inzetplan Materieel	Op bijlage A.3.3. het standaardformulier 'Inzetplan Materieel' dient de Inschrijver in kolom C het Merk en Type te vermelden. Wij nemen aan dat dit niet geldt voor de bussen die in het kader van de Transitie instromen in 2019 of 2020. Wilt u dit bevestigen?	Dat kunnen wij bevestigen.

562	C - Programma van Eisen	13.1	53	Zero emissie	U geeft in 13.1 aan: In de aanbesteding wordt de Inschrijver uitgedaagd om de transitie naar zero emissie vorm te geven. Zero emissie beperkt zich niet tot elektrisch vervoer, er zijn ook andere technieken en ontwikkelingen die bij kunnen dragen aan de transitie naar zero emissie. Wij denken dat u hierbij onder andere, doelt op waterstof bussen. Een waterstof- of brandstofcel bus is echter niets anders dan een elektrisch aangedreven voertuig waarbij een groot deel van de benodigde energie afkomstig is van een brandstofcel. Het grote nadeel van een elektrisch aangedreven voertuig is de beperkte actieradius. Om dit te ondervangen zijn er tal van (kostbare) oplossingen. Eén daarvan is een zogenaamde range extender aan boord van het voertuig. Derhalve de vraag of een elektrisch aangedreven bus die voorzien is van een diesel/lpg/cng range extender ook valt onder de duurzaamheidsfactor 3,0?	Nee.
563	A - Offerteaanvraag	4.4.6.2, sub 3	36	CV's	a. Neemt u genoeg met het opnemen van een curriculum vitae met daarin weergegeven opleidigen, (actuele) werkervaring en verantwoordelijkheden ter onderbouwing van ervaring en deskundigheid? b. Hoe gaat u om met het aandragen van kandidaten die momenteel niet werkzaam zijn binnen het openbaar vervoer?	a) Ja. b) Ook kandidaten van buiten het OV kunnen voorgedragen worden. Het team kan een mix zijn van ervaring in en buiten het OV. Uiteindelijk wordt de kennis en kunde van het gehele team beoordeeld. Voor de beoordeling geldt dat ten minste aan de minimum eisen in de Offerteaanvraag op dit onderdeel voldaan moet zijn om in aanmerking te komen voor gunning.
564	A - Offerteaanvraag en C - Programma van Eisen	Offerteaanvraag 5.3.6.1 ad A;	50; 45	Reizigershandvest	a. In de offerteaanvraag geeft u een overzicht van onderwerpen die verplicht dan wel facultatief opgenomen moeten worden in het reizigershandvest. Kunt u aangeven of de volgorde van de opsomming aangehouden moet worden bij het opstellen van het reizigershandvest? b. Tevens constateren wij een discrepantie tussen de genoemde onderwerpen in de offerteaanvraag en het PvE. Kunt u aangeven welk document aangehouden moet worden voor een volledige beantwoording van uw vraag en leidend zal zijn bij de beoordeling van de offerte?	a) Het staat de Inschrijver vrij om een format (en daarmee ook de volgorde) te kiezen. b) Leidend is de Offerteaanvraag, die als volgt wordt aangepast (met een volgende NvI): (...) Het in te dienen Reizigershandvest bevat ten minste de volgende onderwerpen: * De geboden kwaliteit, waarbij in ieder geval aandacht wordt besteed aan: - Punctualiteit; - Beschikbaarheid vervoer / zitplaatsgarantie; - Aansluitgarantie; - Thuisbreng garantie / vervangend vervoer; - Vergoedingsregeling; * Huisregels/Algemene voorwaarden stads- en streekvervoer 2014 (18 juli 2014); * Hoe om te gaan met suggesties & klachtenafhandeling. * Consultatie individuele reizigers. Daarboven kan de Inschrijver in het handvest zaken opnemen als: * Vergoedingsregeling voor het geval de implementatie niet vlekkeloos verloopt; * Reisinformatie * Kaartverkoop / Derden netwerk * Toegankelijkheid; * (sociale) Veiligheid / veilig en schoon; * Reisinformant en Regionaal twitteraccount.
565	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 13 en 526		Buurtbussen	Zowel vraag 13 als vraag 526 betreffen de vraag of de DRU's van een ontsluitende buurtbus onderdeel uitmaken van de totale aangeboden DRU's. Bij vraag 13 geeft u een ontkennend antwoord, bij vraag 526 een bevestigend antwoord. Kunt u expliciet aangeven welk antwoord wij moeten aanhouden en welke voorwaarden u stelt bij het toekennen van een ontsluitende buurtbus in relatie het wel of niet onderdeel uitmaken van het totale aanbod aan DRU's?	Het antwoord op vraag 526 is aangepast. De DRU's van een buurtbus tellen niet mee in de bieding. Daarmee zijn de antwoorden op de vragen 13, 461 en 526 met elkaar in overeenstemming.
566	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 542		Punctualiteit en boetenormen	U geeft aan dat u niet bereid bent de punctualiteitsnorm te herzien. In het Bestek is het niet toegestaan om meer dan 2 dienstregelingvarianten aan te bieden. Daarnaast wenst u uniforme vertrektijden gedurende de dag. Inschrijvers kunnen rijtijden daardoor niet variëren, terwijl er sprake is van sterk afwijkende rijtijden op routes door verkeersdrukte. Deze rijtijden variëren per seizoen én zelfs per moment van de dag. Het is hierdoor onmogelijk om een maximale boete van € 750.000 te ontlopen, doordat het venster van 120 seconden te krap is, zeker op lijnen door Haarlem. Wij verzoeken u met klem de punctualiteitsnorm aan te passen naar een haalbaar tijdsvenster. Neemt u ons verzoek over?	De provincie is er van overtuigd dat de punctualiteitsnormen die zijn opgesteld reëel zijn en niet strenger zijn dan de eisen die bijvoorbeeld in de omliggende concessiegebieden worden gesteld. Echter vanwege de bijzondere omstandigheden in het eerste jaar (werkzaamheden aan de Velsertunnel) en de normalisatie in het tweede jaar erop, is de provincie bereid om de punctualiteitseis vanaf het Beginpunt voor de eerste twee jaren van op te hogen van 0 - 120 seconden naar 0 - 180 seconden. Vanaf 2018 geldt dan de punctualiteitseis vanaf het Beginpunt van 0 - 120 seconden. Het gewijzigde Concept Concessiebesluit (Artikel 11, lid 3) zal worden meegestuurd met de volgende NvI. De punctualiteitseisen op Knooppunten en Aansluitpunten (Artikel 11, lid 4) en bij vertragingen (Artikel 11, lid 5) blijven ongewijzigd.
567	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 537		Punctualiteit	In het antwoord op NV12 vraag 537 geeft u aan dat met dynamische reisinformatie (van andere vervoerders) de bedoelde vertraging kan worden aangetoond in een betrouwbaarheidsplan. Mag dit ook aangetoond worden met Koppelvlak 17 in plaats van met het genoemde betrouwbaarheidsplan?	U kunt in het betrouwbaarheidsplan aangegeven dat u dit wilt realiseren middels het tonen van koppelvlak 17-informatie.
568	A.3.X - Standaardformulier	Voorbeeld A.3.2		Suppletie	Uit uw voorbeeld blijkt dat geen of onvoldoende reizigersgroei in jaar n-1 gecompenseerd kan worden in jaar n. Is dit een eenmalige kans op 'een inhaalslag' of is compensatie ook mogelijk in n+2 en verder?	Er is éénmalig in het opvolgende jaar kans op een inhaalslag.
569	A - Offerteaanvraag	5.3.2	43	Suppletie	Kunt u bevestigen dat met aanpassing van het begrip Reizigerskilometer dat desondanks de formule zoals opgenomen in paragraaf 5.3.2 met betrekking tot suppletie van kracht blijft?	De formule zoals gepresenteerd in de aangepaste paragraaf 5.3.2.(op 19 augustus 2014 is een gewijzigde versie van deel A gepubliceerd) is van kracht. Zie ook antwoord op vraag 558.
570					Concessiehouders in het OV bevinden zich in een positie waarin zij zowel de privacybelangen van individuele reizigers dienen te respecteren en beschermen als waarin zij de belangen van de opdrachtgever respecteren en dienen te voldoen aan de eisen van opdrachtgevers. Deze beide verplichtingen kunnen met elkaar op gespannen voet (komen te) staan. Het Bestek bevat een aantal eisen en bepalingen die naar onze mening in praktijk strijd zouden kunnen opleveren met de wet en regelgeving op het gebied van privacy. Ook door voortschrijdende inzicht of wetswijzigingen kunnen bepalingen in de toekomst niet (langer) uitvoerbaar zijn. Uiteraard is ons doel dergelijke discussies naar wederzijdse tevredenheid op te lossen. Desondanks verzoeken wij u, ter voorkoming van misverstanden, te bevestigen dat de geldende wet en regelgeving prevaleert boven het gestelde in het Bestek en bijbehorende documenten. Kunt u dit bevestigen?	Uw vraag is generiek gesteld en niet onderbouwd met concrete mogelijke strijdpunten in het Bestek. De provincie deelt <u>niet</u> uw mening dat het Bestek een aantal eisen en bepalingen bevat, die in de praktijk strijd op zouden kunnen leveren met de wet en regelgeving op het gebied van privacy. Vanzelfsprekend handelt de provincie binnen de geldende wet- en regelgeving en zal zij gedurende de concessieperiode bij een wijziging van het vigerend wettelijk kader dit evalueren en met de concessiehouder bespreken of en welk gevolg dit zou hebben voor de uitvoering gedurende het restant van de Concessieperiode.
571					In het kader van bovenstaande vraag verzoeken wij u te bevestigen dat een door Concessiehouder te verstrekken/verstekte vrijwaring betreffende aansprakelijkheid jegens Derden niet geldt indien aansprakelijkheid voortvloeit uit verplichtingen die de Concessiehouder zijn opgelegd (in het kader van de uitvoeringsovereenkomst en/of het concessiebesluit) en die in strijd met de geldende wet en regelgeving zijn. Kunt u dit bevestigen?	Uw vraag is generiek gesteld en niet onderbouwd met concrete mogelijke strijdpunten in het Bestek met de geldende wet en regelgeving. In het kader van de uitvoeringsovereenkomst en/of het concessiebesluit worden geen verplichtingen aan de toekomstig Concessiehouder opgelegd die in strijd met de geldende wet en regelgeving zijn.
572	Nota van Inlichtingen 1	Vraag 98 en 142		Duurzaamheidsplan	Er bestaat bij ons onduidelijkheid ten aanzien van de eisen voor Bussen Bestaand Groot Materieel. U geeft aan "het aantal in te zetten Bussen Groot Materieel is kleiner of gelijk aan het aantal Bussen Emissie Materieel dat aangeboden is in het Materieelplan (In NvI 1 geeft u al aan dat het geen 'Materieelplan' maar 'Inzetplan Materieel' moet zijn). Kunt u voor alle duidelijk aangeven hoe wij dit moeten lezen? 1) Vanaf start concessie moet voor elke Bus Bestaand Groot Materieel ook minimaal 1 Zero Emissiebus worden ingezet, of 2) Elke Bus Bestaand Groot Materieel die vanaf de start van de concessie wordt ingezet dient te vervangen worden door een zero emissiebus?	Met uitzondering van bussen die ingezet worden voor Scholierenlijnen, Maatwerklijnen en versterkingsritten, dient iedere Bus "Bestaand Groot Materieel", die vanaf de start van de Concessie wordt ingezet, in 2019 of 2020 te worden vervangen door een Zero Emissie Bus.
573	B.2 - Concept Subsidiebeschikking	Artikel 10	8	Indexering	kunt u bevestigen dat er een indexering plaats vindt van de subsidie van 2014 naar 2015 en van 2015 naar 2016?	Het bedrag van € 15.200.000,- (prijspeil 2014) wordt conform de LBI geïndexeerd van 2014 via 2015 naar 2016.
574	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzetplan materieel	In NvI 1 geeft u als antw. op vraag 36 aan hybride bussen met een duurzaamheidsfactor 2,0 te waarderen. Een Zero Emissie bus werd al met een factor 3,0 gewaardeerd. In de zeer nabije toekomst worden hybride bussen leverbaar die naast een Euro 6 (bio) dieselmotor een veel grotere elektrische actieradius hebben. Deze hybride bussen rijden in emissiegevoelige gebieden volledig elektrisch en dus zero emissie. Wilt u het verschil van 1 punt in duurzaamheidsfactor in relatie tot het percentage dat deze bussen aantoonbaar zero emissie rijden aanpassen? (B.v. 50% zero emissie rijden geeft een duurzaamheidsfactor van 2,5) Met deze aanpassing zou u de mogelijkheden voor inschrijvers om de transitie naar zero emissie te realiseren vergroten en aantrekkelijker maken en uw doelstelling om in 2026 over een emissieloze Openbaarvervoer concessie te hebben dichterbij brengen.	Nee, we passen de duurzaamheidsfactoren daar niet op aan.
575	A.3.3 - Standaardformulier "Inzetplan Materieel"			Standaard formulier Inzetplan Materieel	Op bijlage A.3.3. het standaardformulier 'Inzetplan Materieel' dient de Inschrijver in kolom C het Merk en Type te vermelden. Er kunnen omstandigheden zijn die het noodzakelijk of wenselijk maken na gunning te veranderen van merk. De gunningscriteria zijn van toepassing op de eigenschappen van het materieel en niet het merk. Wij willen voor nu de vrijheid hebben met meerdere merken principe afspraken te maken en na gunning de definitieve afspraken te bevestigen. Kunt u bevestigen dat het mogelijk is van merk te wisselen na gunning? Mocht u dit niet willen bevestigen, kunt u uw standpunt dan deugdelijk motiveren?	Het is mogelijk om van merk te wisselen, mits het alternatief op alle aspecten gelijkwaardig of beter is. U dient in uw aanbieding duidelijk aan te geven: - de specificaties van één bustype; - de mededeling dat na gunning over het in te zetten bustype en leverancier definitieve afspraken gemaakt worden, inclusief de garantie dat het bustype dat uiteindelijk ingezet wordt op alle aspecten gelijkwaardig of beter is; - het alternatieve bustype dat u bij uw materieelkeuze betreft. Wij wijzen u erop dat na gunning Inschrijvers gehouden zijn hun aanbod gestand te doen. Indien u uiteindelijk besluit om te kiezen voor de alternatieve leverancier dan zal Concessieverlener toetsen of daaraan voldaan wordt. Inschrijver dient deze procedure op te nemen in het Implementatieplan.

576	B.1 - Concept Concessiebesluit	7	13	Dienstregelingen	<p>Volgens de letter van het Bestek en bijlagen zoals lijnfiches mag/moet er (afhankelijk van de lijn) extra strandvervoer zijn in de periode eind april/eind september. Deze periode is ruimer dan de algemeen erkende zomervakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord [in deze periode is conform Bestek een van de Basisdienst afwijkende Vakantiedienst toegestaan].</p> <p>MAAR: in de periode buiten de "algemeen erkende zomervakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord [Vakantiedienst]" mag er volgens de letter van het Bestek enkel sprake zijn van extra ritten/lijnen en niet van een aangepaste dienstregeling 'Basisdienst'.</p> <p>Concreet betekent dit o.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dat er buiten de 'Vakantiedienst' geen andere patroontijden of rijtijden toegepast mogen worden;</li><li>• dat lijnen met een strandfunctie zoals lijn 385 hiermee potentieel drie verschillende dienstregelingen krijgen:<ul style="list-style-type: none"><li>□ Basisdienst in de periode tussen einde zomervakantie/eind september en eind april;</li><li>□ Identieke Basisdienst met toegevoegde/doorgetrokken ritten tussen eind april en begin zomervakantie en eventueel ook tussen einde zomervakantie en eind september;</li><li>□ Vakantiedienst tijdens de zomervakantie met eventueel andere rijtijden/patroontijden.</li></ul></li></ul> <p>Wilt u voor deze lijnen toe naar een situatie met 2 of 3 dienstregelingen? Kunt u de definitie van 'Vakantiedienst' op grond van deze keuze aanpassen?</p>	Uw constatering is juist. Inderdaad is er sprake van drie dienstregelingen voor deze categorielijnen.
577	C - Programma van Eisen	Bijlage 2	68	Te ontsluiten woongebieden	<p>Waar sprake is van woongebieden die samengevoegd zijn in de lijst: geldt de ontsluitingseis alleen voor de samengestelde entiteit in zijn geheel of ook voor de samenstellende delen van de entiteit afzonderlijk?</p> <p>Voorbeeld: Driehuis: alleen ontsluiting van Driehuis in zijn geheel (bestaande uit Kapelbuurt, Kriemhildebuurt en Driehuis-Dorp) of ontsluiting afzonderlijk van Kapelbuurt EN Kriemhildebuurt EN Driehuis-Dorp?</p>	Alleen voor de samengestelde entiteit als geheel.
578	C - Programma van Eisen	Bijlage 2	68	Te ontsluiten woongebieden	Is 'Spaarndam' onder Oud Schoten en Spaarndam [Haarlem] gelijk aan wat bij CBS « Spaarndam – West » heet met Buurtcode = BU03920704?	Ja, dat is correct.
579	C - Programma van Eisen	Bijlage 2	68	Te ontsluiten woongebieden	Is het juist dat « Oude Dorp, Indische buurt en omgeving » (Buurtcode= BU03970001) abusievelijk twee keer vermeld staat onder Heemstede-Centrum?	Ja, dat is correct.
580	B.1 - Concept Concessiebesluit	12.43.1b	55	Klachten die betrekking hebben op het openbaar vervoerbeleid	Welke onderwerpen vallen onder het 'Openbaar Vervoerbeleid', waarover klachten binnen vijf werkdagen aan de desbetreffende wegbeheerder of concessieverlener gemeld moeten worden?	Klachten over de infrastructuur dient u door te sturen naar de wegbeheerder. Klachten over het Openbaar Vervoerbeleid, dat wil zeggen klachten over onderwerpen waarover de provincie gaat - bijvoorbeeld over onderwerpen die zijn vastgelegd in het PvE - dient u door te sturen naar de contactpersoon bij de provincie.
581	A - Offerteaanvraag	5.3.4.1	48	Beoordeling GC.4	U noemt dat de toelichting van het Inzetplan Materieel maximaal 10 pagina's A4 mag zijn. Betreft dit het aantal pagina's inclusief of exclusief bijlagen?	Dit is exclusief bijlagen.
582	C - Programma van Eisen	7.1	37	Reisinformatieplan	De reisinformatie die beschikbaar wordt gesteld, moet volgens de letter van het PvE deel uitmaken van de inschrijving, in een 'Reisinformatieplan'. Dit plan komt niet terug in de Gunningscriteria of in overige documenten. Kunt u ons vertellen onder welk hoofdstuk dit Reisinformatieplan moet vallen en ons de eisen geven die eraan gesteld worden? Of is hier sprake van een verschrijving en bedoelde u het Reizigershandvest?	Het Reisinformatieplan wordt na gunning door de Concessiehouder opgesteld. Inschrijvers dienen dit in het Implementatieplan op te nemen. U hoeft geen Reisinformatieplan bij de Inschrijving in te leveren.
583	C - Programma van Eisen	13.2	54	Emissies 2014	In het Programma van Eisen (paragraaf 13.2) staat beschreven aan welke eisen het Duurzaamheidsplan moet voldoen. Hier wordt telkenmale aangegeven dat we onze streefcijfers moeten benoemen en deze moeten vergelijken met de emissies van 2014. Wij verzoeken u daarom ons een overzicht te doen toekomen van de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 en vervuilende stoffen van het jaar 2014.	Wij hanteren de Criteria voor duurzaam inkopen van Openbaar vervoer versie 1.6 d.d. oktober 2011. Daarin staat dat het brandstofverbruik één op één gekoppeld is aan de CO2-uitstoot van een voertuig. Een laag brandstofverbruik zorgt zo voor een lage CO2-uitstoot. Aangezien er op dit moment geen normering is en ook geen testprocedure bestaat, hanteren wij bovengenoemd document, waar brandstofbesparende opties deel van uitmaken. Indien Inschrijver het Duurzaamheidsplan deze vergelijking op een andere wijze wil opzetten is dat toegestaan, mits dit alternatief onderbouwd wordt.
584	C - Programma van Eisen	13.2	54	Geluidsniveau 2014	In het Programma van Eisen staat beschreven aan welke eisen het Duurzaamheidsplan moet voldoen. Hierbij staat tevens beschreven dat de maatregelen om het geluidsniveau in en buiten het materieel te reduceren aangeven moeten worden. Hiervoor ontvangen we graag een overzicht van de gegevens van het huidige (2014) geluidsniveau binnen en buiten de bus.	De vervoerder heeft een inspanningsverplichting om maatregelen te nemen die een bijdrage leveren aan het verlagen van het geluidsdrukkniveau in en buiten het materieel (bijvoorbeeld stille motoren, banden, controles van bandenspanning, motor uitzetten bij begin/eindhalte, etc.). Het huidige geluidsniveau is niet relevant voor uw Inschrijving.
585	A - Offerteaanvraag	4.4.6.2	36	Indirect personeel	In de personeelsopgave van de huidige vervoerder wordt een totaal van 45,6 FTE aan indirecte medewerkers toegerekend met een peildatum van 1 maart 2014. In recent verschenen persberichten wordt melding gemaakt van een reorganisatie op hoofdkantoorniveau van Connexxion. Gezien deze reorganisatie tussen de peildatum en overgangsdatum plaatsvindt, verzoeken wij u ons het nieuwe aantal indirecte, niet-herleidbare medewerkers te melden. Wij doelen daarmee op de medewerkers die niet direct/enkel gekoppeld zijn aan deze specifieke concessie maar een meer indirecte rol spelen. Daarnaast willen wij u verzoeken dit nieuwe aantal te laten toetsen door een deskundige, waarbij de deskundigenverklaring wordt bijgevoegd.	Op het moment van het opmaken van de personeelsopgave was deze reorganisatie nog niet bekend gemaakt. Hiermee is dan ook geen rekening gehouden. Connexxion heeft conform de geldende wet- en regelgeving een opgave van het aantal indirecten medewerkers met als peildatum 1 maart 2014 gedaan. Deze opgave is gecontroleerd en akkoord bevonden door de controlerend deskundige, rekening houdend met de gevolgen van concessieverliezen en overheveling van een deel van lijn 167 en voldoet daarmee aan de personeelsopgave, zoals bedoeld in Wp 2000. Connexxion heeft ons meegedeeld dat het een voornemen tot reorganisatie betreft, die tot op heden nog niet is geformaliseerd. Daarnaast kunnen andere omstandigheden leiden tot wijzigingen in de situatie. Daarom is het ook een momentopname.
586	B.1.J-3 - Eisen t.a.v. Telematica / DRIS / KAR	K3.7 & K3.8	2	DRIS-haltes	Kunt u bevestigen dat het antwoord op vraag 295 van Nvl 1 prevaleert boven uw antwoord op vraag 496?	Nee, bij de eerste beantwoording van vraag 295 is deze vraag niet goed geïnterpreteerd. Het juiste antwoord is: "Alle DRIS-haltes in het Concessiegebied worden aangestuurd door GOVI. Om te garanderen dat een rit binnen 10 seconden na vertrek/passage van de haltepaal van het display wordt gewist, wordt in aanvulling op de gegevensstroom via GOVI, gebruik gemaakt van directe KAR-b2 berichten bij Aankomst en vertrek van haltes. Alle DRIS-haltes die momenteel operationeel zijn, zijn uitgerust met een KAR modem t.b.v. de ontvangst van KAR-b2 berichten". Het antwoord van vraag 295 is aangepast.
587	A - Offerteaanvraag	3.3	20	Vrijblijvende gekwantificeerde opties	Is het toegestaan in het Vervoerplan vrijblijvend enkele gekwantificeerde opties aan te bieden? In de implementatiefase kunt u aangeven of u daarvan al dan niet gebruik wenst te maken. Het gaat hierbij expliciet <u>niet</u> om een voorwaardelijk bod.	Inschrijvers kunnen in het Vervoerplan altijd suggesties voor verbeteringen doen. Wij wijzen u er wel op dat Concessieverlener geen middelen beschikbaar heeft om na gunning 'opties' in te kopen.
588	A - Offerteaanvraag	5.3.1.1	42	Maximaal aantal DRU's	Wij lezen dat wij maximaal 340.000 DRU's per (standaard-)jaar mogen bieden. Het kan zo zijn dat een bieding van een inschrijver niet exact uitkomt op dit aantal. Worden wij terzijde gelegd als wij meer dan 340.000 DRU's aanbieden, bijvoorbeeld 340.003 DRU's? Waar ligt de grens?	Het maximaal aantal aan te bieden DRU's wordt verhoogd tot 350.000 in de Offerteaanvraag. Echter, de DRU's die boven de 340.000 worden aangeboden worden niet meegenomen in de beoordeling van GC.1. De formule wordt derhalve niet gewijzigd.
589	Nota van Inlichtingen	Vraag 480		Beoordelen rijtijd	U geeft aan dat u geen uitspraken doet over de wijze waarop de Inschrijver de rijtijden bepaalt. Wij begrijpen dit volledig, maar wij nemen aan dat u wel een werkwijze hebt als het gaat om het beoordelen (en dus niet het bepalen) van de rijtijden. Heeft extra rijtijd voor aflossen een negatief effect op de <b>beoordeling</b> van de rijtijden?	Extra rijtijd voor aflossen heeft voor de reizigers geen toegevoegde waarde en wordt derhalve negatief beoordeeld. Daarbij spelen 'tijd' en 'plaats' natuurlijk een rol.
590	Nota van Inlichtingen	Vraag 482		Rijtijd tussen aankomst- en vertrekhalte	Uw antwoord op vraag 482 neemt een groot deel van de onduidelijkheden weg. N.a.v. antwoord a) hebben wij echter een aanvullende vraag: mogen DRU's wel of niet worden meegeteld? En hoe correspondeert dit met het antwoord op b)?	De stilstand op een tussenpunt van een (doorgaande) rit telt, mits aan de voorwaarden wordt voldaan, als DRU. De stilstand tussen twee opeenvolgende ritten geldt nimmer als een DRU. Werlicht ten overvloede: Er is sprake van een doorgaande rit als het lijnnummer en de rijrichting niet wijzigen.
591	B.4 - Begrippenlijst	B.4	3	Beginpunt en eindpunt	Als een lijn eindigt met een 'lus', zijn we dan vrij in het kiezen van een beginpunt/eindpunt?	Daarin bent u vrij, waarbij wij wel beoordelen of u het reizigersbelang in uw keuze hebt betrokken.
592	A - Offerteaanvraag	5.3.6	52	Inhoud comfortplan	U geeft bij ad d duidelijk aan dat de onderdelen van het Comfortplan (nog) niet benoemd mogen zijn in andere plannen. Kunt u verklaren wat u met het woord 'nog' bedoelt en waarom dit tussen haken staat? De maatregelen die wij in het Comfortplan noemen, omvatten, vanuit het klantperspectief, ook aspecten die wij graag in andere plannen zouden noemen. Een voorbeeld: stel dat WiFi geen eis zou zijn, dan zouden we deze service in het Comfortplan noemen, maar ook graag in het Reizigershandvest laten terugkomen gezien de extra waarde die deze belofte voor de reiziger heeft. Stermt u in met ons verzoek om de extra comfortmaatregelen ook elders te mogen vermelden? Zo nee, mogen wij dan tenminste verwijzingen naar deze comfortmaatregelen opnemen in andere plannen?	Het gaat ons er om dat plannen niet op diverse plaatsen beoordeeld (en 'beloond') worden. Verwijzingen zijn derhalve toegestaan.
593	Nota van Inlichtingen			OVCK-data / omzet	<p>U geeft in Nota van Inlichtingen 2a aan dat er geen OVCK-data verstrekt worden aangezien de opgeleverde MIPOV-rapportages afdoende zijn om tot een goede bieding te komen. Wij zijn het niet met deze stelling eens om de volgende redenen:</p> <p>a) De MIPOV-rapportages geven weliswaar de verschillende componenten weer, maar niet in combinatie met elkaar (vb: er is nog steeds niets duidelijk over het gebruik van bepaalde kaarthouders gedurende de verschillende uurblokken of per dagsoort). Wij willen u derhalve verzoeken ons de OVCK-data te doen toekomen, zodat wij deze essentiële analyses kunnen maken.</p> <p>b) In vraag 25 stelt u dat de waarden in kolom M van bijlage A.1.5 van het HB-log geen toegevoegde waarde hebben. Wij vinden echter in de opgeleverde MIPOV-rapportages dezelfde omzetwaardes terug, die nog steeds niet aansluiten met de waarden in de aangepaste versie van A.1.17 en A.1.18.</p> <p>Wij vinden het gezien de verschillen tussen de overzichten en de (mogelijke) impact op de bieding van wezenlijk belang om een eenduidige en heldere opbrengstverantwoording te ontvangen, voorzien van een deskundigenverklaring. Concreet: wat is het verschil tussen A.1.17 en de MIPOV- / HB-loggegevens en hoe zijn deze te verklaren?</p>	<p>a) Naar mening van de provincie is de geleverde informatie, zijnde de gegevens die in het bestek zijn opgenomen in combinatie met de in het kader van de diverse Nvl's geleverde gegevens, voldoende voor het kunnen voorbereiden van een inschrijving. De gevraagde informatie wordt door de provincie dan ook niet noodzakelijk geacht voor het voorbereiden van een inschrijving.</p> <p>b) Wij hebben uw vraag voorgelegd aan de huidige Concessieverlener en die heeft als volgt gereageerd: "Het verschil is te verklaren, doordat het opbrengstenoverzicht 2011-2013 (. pdf) uitgaat van opbrengstenbedragen exclusief BTW en de Mipov-maandrapportages uitgaan van bedragen inclusief BTW. In de Mipov-rapportage geldt voor 2013 een totaal opbrengsten OV-chipkaart van € 7.906.118,30 (dit bedrag is incl. 6% BTW). In het opbrengstenoverzicht 2011-2013 is een totaalbedrag voor OV-chipkaartopbrengsten voor 2013 opgenomen van € 7.460.000,- (dit bedrag is excl. 6% BTW). Een verhoging van dit bedrag met 6% BTW geeft een opbrengstenbedrag over 2013 van € 7.907.600,-. Het resterende kleine verschil kan verklaard worden door afrondingen."</p> <p>De MIPOV-gegevens zijn gegevens die de huidige Concessiehouder ons heeft verstrekt in het kader van de aanbesteding. De provincie vertrouwt op de juistheid van deze gegevens, maar is hiervoor uiteindelijk niet verantwoordelijk en/of aansprakelijk.</p>
594	A 1.8 - Personeelsopgave Connexxion + Deskundigen Verklaring			Monteurs	U geeft als antwoord op vraag 297 aan dat de opgave voldoet aan de wetgeving en dat gegevens te herleiden zijn aan de hand van de pensioenopgave. Kunt u bevestigen dat er géén monteurs werkzaam zijn in de huidige concessie met een ov-cao? Indien dit niet mogelijk is, willen wij het totaal aantal directe FTE dat als niet-chauffeur werkzaam is, alsnog ontvangen.	Er worden geen nadere gegevens verstrekt t.a.v. de monteurs. Monteurs maken deel uit van de indirecte fte's. Zij maken geen deel uit van de directe fte's.
595	A 1.8 - Personeelsopgave Connexxion + Deskundigen Verklaring	Vraag 299		Taxichauffeurs rijbewijs D	Als antwoord op vraag 299 stelt u dat het aantal taxichauffeurs met een D-rijbewijs geen onderdeel uitmaakt van de personeelsopgave. Wij zijn ons hiervan bewust en willen daarom de vraag opnieuw stellen. Hoeveel FTE aan taxichauffeurs komen mee over en hoeveel hiervan hebben een D-rijbewijs?	De aantallen taxichauffeurs met een D-rijbewijs zijn geen onderwerp van de controle geweest. Vanuit de cao Taxi is te herleiden hoeveel taxichauffeurs met rijbewijs D in de opgaaf verwerkt zijn.
596	Nota van Inlichtingen	Vraag 229		Taxichauffeurs rijbewijs D	Kunt u aangeven op welke wijze taxichauffeurs direct herleidbaar zijn naar de huidige concessie HIJ? Dit gezien het vereiste in de wet Wp2000 dat alleen personeel mee over mag komen dat direct gelieerd is aan de concessie.	De opgaaf voldoet aan het vereiste in de Wp2000.

597	Nota van Inlichtingen	Vraag 484		Ontsluitingseisen	In uw antwoord op vraag 484 schrijft u dat het "huidige netwerk voldoet aan de ontsluitingseisen". De Buurtbus rijdt momenteel al in Bloemendaal, dus het huidige netwerk voldoet. Echter: de dienstregeling voldoet NIET, want de buurtbus rijdt hier niet op zondag. Bedoelt u met uw antwoord dat het netwerk <u>inclusief</u> de daarbij behorende dienstregeling aan de ontsluitingseisen voldoet?	De buurtbus Bloemendaal is niet noodzakelijk om te voldoen aan de ontsluitingseisen. Daarom hoeft deze Buurtbus niet op zondag te rijden.
598	Nota van Inlichtingen	Vragen 149 en 559		Overname zero-emissiebussen	Impliceert u met uw antwoord dat alle zero-emissiebussen die vóór 1-1-2021 zijn aangeschaft, vallen onder de overnamemogelijkheden?	Nee. Alleen bussen die in 2019/2020 instromen, komen voor de overname in de volgende Concessie in aanmerking als aan de voorwaarden van de provincie wordt voldaan.
599	B.4 - Begrippenlijst			Zero-emissiebus	In het bestek hebben wij geen definitie aangetroffen van de term 'zero-emissiebus'. Definieert u een elektrische bus of waterstofbus sowieso als een zero-emissiebus?	Ja.
600	Nota van Inlichtingen Limburg			Beschikbaar stellen OV-chipkaartgegevens	In de derde NvI betreffende de concessie Limburg geeft de Provincie Limburg aan dat zij heeft besloten de OV-chipkaartgegevens te verstrekken waarin de check-ins en check-outs zijn gekoppeld aan een ritnummer. Daardoor ontstaat volgens de Provincie Limburg voldoende inzicht in het reisgedrag binnen de concessie. Wij verzoeken u, in lijn met dit besluit in de Limburgse aanbesteding, ons ook voor HIJ de OVCK-data per rit te verstrekken, zodat wij een grondige analyse kunnen maken.	Zie ons antwoord bij vraag 593a.
601	A - Offerteaanvraag	5.3.4	47	Inzetplan Materieel	In het antwoord op vraag 551 of een kleine diesel generator mag worden gebruikt voor de verwarming van het voertuig geeft u aan dat Materieel met een (kleine) dieselgenerator als hybride wordt gewaardeerd. Het probleem of uitdaging bij ZE-voertuigen is zoals u weet de actieradius van het voertuig. Maar weet u ook dat de verwarming van een ZE-voertuig veel energie verbruikt, zelfs veel meer dan een airconditioning? Om een goede en betrouwbare bedrijfsvoering te hebben is het van belang om de actieradius van het voertuig goed te beheersen, ongeacht het jaargetijde. Veel leveranciers van ZE-bussen bieden daardoor ook een verwarmingssysteem aan dat werkt op dezelfde diesel standverwarmer die ook voor niet ZE-bussen wordt gebruikt. Wij willen u adviseren het gebruik van een verwarmingssysteem dat geen energie verbruikt uit de batterijen die voor aandrijving van het voertuig worden gebruikt toe te staan en deze te waarderen als een elektrische bus. Gaat u hiermee akkoord?	Nee.
602	B.1 - Concept Concessiebesluit	artikel 21	27		Dit artikel is aangevuld met een leeftijdseis voor zero emissie materieel. De formulering van dit artikel maakt dat het onmogelijk is om zero emissie bussen in te zetten vanaf de start van de concessie. Het lijkt ons zeker dat het niet uw bedoeling is dit scenario te blokkeren. Kunt u daarom in de beantwoording van deze vraag aangeven dat u deze eis ook zult aanpassen indien er zero emissie bussen in 2015, 2016, 2017 of 2018 instromen?	Ja.
603	A - Offerteaanvraag	5.3.3.1	45	Inhoud vervoerplan: De dienstregeling 2017	Bij het vervoerplan leveren we u graag een volledige, maar leesbare dienstregeling. Het opnemen van alle haltes op een lijn verstoort vermoedelijk de leesbaarheid. Omdat u als Concessieverlener onze rituitval en punctualiteit toetst op Beginpunt, Knooppunten en Aansluitpunten, lijkt het ons gewenst om in ieder geval deze punten in de dienstregelingstabellen op te nemen. Uiteraard zorgen wij bij de beschrijving van het lijnennet voor een volledig overzicht van alle haltes per lijn. Deelt u onze mening dat de dienstregelingstabellen in ieder geval de Beginpunten, Eindpunten, Knooppunten en Aansluitpunten bevatten?	Ja, met de toevoeging dat de dienstregeling voor R-netlijnen alle haltes moet bevatten.
604	Bijlage B.1.L - 2			mededeling nr 2	Mededeling van de aanbestedende dienst	Bijlage B.1.L - 2 is toegevoegd, Bijlage B.1.L is hernummerd tot Bijlage B.1.L - 1
605	A - Offerteaanvraag			mededeling nr 3	Mededeling van de aanbestedende dienst	Deel A - Offerteaanvraag zal conform de antwoorden bij de vragen 564 & 588 in een volgende NvI worden aangepast
606	Nota van Inlichtingen 3	vraag 593		OVCK-data / omzet	In de derde Nota van Inlichtingen geeft u als antwoord op onze vraag 593 deel b aan dat het verschil tussen omzet MIPOV / HB-log in vergelijking met de opbrengstverantwoording van zittend vervoerder te verklaren valt door het verschil van 6% BTW. Wanneer wij de data van maand tot maand naast elkaar zetten is het verschil van 6% niet de verklaring. Zeker als gekeken wordt naar 2014 (zie bijlage bij deze vraag: Analyse delta A.1.17 vs MIPOV). De verschillen veroorzaken een troebel en minder betrouwbaar beeld. Wij willen de zittend vervoerder nogmaals verzoeken een verklaring te geven voor deze verschillen en willen tevens aandringen op een deskundigenverklaring. De bijlagen met betrekking tot opbrengstverantwoording zijn immers al eerder aangepast en zijn vanzelfsprekend van cruciaal belang voor het doen van een passende bieding.	<i>Wij hebben uw vraag voorgelegd aan de huidige Concessieverlener en die heeft als volgt gereageerd: "Met betrekking tot de opbrengstverantwoording kan uitgegaan worden van het opbrengstenoverzicht 2011-2014 als door Connexxion gemaild op 27 augustus 2014 (bijlage A.1.17 - Overzicht opbrengstontwikkeling versie 29-08-2014). De opbrengstenbedragen in dit overzicht wijken per maand af van de in de Mipov gerapporteerde opbrengstenbedragen. De verklaring hiervoor is dat ten behoeve van de Mipov-rapportages een maandrapportage per de 6e van de hierop volgende maand definitief wordt afgesloten. De per deze datum geregistreerde opbrengstengegevens worden verwerkt in de Mipov-rapportages. Eventuele correcties, die na deze afsluitingsdatum nog plaatshebben worden niet meer in de betreffende Mipov-maandrapportages meegenomen. Alle saldooverwerkingen, die na deze datum nog door TLS aan Connexxion worden aangeleverd, worden daarentegen wel in de boekhouding van Connexxion verwerkt. Hierdoor kunnen verschillen ontstaan tussen de in de Mipov-rapportages opgenomen opbrengstenbedragen en de opbrengstenbedragen, zoals deze in de Connexxion rapportages zijn opgenomen. In 2013 zijn met name over de maanden januari 2013 en februari 2013 veel correcties vanuit TLS doorgegeven, die na de sluitingsdatum van Mipov zijn ontvangen. Hierdoor wijken met name de opbrengstenbedragen over de maanden januari en februari 2013 in de Mipov-rapportages sterk af van de opbrengstenoverzichten zoals deze opgenomen zijn in het opbrengstenoverzicht 2011-2014. De afwijkingen in 2014 zijn te verklaren, doordat vanaf 1 januari 2014 de Reizen-op-Rekening opbrengsten bij Connexxion als saldo opbrengsten in de maandrapportages zijn opgenomen, maar niet in de Mipov-rapportages zijn meegenomen."</i>  De provincie is van mening dat de vraag hiermee afdoende is afgehandeld en dat er geen deskundigenverklaring zal worden opgevraagd en verstrekt.
607	Nota van Inlichtingen 3	vraag 600		Beschikbaar stellen OV-chipkaartgegevens	Wij zijn van mening dat deze informatie te laat komt (14 oktober volgen de antwoorden van de volgende NvI) om nog in staat te zijn om een goede analyse op te stellen en de resultaten vervolgens te verwerken in onze aanbidding (in te leveren op 30 oktober). We verzoeken u dan ook om uitsstel van de inleverdatum met 1 maand.	Zie ons antwoord bij vraag 593a. Wij gaan derhalve niet in op uw verzoek.
608	Nota van Inlichtingen 3	vraag 593a		OVCK-data / omzet	Wij zijn van mening dat deze informatie te laat komt (14 oktober volgen de antwoorden van de volgende NvI) om nog in staat te zijn om een goede analyse op te stellen en de resultaten vervolgens te verwerken in onze aanbidding (in te leveren op 30 oktober). We verzoeken u dan ook om uitsstel van de inleverdatum met 1 maand.	Zie ons antwoord bij vraag 593a. Wij gaan derhalve niet in op uw verzoek.
609	Nota van Inlichtingen 3	vraag 568		Suppletie	Kunt u aangeven of dit eenmalig voor de gehele concessieperiode geldt of kan dit meerdere keren gedurende de concessieperiode voorkomen?	Een geringe groei in jaar X kan gecompenseerd worden in jaar X+1. Daarna wordt weer met een schone lei begonnen zodat een geringe groei in jaar X+2 gecompenseerd kan worden in jaar X+3. Indien zowel in de jaren X als X+1 de groei gering was dan, kan in jaar X+2 alleen het jaar X+1 gecompenseerd worden.
610	Nota van Inlichtingen 3	vraag 12		cruiseterminal	Er is bekend dat er sprake is van aankomst van een boot maar niet van de aantallen passagiers op de boot, laat staan dat je weet welke reizigers er verder willen met de bus. We willen u verzoeken ons te voorzien van de gegevens van de afgelopen jaar/jaren per overtocht?	De aantallen passagiers per schip variëren tussen de ca. 650 en 3000 (gemiddeld 2000) passagiers. Uit ervaring blijkt dat tussen de 5% en 10% gebruik maakt van het OV (naast o.a. taxi, touringcars). E.e.a. is zeer sterk afhankelijk van het weer. Er zijn geen gegevens van aantallen die gebruik hebben gemaakt van het OV. Wij vragen Inschrijvers om in hun plannen te onderbouwen hoe zij rekening houden met de aanloop van reizigers als gevolg van het feit dat cruiseschepen aanmeren in IJmuiden.
611	Nota van Inlichtingen 3	vraag 19		Statische informatie	Het is voor de reizigers van belang dat de juiste informatie tijdig beschikbaar is op de haltes. Derhalve willen we deze informatie tijdig aanbrenge. Hiervoor is het van belang dat we over de goede informatie beschikken tav de informatiedragers. Kunnen we de concrete afmetingen ontvangen van alle individuele vitrines?	Nee, deze zijn niet in ons bezit. Overigens is de provincie van mening dat dit een verantwoordelijkheid is van de nieuwe Concessiehouder en dat u in de implementatieperiode genoeg tijd heeft om zich te informeren over de concrete afmetingen van de informatiedragers.
612	Nota van Inlichtingen 3	vraag 27		Indexatie	De zittende vervoerder heeft deze gegevens wel. In het kader van het level playing field is deze informatie wel van belang om te delen met alle geïnteresseerden om tot een goede calculatie te kunnen komen. Kunt u deze gegevens opvragen en alsnog aan ons vertrekken?	Zie bijlage A.1.36 - Indexatie tarieven periode 2011-2014.
613	Nota van Inlichtingen 3	vraag 583		Emissies 2014	Als antwoord op vraag 583 geeft u aan dat voor de waarden van de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 en vervuilende stoffen per bus in 2014, de grenswaarden dienen te worden aangehouden die bij de Euro 5 normen horen. Alleen, de Euro normen zeggen niets over de CO2-uitstoot. In dat kader vragen wij u duidelijk aan te geven (getal + eenheid) met welke gemiddelde CO2-uitstoot in 2014 door ons gerekend moet worden.	Wij hanteren de Criteria voor duurzaam inkopen van Openbaar vervoer versie 1.6 d.d. oktober 2011. Daarin staat dat het brandstofverbruik één op één gekoppeld is aan de CO2-uitstoot van een voertuig. Een laag brandstofverbruik zorgt zo voor een lage CO2-uitstoot. Aangezien er op dit moment geen normering is en ook geen testprocedure bestaat, gunnen wij op basis van bovengenoemde document, waar brandstofbesparende opties deel van uitmaken. Bovengenoemd document hateren wij als minimumeis en minimaal vergelijkende prestaties worden
614	Nota van Inlichtingen 3	vraag 583		Emissies 2014	Als antwoord op vraag 583 geef u aan dat voor de waarden van de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van CO2 en vervuilende stoffen per bus in 2014, de grenswaarden dienen te worden aangehouden die bij de Euro 5 normen horen. Dat is in onze optiek te ruim gesteld. Immers, een Euro 5 dieselbus heeft een hogere uitstoot dan een Euro 5 bus op aardgas. Kunt u ons handvaten aanreiken hoe wij hier mee om moeten gaan.	Wij hebben dit ondervangen door het hanteren van een duurzaamheidsfactor 1,2 (zie hoofdstuk 5.3.4 van de Offerteaanvraag).
615	Nota van Inlichtingen 3	vraag 583		Emissies 2014	Voor een juiste berekening van de gemiddelde uitstoot dient ook rekening te worden gehouden met de inzet/voertuig. Het benoemen van een Euro norm is ons inziens onvolledig. Wij vragen u dan ook uw gemiddelde emissies van 2014 nader te specificeren en af te stemmen op de, zoals u aangeeft in het bestek, huidige situatie.	Wij delen uw mening niet. In ons rekenmodel is het voertuigtype gekoppeld aan de dienstregelingskilometers. Per kalenderjaar wordt een gewogen waarde berekend (zie Offerteaanvraag, hoofdstuk 5.3.4).

616	A - Offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014	5.3.4.		47	Inzetplan Materieel	<p>In uw antwoord op vraag 601 antwoord u kort met 'Nee' op de vraag akkoord te gaan met een verwarmingssysteem, dat geen energie verbruikt uit de batterijen. Daarover zijn wij teleurgesteld en uw korte reactie verbaast ons. Wij leggen het dilemma graag aan u voor. Zoals aangegeven is het bij ZE-bussen dé uitdaging om de actieradius goed onder controle te krijgen. Door het gebruik en het verouderingsproces van de batterijen neemt de actieradius per jaar af, tot een minimum niveau bereikt wordt en de batterijen vervangen moeten worden. Dat minimum niveau is de basis voor het opbouwen van een efficiënte dienstregeling voor deze ZE-bussen. Weersinvloeden, waarbij met name lage buitentemperaturen (niet ongebruikelijk in NL), hebben een grote invloed op de capaciteit van de batterijen en daarmee de te behalen actieradius.</p> <p>Uit ervaring weten wij, en uit onderzoek blijkt ook, dat een elektrisch verwarmingssysteem ca. 30 - 35% (!!) van de energie verbruikt, die beschikbaar zou moeten zijn voor aandrijving van het voertuig. Bij een koudere dag is derhalve de actieradius veel kleiner. Bij het opbouwen van een dienstregeling, uitgevoerd met ZE-bussen, moeten we uitgaan van een 'worst-case' scenario voor de te behalen actieradius. Dit betekent dat er gerekend moet worden met de kleinste haalbare actieradius. Het moge duidelijk zijn dat op die manier een efficiënte inzet van ZE-bussen bedrijfseconomisch zeer moeilijk, zo niet bijna onmogelijk, wordt.</p> <p>Wij adviseren u derhalve met klem ons advies over te nemen om het gebruik toe te staan van een verwarmingssysteem dat geen energie verbruikt uit de batterijen, zodat die in geheel voor aandrijving van het voertuig worden gebruikt en daarmee de primaire doelen voor duurzaamheid maximaal worden benut.</p> <p>Kunt u bevestigen bovenstaande stellingname te steunen en alsnog toe te staan dat een elektrische bus, voorzien van een verwarmingssysteem dat geen energie verbruikt uit de batterijen die voor aandrijving van het voertuig gebruikt, wordt gewaardeerd als een elektrische bus?</p>	<p>Emissieloos is pas Emissie loos als de Emissie ook daadwerkelijk nul is. Dat is de doelstelling vanaf 2025 waaraan de provincie zich geconformeerd heeft. In de Concessie 2016-2025 willen we daar, samen met de nieuwe concessiehouder, naar toe werken. Als we nu reeds concessies doen, halen we deze doelstelling niet. Als de doelstelling was om de komende jaren de uitstoot te zoveel mogelijk te beperken dan waren dit soort oplossingen wellicht erg zinvol geweest.</p> <p>Wij onderkennen de problemen die u benoemt, maar de ontwikkelingen op dit gebied gaan nu erg snel in de goede richting. Wij verwachten dat de problemen zoals de actieradius, de komende jaren worden opgelost. Daarom geven wij Inschrijvers de mogelijkheid om de instroom van Emissieloos materieel uit te stellen tot 2020.</p>
617	A - Offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014	5.3.6.1		50	Klanttevredenheidsplan	In de offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014 komt paragraaf 5.3.6.1 tweemaal voor. Kunt u in de aangepaste offerteaanvraag (Nvl 3, vraag 564) de paragrafering aanpassen om verwarring te voorkomen?	Ja. De definitieve versie van de Offerteaanvraag d.d. 14 oktober 2014 is als bijlage bij deze Nvl 4 toegevoegd.
618	A - Offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014	5.3.6.1		52	Klanttevredenheidsplan	In de offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014 wordt onder ad c) Betrouwbaarheidsplan verwezen naar artikel xxx. In Nvl 1 vraag 102 heeft u aangegeven dat er een verwijzing naar artikel 14 moet worden opgenomen. Kunt u in dit in de aangepaste offerteaanvraag aanpassen?	Ja. De definitieve versie van de Offerteaanvraag d.d. 14 oktober 2014 is als bijlage bij deze Nvl 4 toegevoegd.
619	B.1 - Concept Concessiebesluit d.d. 19 augustus 2014	-	-		Voettekst	Bij Nvl 3 heeft u een herzien concept concessiebesluit d.d. 16 september 2014 toegevoegd. Deze staat in de voettekst echter nog gedateerd op 19 augustus 2014. Zou u dit willen aanpassen om verwarring te voorkomen?	Ja. De definitieve versie van het Concept Concessiebesluit d.d. 14 oktober 2014 is als bijlage bij deze Nvl 4 toegevoegd.
620	Nota van Inlichtingen 3	Vraag 53	-		Punctualiteitseisen	In uw antwoord op vraag 53, geeft u aan dat 'De provincie kan gebruik maken van hetgeen in artikel 5.4.3 van het concept Concessiebesluit...'. Het Concessiebesluit bevat echter geen artikel 5.4.3. Kunt u aangeven waar we uw verwijzing wel kunnen vinden?	De juiste verwijzing is naar artikel 5.4.2 van het PvE. Inhoudelijk is deze vraag verder beantwoord in de antwoorden op vraag 537. Wij hebben ons antwoord bij vraag 53 aangepast.
621	Nota van Inlichtingen 3	Vraag 53	-		Punctualiteitseisen	Kunt u exacter aangeven welke bewijslast de concessiehouder dient te overleggen in geval van congestie?	Uw vraag is deels al met het antwoord op vraag 537 afgehandeld. De bron van de bewijslast is het systeem van dynamische reisinformatie. De vorm waarin de bewijst wordt overgelegd laten we aan de Inschrijver.
622	Nota van Inlichtingen 3	Vraag 134	-		OV-tool	U geeft aan dat de Concessiehouder in het kader van de informatievoorziening aan de Concessieverteiler 'andere informatie' beschikbaar dient te stellen. Kunt u exacter aangeven welke 'andere informatie' dit betreft?	Zie ons antwoord bij vraag 531. Wij kunnen nu nog niet een geheel uitputtende lijst opleveren welke 'andere informatie' dit betreft. Wij hebben voor de duidelijkheid wel artikel 41.8 van het Concept Concessiebesluit aangepast.
623	A - Offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014	Klanttevre denheidspl an		51	Algemene vervoersvoorwaarden	In het bestek wordt gesproken over de algemene vervoersvoorwaarden 2007. Inmiddels zijn de algemene vervoersvoorwaarden per september 2014 vernieuwd. Kunnen wij uitgaan van de meest recente versie?	Ja. De definitieve versie van de Offerteaanvraag d.d. 14 oktober 2014 is als bijlage bij deze Nvl 4 toegevoegd.
624	Bijlage A.1.3			7	HOV-Velsen Rijtijdberekening	In de brief HOV-Velsen rijtijdberekening wordt een rijtijdbesparing berekend voor de R-netdienstregeling vanaf 2017 voor het traject Dennekoplaan (Ijmuiden) - Delftplein (Haarlem). Het is voor een vervoerder op dit moment niet mogelijk om de, voor de nieuwe situatie berekende rijtijdmetingen, in de praktijk te toetsten. Kunnen wij bij het opstellen van de dienstregeling vanaf 2017, veilig en zonder een risico te lopen op een boete, uitgaan van de rijtijdbesparingen voor de betreffende R-netlijn als opgenomen in deze brief? Indien in de praktijk toch meer rijtijd benodigd blijkt, hoe gaat provincie NH hier mee om?	De inschrijver kan voor zijn inschrijving uitgaan van de geprognosticeerde gegevens en dat we dat aanbod beoordelen op basis van alle informatie verstrekt in het bestek. Dat geeft ook gelijk speelveld.
625	-	-	-		Verbinding Amsterdam - Ijmuiden via water Noordzeekanaal	<p>Op 22 september wist Spits te melden dat Provinciale Staten, na onderzoek, voorstelt om een nieuwe (snel)boot verbinding te willen starten tussen Amsterdam en Ijmuiden, met meerdere halteplaatsen onderweg. De gewenste start van deze nieuwe personenverbinding over water zou half 2015 moeten zijn. Dergelijke veerverbinding heeft als doel om significante aantallen forensen en toeristen te vervoeren tussen de diverse haltes, gelegen aan het Noordzeekanaal. Het is navenant dat dergelijke diensten significante gevolgen kan hebben voor de vervoersstroom op de buslijnen langs dit traject.</p> <p>1. Kunt u bevestigen dat deze waterverbinding niet onder het "openbaar vervoer" gaat vallen, en daarmee geen subsidie van de provincie Noord Holland gaat ontvangen?</p> <p>2. Kunt u bevestigen dat de vaartijden van deze verbinding aansluiting gaan bieden op de buslijnen langs of aansluitend op dit traject (en dus niet andersom)?</p> <p>3. Kunt u bevestigen dat, als gevolg van deze nieuwe verbinding, er nimmer gesneden gaat worden in het provinciaal beschikbaar exploitatiebudget voor het reguliere OV in de concessie Haarlem IJmond?</p>	<p>De intentie van provincie is om personenvervoer over water mogelijk te maken. Wij kunnen nu nog niet voorzien of en in welke vorm het personenvervoer over water definitief gerealiseerd kan worden. Dit antwoord geldt voor al uw vragen.</p> <p>Deze veerverbinding valt volledig buiten de scope van deze aanbesteding en concessie en wordt op geen enkele wijze in de beoordeling betrokken.</p>
626	Nota van Inlichtingen 3	Vraag 542 en 566			Punctualiteitseisen	<p>Wij vragen wederom uw aandacht voor de effecten van de gestelde punctualiteitseisen. Als huidige vervoerder ervaren wij dat met maximale aandacht en inspanning de nu door u gestelde percentielen, gekoppeld aan de normwaarden van 120 seconden te laat, 0 seconden te vroeg, in dit concessiegebied NIET realiseerbaar zijn, behalve wanneer Inschrijver zodanige aanpassingen doet aan haar dienstregeling dat dit tot uiterst ongewenste effecten leidt. Om te voldoen dient namelijk de rijtijd van iedere rit opgerekt te worden met meerdere minuten. Hierdoor kan de punctualiteitsnorm bereikt worden, maar leidt dit op bijna alle ritten tot verlies aan snelheid, extra DRU's die exploitatief volstrekt onnodig zijn, irritatie bij de reizigers en mogelijk zelfs tot de inzet van extra bussen.</p> <p>De 90-percentielwaarde houdt bijvoorbeeld in dat voor de reiziger de busrit al snel enkele minuten langer wordt dan bij een 80-percentiel. Om een boete te vermijden dient Inschrijver nu een veilige marge in te bouwen. De reiziger ervaart dit als een onnodige verlenging van de reistijd (bijvoorbeeld door bewust tijd afwachten op meetpunten), en niet als een verbetering van de betrouwbaarheid. Bovendien kost iedere minuut extra reistijd op jaarbasis circa 8.000 DRU (!). Inschrijvers gaan op basis van de gestelde norm nu keuzes maken: óf zij beperken zich op x maal 8.000 DRU (financieel minimaal zo'n € 800.000 (!) per minuut per jaar) en nemen de maximale boete op de koop toe (en laten verder de punctualiteit op haar beloop), óf zijn zetten de x maal 8.000 DRU wel in, met het risico alsnog een boete op te lopen. In beide gevallen bent u als concessieverteiler niet content en de reiziger al helemaal niet.</p> <p>Wij adviseren u dringend om in dit concessiegebied, met haar congestiegevoelige aspecten, over de gehele concessieperiode een puntualiteits te eisen met een 85-percentielwaarde, op basis van maximaal 180 seconden te laat, 0 seconden te vroeg (art 11, lid 3, concept concessiebesluit).</p> <p>Kunt u bevestigen dit advies te volgen?</p>	<p>Uw vraag bevreemt ons. Voor de gehele concessie hanteren wij de door u genoemde punctualiteitseis van 180 seconden te laat, 0 seconden te vroeg en een 85% percentielwaarde.</p> <p>Uitzondering is de vertrektijd van de eerste halte van een rit. Daarvoor hanteren we vanaf 2018 een maximumvertraging van 120 sec.</p> <p>Het hanteren van een strengere norm voor de vertrektijd van de eerste halte van een rit zal nimmer leiden tot langere rijtijden. De door u genoemde 'oprekking met meerdere minuten' geeft dan ook een verkeerd beeld. De marge die een Inschrijver (eventueel) extra moet inbouwen ligt in het (onbetaalde) stationnement tussen twee ritten, doch nimmer binnen een rit.</p> <p>De strengere norm bij vertrek van een rit lijkt ons realistisch. Gedurende de rit hebben vertragingen eerder de neiging om toe- dan af te nemen. Alleen al om binnen de norm van 180 seconden te blijven is een punctueel vertrek bij de eerste halte noodzakelijk. Derhalve kunnen wij uw bezwaren tegen de gehanteerde normen dan ook niet volgen.</p> <p>Wij menen dat wij met de versoepeling gedurende de eerste twee concessiejaren (zie antwoord vraag 566) voldoende op de door u genoemde punten hebben ingespeeld en zullen de normen verder niet aanpassen.</p>
627	A - Offerteaanvraag d.d. 19 augustus 2014	5.3.4		48	Hybride bus	De definitie van het begrip Hybride bus vinden wij niet duidelijk. Er bestaan inmiddels voertuigen die als hybride in de markt worden gezet, maar waarbij elektrische energie die bij het remmen wordt teruggewonnen, NIET wordt gebruikt als aandrijving bij het optrekken, maar slechts ter ontlasting van de dynamo. Er is dus geen sprake van twee energiebronnen of twee motoren waarvan ten minste één duurzaam. Wordt dit voertuigtype door u geclassificeerd als hybride bus (duurzaamheidsfactor 2,0) of als diesel bus (duurzaamheidsfactor 1,6)?	Een hybride voertuig wordt, naast een verbrandingsmotor, aangedreven door een Emissievrije motor. De definitie is daarmee duidelijk. Als er geen sprake is van twee motoren waarvan één Emissievrij, is dit type voertuig niet hybride en krijgt dit type voertuig de duurzaamheidsfactor 1,6.
628	Bijlage B1.L-1			9		Er wordt in deze bijlage verwezen naar een bijlage O: 'Ophaal- en Oplaadautomaten bij wederverkopers zoals beschreven in Bijlage O (Distributienetwerk t.b.v. de OV-Chipkaart) van het Concessiebesluit'. Wij kunnen deze bijlage niet vinden. Kunt u ons deze alsnog verstrekken?	De verwijzingen komen te vervallen. Een gewijzigde bijlage B.1.L-1 is bij deze Nvl gevoegd.
629	Nota van Inlichtingen 3		23			Wij hebben gekeken op www.ovchipkaart.nl voor een overzicht van de huidige wederverkopers in Haarlem/IJmond die de nieuwe vervoerder Haarlem/IJmond cf PvE art 8.3 de verkoop van OV-chipkaartsaldo en -producten moet faciliteren. Wij kunnen hier niet het aantal distributiepunten uit herleiden dat wij moeten faciliteren, temeer hier ook landelijke distributiepunten (zoals AH) in Haarlem/IJmond vermeld staan die niet door de nieuwe vervoerder gefaciliteerd hoeven worden. Kunt u ons de lijst met te faciliteren distributiepunten aanreiken?	Zoals we reeds eerder hebben geantwoord, hebben wij dat overzicht niet. Derhalve hebben de vaststellingsbrieven 2011-2014 bijgevoegd zodat u dit kunt herleiden. Zie bijlage A.1.36 - Vaststellingsbrieven tarieven 2011-2014.
630	Nota van Inlichtingen 3		23			Met welke kosten moeten we rekening houden bij het derdennetwerk waar we de verkoop van OV-chipkaart producten en reissaldo en de mogelijkheid tot afhalen moeten bieden? We vragen dit omdat we vermoeden dat de eenmalige kosten voor de aanschaf van de apparatuur mogelijk al gedaan is (door de provincie) en niet door de nieuwe vervoerder opnieuw gedaan hoeft te worden.	Uw veronderstelling is juist dat de eenmalige investeringen in het verleden gedaan zijn door de provincie. Die hoeft u niet opnieuw te doen.
631	B.4 - Begrippenlijst				Hybride bus	<p>Uw definitie voor een hybride bus luidt: "Een bus waarin twee energieopslagsystemen en twee energie-omzetters aanwezig zijn. Eén van die systemen en één van die omzetters is Emissievrij."</p> <p>Kunt u bevestigen dat iedere bus die letterlijk voldoet aan uw definitie, zonder een specifieke invulling van energiestromen naar de aandrijflijn of een specifieke opgave van de brandstofbesparing door u als hybride gekwalificeerd wordt. Als uw antwoord nee is, wat zijn dan uw eisen m.b.t. tot de energiestromen naar de aandrijflijn en de brandstofbesparing?</p>	Voertuigen waarvan niet aannemelijk gemaakt kan worden dat binnen deze concessie een brandstofbesparing van tenminste 20% (ten opzichte van het gemiddeld brandstofverbruik van een Euro6 bus in een gemengde stad/streek-concessie) haalbaar is, worden door ons niet als hybride gekwalificeerd.
632	Bijlage A 1.18				Opbrengsten SOV	Kunt u ons het verschil uitleggen tussen de prognose van de SOV opbrengsten in deze bijlage voor 2014 en de VSS begroting die alle bestaande vervoerders in Nederland hebben gekregen? In deze begroting, die niet bij de aanbestedingsdocumenten zit, is de verwachting dat de SOV opbrengsten voor deze concessie ca. €800.000,- lager zullen zijn. Een significant verschil dat er voor zou kunnen zorgen dat inschrijvers grote fouten maken in de berekening.	Wij hebben de vraag aan de huidige concessiehouder voorgelegd. Zijn antwoord was als volgt: <i>In bijlage A.1.18 is per abuis het bedrag aan SOV-inkomsten raming 2014 als € 4.727.300 opgenomen. Hier is jammer genoeg sprake van een typefout. Het juiste bedrag had moeten zijn € 4.272.300. Overigens is in de huidige begroting op basis van tussenliggende ontwikkelingen het bedrag inmiddels naar € 3.825.923,- aangepast. De verwachte verlaging van de SOV-opbrengsten voor 2014 is mede aanleiding geweest voor het gehonoreerde verzoek tot een extra verhoging van het kilometer tarief OV-chipkaart.</i>



633	Nota van Inlichtingen 4	vraag 632		Opbrengsten SOV	Het bedrag van € 3.825.923 is voor ons een mysterie. Wij kunnen dat niet herleiden tot enig VSS begrotingsdocument dat in ons bezit is. En volgens ons kan de huidige concessiehouder niet anders dan zijn getallen herleiden dan uit die zelfde VSS begroting. De laatste VSS begroting voor 2014 die is bekend gemaakt aan de VSS leden op 24-09-2014. Wat is de reden voor het verschil tussen de bedragen van 3.825.923 EUR en 4.275.383 EUR? Zit er in het bedrag van 3.825.923 EUR wellicht (weer) een tikfout? Als dat niet het geval is: a) kan de huidige concessiehouder bevestigen dat dit bedrag van 3.825.923 EUR exact het bedrag is dat het totale "SOV groei" gedeelte van de SOV opbrengsten voor 2014 is waar deze concessiehouder recht op heeft voor de concessie Haarlem-IJmond? b) Kan de huidige concessiehouder de echte oorzaken uitleggen voor het (zeer significante) verschil tussen de "SOV groei" vergeleken met de (i) VSS begroting en(ii) de opbrengsten in voorgaande jaren? Wat zijn de, in het antwoord van de huidige concessiehouder genoemde, "tussenliggende ontwikkelingen" Heeft de daling een structureel of een eenmalig karakter?	De vragen 633 en 634 zijn voorgelegd aan de huidige concessiehouder. Hieronder zijn reactie:  "Allereerst onze excuses voor de verwarring die onze reactie op uw vragen over Bijlage A.1.18 heeft opgeroepen. Bijgevoegd is de nieuwe Bijlage A.1.18 (Opbrengsten per jaar HIJ BS.XLS) met de realisatie voor 2014 t/m kwartaal 2 (Q2).  Toelichting: 1) De bedragen zoals genoemd in bijlage A.1.18 waren en zijn allemaal exclusief BTW; dit staat ook op de bijlage zelf.  2) Het VSS-overzicht waaraan u refereert (VSS14ramsep14V1) betreft de laatste raming voor 2014 die in de VSS vergadering van 24 september is vastgesteld; De bedragen zijn <b>exclusief BTW</b> .  3) Onze beantwoording van vraag 632 was niet juist; onze excuses daarvoor. In de tijdsdruk is een interne communicatiestoornis opgetreden waardoor de voorlopige interne raming van SOV groei van 2014 van ca. 3,8 miljoen geïnterpreteerd is als begroting voor 2015 (zie verder bij punt 4).  4) De begroting van SOV voor 2015 is nog niet vastgesteld door de VSS. Een eerste raming kan wel worden gegeven; deze bedraagt voor Haarlem IJmond: SOV derving EUR 1.875.179,- SOV groei EUR 4.383.169,- Totaal EUR 6.258.348,- Alle bedragen weer exclusief BTW  NB: Toegevoegd is de nieuwe bijlage A.1.18 met de gevraagde gegevens (met name een aanvulling voor het 2e kwartaal 2014); ook deze gegevens zijn exclusief BTW en sluiten aan voor de SOV opbrengsten bij de laatste raming van VSS (van september). Alle bedragen die wij in deze mail noemen zijn exact gelijk aan de VSS overzichten, zoals deze zijn behandeld in de VSS vergaderingen."
634	Nota van Inlichtingen 4	vraag 632		Opbrengsten SOV	Kan de huidige concessiehouder bevestigen dat de cijfers in de VSS begroting voor 2015, naar haar beste weten op dit moment, de meest accurate inschatting is van de SOV inkomsten voor 2015? Zo niet, welke veranderingen of verschillen moeten we toevoegen om te komen tot de meest accurate inschatting? Wat zijn de redenen voor deze veranderingen of verschillen?	Ja.
635	Nota van Inlichtingen 4	vraag 632		Opbrengsten SOV	De nieuwe bijlage A.1.36 laat zien dat voor 2014 de index voor het OV-chipkaart kilometer tarief +7.94% was. a) Wat was het voorspelde prijselasticiteitseffect voor deze verhoging? b) Wat is het actuele prijselasticiteitseffect van deze verhoging? Heeft de verhoging van het kilometer tarief een constant karakter of een eenmalig karakter voor compensatie van "De verwachte verlaging van de SOV-opbrengsten voor 2014" ? Met andere woorden zal het kilometer tarief voor 2014 van 0,136 EUR de basis vormen voor de indexaties voor volgende jaren?	a) De concessiehouder heeft bij de tariefvoorstellen voor 2014 geen prognose voor de prijselasticiteit afgegeven. Wel kunnen wij u het volgende mededelen: de door de concessiehouder voorspelde prijsstijging voor 2014 bedraagt over het gehele assortiment (excl. SOV) 4,7%. De door de concessiehouder voorspelde opbrengststijging (excl. SOV) bedraagt 4,4%. De geprognosticeerde derving is derhalve 0,3%. b) Wij hebben van de concessiehouder geen overzicht ontvangen van het actuele prijselasticiteitseffect van deze verhoging. c) Ja, het kilometer tarief van 2014 vormt de basis voor de indexaties van de volgende jaren.