

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van belanghebbende	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
24	A (Concessiebesluit)	15	14	Meer- en minderwerk	U schetst hier dat vermindering of vermindering van de subsidie als gevolg van opgedragen meer- of minderwerk altijd via de bepaling uit artikel 8.5 van de Financiële bepalingen geschiedt. Echter, die bepaling betreft o.i. het meer- en minderwerk boven 5% van het gestandaardiseerde dienstregulierjaar 2030. Wij begrijpen dat ook meer- en minderwerk onder die 5%-norm via een business case financieel gecompenseerd kan worden, waarmee de verwijzing in artikel 15 van het concessiebesluit niet naar artikel 8.5 van de Financiële bepalingen moet zijn, maar naar geheel artikel 8. Wil u dit in zowel artikel 15.1 als in artikel 15.3 aanpassen?	Ja, de provincie heeft in artikel 15.1 en 15.2 uw suggestie overgenomen. De provincie heeft naar aanleiding van uw vraag ook de verwijzing in artikel 8.2 van de Financiële bepalingen aangepast.	In artikel 15.1 en 15.2 van het Concessiebesluit is 'artikel 8.5' vervangen door 'artikel 8'. In artikel 8.2 van de Financiële bepalingen is 'lid 5' vervangen door 'lid 5 tot en met 7'.
25	A (Concessiebesluit)	11.4	12	Inzet van derden en onderaannemers	Er staat hier twee keer 11.4. Wij denken dat onderste 11.4, 11.5 moet zijn. Kunt u dit bevestigen?	Ja, de provincie bevestigt dat en heeft dit aangepast in het Ontwerp Concessiebesluit.	In artikel 11 van het Ontwerp-Concessiebesluit is de nummering van het laatste lid gewijzigd in 11.5.
26	A (Concessiebesluit)	17.1	16	Verlenging Concessie	In art. 17.1 staat heel expliciet in welke gevallen de Concessieoverlener de concessie met 2 jaren verlengt. In art. 7.2 van het Concessiebesluit staat dat Concessieoverlener bevoegd is met ten hoogste 2 jaar te verlengen. Kunnen inschrijvers ervan uitgaan dat wanneer aan art. 17.2 lid a en b is voldaan u met 2 jaar de Concessie gaat verlengen?	Ja, u kunt ervan uitgaan dat als de Concessiehouder naar het oordeel van de Concessieoverlener aan de voorwaarden genoemd in artikel 17.1 lid a en b voldoet, de Concessie met twee jaar verlengd wordt, tenzij de Concessiehouder heeft de Concessieoverlener verzocht zich te onthouden van verlenging van de Concessie (artikel 17.2).	
27	A (Concessiebesluit)	2.2	5	Rangorde	De hier opgenomen rangorde komt niet exact overeen met de rangorde zoals weergegeven in de Inschrijvingsleidraad, paragraaf 3.2, pagina 11. Wil u dit overal gelijkrekken?	Het klopt dat er een verschil zit in de rangorde van de documenten zoals vermeld in de Inschrijvingsleidraad en het Concessiebesluit. Reden is dat bij de Inschrijvingsleidraad als bijlage een ontwerpversie van het Concessiebesluit is gevoegd. Het Concessiebesluit zelf zal na gunning aan de winnende Inschrijver worden verstrekt en is hoogste in rang. De versie van het Concessiebesluit die als bijlage bij de Inschrijvingsleidraad is gevoegd, staat lager in rang omdat dit een ontwerpversie betreft. Wel heeft de provincie geconstateerd dat in de rangorde in het Concessiebesluit de Overnameregeling ontbreekt. Deze is toegevoegd.	In artikel 2.2 van het Ontwerp-Concessiebesluit is de Overnameregeling toegevoegd, namelijk na het Programma van Eisen en voor de Begrijpenlijst.
28	A (Concessiebesluit)	20.1	18	Intrekking concessie	In artikel 20.1 sub k staat dat de concessieoverlener bevoegd is de concessie in te trekken als de Concessieoverlener krachtens een rechterlijke uitspraak gehouden is de Concessie te beëindigen (dan wel indien een dergelijke rechterlijke uitspraak is en de Concessieoverlener het niet opportuun acht de uitspraak af te wachten). Voor de concessiehouder levert het een boel rechtsonzekerheid op als de concessieoverlener bevoegd is om zonder een rechterlijke uitspraak af te wachten, de concessie in te trekken. Wij achten dit niet proportioneel. Bent u bereid het stuk (danwel indien..... af te wachten) uit artikel 20.1 sub k te verwijderen?	Nee, de provincie is daar niet toe bereid. Indien redelijkerwijs te voorzien is dat de provincie krachtens een rechterlijke uitspraak gehouden zal zijn de Concessie te beëindigen, impliceert dat de aanwezigheid van omstandigheden die maken dat de Concessie juridisch niet (langer) houdbaar is. In een dergelijke situatie wenst de provincie de mogelijkheid te behouden de Concessie zo spoedig mogelijk te beëindigen (om te voorkomen dat de in dat geval kennelijk bestaande onrechtmatige situatie langer wordt voortgezet dan noodzakelijk is). De provincie past de tekst van artikel 20.1 daarom niet aan. Uiteraard zal de provincie een besluit tot intrekking alleen nemen op basis van een gedegen belangenafweging en zal zij een dergelijke beslissing deugdelijk motiveren.	
29	A (Concessiebesluit)	20.3	19	Intrekking concessie	U geeft aan dat Concessiehouder op geen enkele wijze gehouden is tot enige vorm van schadevergoeding jegens concessiehouder na intrekking van de concessie. In het geval de concessie wordt ingetrokken op grond sub a t/m h of sub l is de concessieoverlener echter wel gehouden tot schadevergoeding, kennelijk omdat die gronden in de risicozone van concessiehouder liggen. De gronden genoemd in sub j en k liggen echter meer in de risicozone van concessieoverlener. Wij achten het dan ook redelijk dat in dat geval de concessiehouder het recht heeft op vergoeding van kosten en schade als gevolg van intrekking van de concessie. Wij verzoeken u dit aan te passen.	Naar het oordeel van de provincie liggen de gronden sub l j en k niet in haar risicosfeer. Het betreft externe omstandigheden waarover de provincie geen controle heeft.	
30	A (Concessiebesluit)	21.1	20	Overgang concessie	Kunt u een indicatie geven van de gegevens waar u op doelt? Wij achten het niet redelijk en proportioneel dat er zomaar allerlei gegevens gevraagd kunnen worden terwijl Concessieoverlener op grond van de rapportageverplichtingen tijdens de concessie al over de meest relevante gegevens beschikt.	Nee, dat kan de provincie niet. De provincie zal tijdens de voorbereiding van de aanbesteding van de opvolgende concessie bepalen welke informatie zij op dat moment nodig acht voor het doen van een inschrijving en ter waarborging van het level playing field. De provincie zal daarbij rekening houden met informatie die de Concessiehouder al eerder heeft aangeleverd (mits in het goede format en vereiste detailniveau) en met eventuele landelijke afspraken over het beschikbaar stellen van informatie ten behoeve van aanbestedingen.	
31	A (Concessiebesluit)	21.2	20	Overgang concessie	U geeft aan dat concessiehouder op eerste verzoek van de concessieoverlener binnen een door de concessieoverlener te bepalen termijn alle door de concessieoverlener verzochte gegevens met betrekking tot het bij de overgang van het Openbaar Vervoer in het Concessiegebied betrokken Personeel ingevolge de Wp2000 moet verstrekken. Wij gaan er vanuit dat u er van op de hoogte bent dat wij op grond van de AVG niet zomaar personeelsgegevens aan de concessieoverlener kunnen verstrekken en op grond van de Personeelsopgave er al informatie bekend is. Aan welke concrete informatie denkt concessieoverlener in dit verband en met welk doel zou de concessiehouder dit aan de concessieoverlener moeten verstrekken?	Gedoeëld wordt op de informatie die conform het bepaalde in de Wp2000 in het kader van de personeelsopgave geleverd moet worden en in opdracht van de provincie door een onafhankelijke deskundige gecontroleerd zal worden.	
32	A (Concessiebesluit)	22.1	20	Overnameregeling	In artikel 22.1 staat dat de Concessiehouder verplicht is na afloop van de concessie het Zero Emissie bussysteem ter overname aan te bieden aan de opvolgende Concessiehouder. Het woord "aanbieden" impliceert een vrijblijvendheid voor de opvolgende Concessiehouder, deze zou immers ook geen gebruik van dit aanbod kunnen maken. Dit zou op voorhand onzekerheid creëren over het wel of niet kunnen calculeren met een Overnameregeling voor investeringen in het Zero Emissie bussysteem gedurende de concessie. Kunt u de tekst van dit artikel zodanig wijzigen dat het ter overname aanbieden ook een afnameverplichting voor de opvolgende Concessiehouder inhoudt? Voorts verwijst u in artikel 22.1 van de meerpartijenovereenkomst naar bepalingen uit de overnameregeling zoals bijgevoegd als bijlage A2. Deze bijlage hebben we nog niet aangetroffen in de aanbestedingsdocumentatie. Kunt u deze toevoegen?	Ja, de provincie heeft artikel 22.1 van het Ontwerp-Concessiebesluit in lijn met uw verzoek aangepast. De model-overnameregeling, Bijlage K bij de Inschrijvingsleidraad, is tegelijk met deze NV gepubliceerd. Deze vormt de basis voor de overnameregeling die te zijner tijd als bijlage A2 bij het Concessiebesluit gevoegd zal worden.	In artikel 22.1 van het Ontwerp-Concessiebesluit is 'ter overname aan te bieden' vervangen door 'over te dragen'. Bijlage K is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
33	A (Concessiebesluit)	6.1	8	Te gedogen vervoer	De hier opgenomen lijst komt niet exact overeen met de omschrijving zoals weergegeven in het PvE, bijlage 2.4, pagina 139. Hier kunnen misverstanden door ontstaan. Wil u dit overal gelijkrekken?	De provincie heeft een deel van de tekst in Bijlage B2.4 bij het Programma van Eisen verwijderd waardoor niet langer sprake is van een overlap met artikel 6.1 van het Concessiebesluit. Artikel 6.1 is verder niet gewijzigd.	In Bijlage B2.4 bij het Programma van Eisen is de tekst "De Concessiehouder heeft een gedoopte... alsmede Aanvullende Mobiliteitsoplossingen" verwijderd.
34	A (Concessiebesluit)	6.2	8	Aanpassingen t.b.v. te gedogen vervoer	U stelt hier dat te gedogen vervoer kan leiden tot aanpassing van haltes gelegen aan die verbinding. Niet duidelijk is hoe hiermee om te gaan in gevallen wanneer deze haltes ook door lijnen uit de concessie NWNH worden aangedaan. Het verplaatsen van een halte voor of na een kruising (of om de hoek) kan voor de ene lijn een uitkomst zijn, voor de andere lijn een enorme belemmering. Hier volstaat een 'constructieve opstelling' (artikel 6.3) door de concessiehouder NWNH niet. Wil u dit verduidelijken?	Artikel 6.2 betreft de eventuele aanpassing van Routes van te gedogen lijnen die in bijlage B2.4 bij het Programma van Eisen zijn beschreven. Die lijnen halteren op dit moment bij bepaalde Haltes. Aanpassing van de Routes kan ertoe leiden dat Haltes van de te gedogen lijnen kunnen wijzigen. Dit betekent niet dat daarmee de oorspronkelijke Haltes per definitie vervallen; dit hangt af van de vraag of er andere lijnen zijn die van deze Haltes gebruik maken en/of van aanwijzingen van de betreffende Wegbeheerder.	
35	A (Concessiebesluit)	9.3	10	Algemene eisen aan de concessiehouder	U omschrijft in dit artikel nogal ruim de taken van de concessiehouder, terwijl in artikel 9.5 en 9.6 veel specifiekere omschrijvingen worden gegeven. Bent u bereid artikel 9.3 de taken vervallen? Zo niet, bent u bereid nader te omschrijven wat u bedoelt met alle overige voorkomende werkzaamheden die direct of indirect behoren of kunnen behoren tot de taken van een openbaar vervoerbedrijf. Dit is een nogal ruime omschrijving en de concessiehouder heeft toch geen andere verplichtingen dan op grond van de aanbestedingsstukken?	Nee, de provincie is daar niet toe bereid. In artikel 9.2 en 9.3 geeft de provincie aan wat zij van de Concessiehouder verwacht, terwijl in artikel 9.5 en 9.6 kaders worden benoemd die daarbij gelden. De provincie deelt uw beeld daarmee niet dat in artikel 9.5 en 9.6 specifiekere zou zijn omschreven wat de taken zijn.	
36	A (Concessiebesluit)	9.8	11	Algemene eisen aan de concessiehouder	U geeft aan dat concessiehouder alle door de concessieoverlener gewenste informatie die verband houdt met het uitvoeren van de concessie moet verstrekken. Wat gebeurt er met de informatie die concessiehouder in dat geval zou verstrekken? Dit gaat veelal om bedrijfsvertrouwelijke gegevens en de concessiehouder wil natuurlijk niet dat dit gegevens openbaar worden. Daarnaast heeft de concessiehouder op basis van het PvE al aanzienlijke informatie verplichtingen en lijkt het buitenproportioneel om daar nog een brede algemene informatieverplichting aan toe te voegen. Bent u bereid dit artikel te laten vervallen en zo nee, kunt u dan aangeven wat de toegevoegde waarde van dit artikel is?	Nee, de provincie is daar niet toe bereid. Hoofdstuk 14 van het Programma van Eisen bevat eisen ten aanzien van de informatieverstrekking aan de Concessieoverlener. In dit hoofdstuk is ook beschreven hoe de provincie met de verkregen informatie omgaat. Artikel 9.8 van het Concessiebesluit is hiervoor de basis en biedt de provincie de ruimte om, bij een aanvullende/gewijzigde informatiebehoefte, andere/aanvullende gegevens bij de Concessiehouder op te vragen.	
37	A1 (Procedure)	2	1	Kosten	U verwacht binnen 20 werkdagen een rapport waarin de impact van de voorgenomen wijziging van de concessie op de aan meer-minderwerk gerelateerde subsidie of de vervoeropbrengsten heeft, wordt weergegeven. Echter, een wijziging kan ook grote invloed hebben op de operationele kosten, zonder dat er sprake is van meer- of minderwerk of impact op reizigersopbrengsten. Wij constateren dat hier in uw opsomming geen rekening mee wordt gehouden. Wil u dit alsnog opnemen?	Ja, de provincie heeft aan artikel 2 sub d van Bijlage A1 (Procedure wijziging Concessie) eventuele gevolgen voor de business case van de Concessiehouder toegevoegd.	Aan het eind van artikel 2 sub d van Bijlage A1 bij het Concessiebesluit is tussen 'Vervoeropbrengsten' en 'heeft de tekst' en/of de business case van de Concessiehouder' toegevoegd.
38	B (PvE)	5	58	Kwaliteit overnamematerieel	Kunnen wij er vanuit gaan dat het overnamematerieel voldoet aan alle kwaliteitscriteria zoals gesteld in hoofdstuk 5 van het Programma van Eisen, zoals onder andere de minimale vereiste stoelsteek, dikte van de stoelbekleding en veiligheids- en toegankelijkheidsvoorzieningen?	Nee, u kunt er niet vanuit gaan dat het materieel dat onder de overnameverplichting valt aan alle kwaliteitscriteria voldoet zoals gesteld in het Programma van Eisen. De Concessiehouder heeft dit materieel niet aan te passen, de provincie heeft een artikel in het PvE toegevoegd waarmee afwijkingen van het overnamematerieel getoeldd worden.	Aan eis 5.1.3 van het Programma van Eisen is de volgende zin toegevoegd: 'Ingeval de over te nemen Zero-Emissiebusseisen op het moment van overdracht niet voldoen aan één of meerdere eisen die de Concessieoverlener aan het Materieel stelt, niet zijnde de leeftijdsvoorschriften zoals opgenomen in eis 5.1.5, dan is de Concessiehouder niet verplicht ervoor te zorgen dat deze Zero-Emissiebusseisen alsnog aan de betreffende eisen voldoen.'

39	B (PvE)	5	58	Bestuursakkoord ZE	In de Inleiding en 4e alinea geeft u als Concessieoverlener aan dat u verwacht dat de Concessiehouder aan het Bestuursakkoord Zero-Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus invulling geeft. Kunt u deze doelstelling duidelijker stellen als een eis en dus aan te voldoen, of is het een niet bindende wens aan dit Bestuursakkoord te voldoen.	De provincie wil zoveel mogelijk invulling geven aan het Bestuursakkoord. Gegeven de netcongestie in de provincie Noord-Holland verwacht de provincie dat het niet realistisch is om de ambities uit het Bestuursakkoord als harde eisen in het Programma van Eisen op te nemen. Daarom heeft de provincie gekozen voor de eisen zoals die in paragraaf 11.2 van het Programma van Eisen zijn en stimuleert de provincie met het Gunningscriterium G5 Inschrijvers om de transitie naar 100% ZE binnen hun mogelijkheden zo snel mogelijk te realiseren.	
40	B (PvE)	10 en 10.3.5	88 en 91	Klantenbarometer resultaat	In de inleiding van hoofdstuk 10 geeft u aan dat de huidige waardering voor Sociale Veiligheid tijdens de Rit respectievelijk een 8,6 en 8,7 zijn. Vervolgens geeft u in de eerste zin van de laatste alinea op pagina 88 aan dat de Concessiehouder verantwoordelijk is voor de in standhouding en verbetering van Sociale Veiligheid in het Materieel. In artikel 10.3.5 staat vermeld dat voor deze Concessie de eis geldt van een oordeel door de Reizigers voor de Sociale Veiligheid tijdens de Rit van een 7,5. Wilt u deze lagere eis ten opzichte van de huidige waarderingen nader verduidelijken in relatie met uw stellingname in de laatste alinea van pagina 88?	In eis 10.3.5 is ten onrechte een lagere eis dan de huidige waardering opgenomen. Het cijfer 7,5 had 8,5 moeten zijn. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 10.3.5 van het PvE is '7,5' gewijzigd in '8,5'.
41	B (PvE)	10.3.13		opleidingsniveau BOA's	In deze eis stelt u dat de in te zetten BOA's, BOA domein IV-bevoegd zijn en beschikken over een RTGB. Kunt u aangeven in hoeverre de huidige BOA's (conform de deskundigenverklaring in totaal 7 FTE) beschikken over BOA IV met RTGB?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Het is ons beleid dat alle BOA's domein IV bevoegd zijn en beschikken over een RTGB. Het kan voorkomen dat recent ingestroomde BOA's nog niet bevoegd zijn, vanwege een opleidingstraject dat 7 maanden duurt."	
42	B (PvE)	11.1.2	11	ERE	ERE's komen aan Concessiehouder toe vanaf het moment dat deze de Concessie volledig met Zero-Emissiebusse uitvoert met gecertificeerde Hernieuwbare Energie. Wilt u aangeven wat u onder volledig verstaat en in hoeverre een incidentele afwijking hierop van invloed is?	Onder volledig verstaan wij dat alle bussen die de Concessiehouder voor de uitvoering van de Concessie inzet zero-emissiebusse zijn (dat wil zeggen uitstootvrij aan de uitlaat) en rijden op gecertificeerde hernieuwbare energie. De zero-emissiebusse die onder de overnameverplichting vallen beschouwt de provincie als volledig zero-emissiebusse en telt de provincie derhalve mee bij de beoordeling of de Concessiehouder de Concessie volledig met zero-emissiebusse uitvoert, maar wel onder de voorwaarde dat ook deze bussen rijden op gecertificeerde hernieuwbare energie.	
43	B (PvE)	11.1.2	97	ERE	In 11.1.2 omschrijft u de ERE verhandelbare emissierechten indien de uitvoering volledig door Zero-Emissievoertuigen wordt uitgevoerd. U vermeldt de situatie waarin deze 100% waarde niet wordt behaald. Kunt u beschrijven op welke wijze deze rechten en/of verdeling plaats vindt bij een 100% ZE uitvoering	Zoals de provincie in het tweede deel van eis 11.1.2 van het Programma van Eisen heeft aangegeven, komen zolang geen sprake is van 100% ZE uitvoering alle ERE's ten goede aan de Concessieoverlener. Zie ook het antwoord op vraag 44.	
44	B (PvE)	11.1.2	97	Opbrengst verhandelbare emissierechten	In artikel 11.1.2 van het Programma van Eisen is bepaald dat verhandelbare emissierechten (zoals Emissie Reductie Eenheden – ERE's) toekomen aan de concessiehouder zodra alle Bussen de Zero-Emissie zijn. Begrijpen wij het correct dat indien 100% van de Dienstregelingen wordt uitgevoerd met Zero-Emissiebusse en Auto's (waaronder Buurtbussen) diesel aangedreven zijn, de opbrengsten uit ERE's volledig toekomen aan de concessiehouder? Kunt u deze interpretatie bevestigen?	De ERE's komen toe aan de Concessiehouder als 100% van de Dienstregelingkilometers wordt uitgevoerd met Zero-Emissievoertuigen. Zolang de Concessie niet volledig met Zero-Emissievoertuigen wordt uitgevoerd, komen de ERE's geheel toe aan de Concessieoverlener. Buurtbussen zijn hiervan uitgezonderd zolang er geen Zero-Emissiebuurtbussen zijn die met een rijbewijs B gereden kunnen worden.	
45	B (PvE)	11.2	97	Milieuprestaties Materieel	In 11.2.2 gebruikt u voor de transitie naar volledige uitvoering met Zero-Emissievoertuigen de tijdsbepaling "zo snel mogelijk", een moeilijk te toetsen bepaling met grote gevolgen voor de business case van Inschrijvers. De berekening van de deelscore G5.1 uit 7.6.1 Inschrijvingsleidraad laat ook ruimte voor het niet volledig uitvoeren van de concessie met Zero-Emissievoertuigen per dienstregelingsjaar 2031. Hiermee lijkt u aan te geven dat het doel uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer, van volledig emissievrij regionaal busvervoer in 2030, losgelaten kan worden en dus ook in het volgende decennium nog dieselbussen in de concessie kunnen rijden en zelfs nieuwe dieselbussen mogen instromen. Als dit inderdaad het geval is, verzoeken wij u om dit expliciet te maken, eis 11.2.2 te schrappen, en de waardering van de snelheid van de transitie alleen te beoordelen door de berekening voor G5 deelscore 1.	De provincie houdt vast aan de eis dat de Concessiehouder de transitie naar Zero Emissie zo snel mogelijk moet doorvoeren. Zie ook het antwoord bij vraag 59. Met Gunningscriterium G5 stimuleert de provincie Inschrijvers om, rekening houdend met randvoorwaarden en beperkingen, deze transitie zo snel mogelijk te realiseren.	
46	B (PvE)	11.2.1	55	Milieuprestaties materieel	In art. 11.2.1 geeft u aan dat vanaf start concessie minimaal 2/3 (twee derde) van alle gereden Dienstregelingkilometers binnen de Concessie uitsluitend door Zero-Emissiebusse aangedreven door Hernieuwbare Energie moeten worden ingezet. Wilt u voor de duidelijkheid bevestigen dat de door ons verplicht over te nemen bussen bij start concessie voldoen aan de definitie "Zero-Emissieauto, Zero-Emissiebus, Zero-Emissiebuurtbus, Zero-Emissievoertuig" zoals gesteld in Bijlage C - Begrippenlijst NWNH? Indien dit namelijk niet het geval is, is het voor inschrijvers niet mogelijk, in ieder geval niet voor inschrijvers anders dan de zittende vervoerder, om bij de start van de concessie te voldoen aan artikel 11.2.1.	De provincie bevestigt dat de voertuigen die onder de Overnameverplichting vallen, voldoen aan de door u aangehaalde definitie van een Zero-Emissiebus.	
47	B (PvE)	11.2.5	98	Milieuprestaties	In 11.2.5 wordt gesproken over een ontheffing zoals bedoeld in de eis 11.2.4 en verwijzend naar een voorafgaande schriftelijke goedkeuring af te wijken van milieuprestaties beschreven in de eisen 11.2.1 t/m 11.2.3. Hoe ziet de Concessieoverlener een dergelijk procedure en verlenen van ontheffing voor zich, tijdens deze Tenderfase en algemeen voor iedereen geldende regels	Eisen 11.2.4 en 11.2.5 van het Programma van Eisen zien op de eventuele situatie dat de Concessiehouder door onvoorziene omstandigheden minder Zero-Emissiebusse kan inzetten dan hij in zijn Inschrijving heeft toegezegd. In dat geval kan de Concessiehouder een ontheffing aanvragen bij de Concessieoverlener om tijdelijk af te wijken van de milieuprestaties. Daarmee zijn deze eisen niet van toepassing voor de aanbestedingsprocedure.	
48	B (PvE)	13.1.6	105	Ontwikkelrol	Klopt onze aanname dat in lid a gedeeld wordt op de eisen 13.1.3 tot en met 13.1.5?	Ja, deze constatering is correct. De provincie heeft dit aangepast in het PvE.	In eis 13.1.6 van het Programma van eisen is '13.1.6' gewijzigd in '13.1.5'.
49	B (PvE)	14.2.5 en 14.2.6	116	Persoonsgegevens	Onze interpretatie betreffende deze twee artikelen luidt dat u hiermee uitsluitend de gegevens bedoelt voor zover deze betrekking hebben op de Concessie NWNH. Wilt u bevestigen dat dit een correcte interpretatie is?	Ja, de provincie bevestigt dat de artikelen 14.2.5 en 14.2.6 uitsluitend betrekking hebben op data over de Concessie NoordWest Noord-Holland.	
50	B (PvE)	2.1	8	Oplevering knooppunt Spaarnepoort	Hoe dienen wij met de situatie om te gaan indien het knooppunt Spaarnepoort begin 2029, dus ruim voor fase 2, gereed is.	Ongacht de opleveringsdatum van het knooppunt Haarlem Spaarnepoort geldt dat de Concessiehouder het netwerk in fase 1 niet mag wijzigen. Wel mag de Concessiehouder knooppunt Spaarnepoort bedienen als Halte (in plaats van Europaweg/Schipholweg). De provincie heeft het Programma van Eisen op dit punt aangepast.	In paragraaf 2.1 is de zin 'De Concessieoverlener geeft de Concessiehouder de ruimte om al voor oplevering van Knooppunt Haarlem Spaarnepoort een gewijzigd Lijnnet in de Regio Haarlem-Ummond aan te bieden.' gewijzigd in 'De Concessieoverlener geeft de Concessiehouder de ruimte om na afloop van fase 1 maar voor oplevering van Knooppunt Haarlem Spaarnepoort al een gewijzigd Lijnnet in de Regio Haarlem-Ummond aan te bieden en om in geval van oplevering tijdens fase 1 Knooppunt Spaarnepoort te bedienen in plaats van de Halte Europaweg/Schipholweg.'
51	B (PvE)	2.1	8	Oplevering knooppunt Spaarnepoort	Hoe dienen wij met de situatie om te gaan indien het knooppunt Spaarnepoort eind 2029, dus ruim na ingang van fase 2, gereed is.	In het geval van een later oplevermoment, kan de Concessiehouder het lijnnet alsnog vanaf ingang van fase 2 wijzigen. De Concessiehouder moet de huidige Halte(s) Europaweg/Schipholweg blijven bedienen, mits de werkzaamheden dit toestaan. Daarnaast kan de Concessiehouder op het moment dat knooppunt Spaarnepoort opgeleverd is, ook een aanvullende tussentijdse wijziging van het lijnnet en de Dienstregeling doorvoeren zoals aangegeven in eis 2.1.2 van het Programma van Eisen.	n.v.t.
52	B (PvE)	2.1	8	Fasering van het aanbod	U vermeldt hier uw wens om de 'komende jaren' geen ingrijpende wijzigingen aan het lijnnet binnen Noord-Holland-Noord door te voeren. Wilt u specificeren op welke periode 'de komende jaren' betrekking heeft? Val het dienstregelingjaar 2030 ook binnen deze periode?	Met 'de komende jaren' is de periode tot en met fase 1 van de Concessie bedoeld, dus tot en met 21 juli 2029. De provincie heeft het Programma van Eisen aangepast om dit te verduidelijken.	In paragraaf 2.1 van het Programma van Eisen is 'komende jaren' gewijzigd 'tot en met 21 juli 2029 (= einde fase 1 van de Concessie)'.
53	B (PvE)	2.1	138.14	Lijnnet 2028	Op pagina 13 van het Programma van Eisen schrijft u: "In de eerste 12 maanden van de concessie (16 juli 2028 tot en met 20 juli 2029) mag de concessiehouder het lijnnet in principe niet wijzigen ten opzichte van het lijnnet dat in het begin van 2028 geboden wordt." Op pagina 14 van het Programma van Eisen schrijft u: "... waarbij de routes van bestaande lijnen gelijk zijn aan die in de dienstregeling van het dienstregelingjaar 2026 voor de concessies ...". Mogen wij hieruit afleiden dat het huidige lijnnet (2026) ongewijzigd wordt voortgezet en daarmee gelijk is aan het lijnnet dat geldt in 2028 bij de start van de concessie? Kunt u daarnaast toelichten hoe de term "in principe" in deze context moet worden geïnterpreteerd? Begrijpen wij correct dat de routes van bestaande lijnen pertinent niet mogen worden gewijzigd en dat het lijnnet, bij start van de concessie, uitsluitend kan wijzigen door het toevoegen van eventuele extra lijnen, zoals beschreven op pagina 14 van het Programma van Eisen?	Inschrijvers mogen er voor hun Inschrijving van uit gaan dat het huidige lijnnet (2026) ongewijzigd wordt voortgezet. Indien tot de start van de Concessie wijzigingen in het lijnnet worden doorgevoerd, mag de Inschrijver deze wijzigingen in stand houden, maar is daartoe niet verplicht. Bestaande Lijnen mogen dus niet verwijderd worden en er mogen geen aanvullende lijnen worden toegevoegd, met uitzondering van de wijzigingen die tot de start van de Concessie nog worden doorgevoerd. De provincie heeft de tekst in het Programma van Eisen aangepast om dit te verduidelijken en daarbij ook de formulering "in principe" geschrapt. Zie daarnaast ook het antwoord op vraag 58.	In paragraaf 2.1 van het Programma van Eisen is de tekst "In de eerste 12 maanden van de Concessie (16 juli 2028 tot en met 21 juli 2029) mag de Concessiehouder het Lijnnet in principe niet wijzigen ten opzichte van het Lijnnet dat in het begin van 2028 geboden wordt. Wel mag de Concessiehouder van Lijnen frequenties verhogen of bedienings tijden verruimen," vervangen door "In de eerste 12 maanden van de Concessie (16 juli 2028 tot en met 21 juli 2029) mag de Concessiehouder het Lijnnet niet wijzigen ten opzichte van het Lijnnet dat in dienstregelingjaar 2026 geboden wordt. Wel mag de Concessiehouder eventuele aanpassingen aan het Lijnnet tot Dienstregelingjaar 2028 (voor start van de Concessie) in stand houden en van de bestaande Lijnen frequenties verhogen of bedienings tijden verruimen."

54	B (PvE)	2.1	13	Gewijzigd lijnennet HU voor oplevering Knooppunt Haarlem Spaarnepoort	In paragraaf 2.1 op bladzijde 13 van het PvE geeft u aan dat de Concessiehouder de ruimte krijgt om al voor oplevering van Knooppunt Haarlem Spaarnepoort een gewijzigd Lijnennet in de regio Haarlem-Ummond aan te bieden. Bedoelt u hiermee voorafgaand aan dienstregeling 2030 met ingangsdatum 20 juli 2029?	Zie het antwoord op vraag 52.	
55	B (PvE)	2.1.1	9	Fasering DRU's	De formule leidt volgens ons tot een uitkomst die de DRU's 2026 met bijvoorbeeld 725.000/600.000 x 0,25 = 0,30 verhoogt. Waarschijnlijk moet de formule aangepast worden?	Dat is correct. De provincie heeft de formule in eis 2.1.1 van het Programma van Eisen aangepast.	In eis 2.1.1 van het PvE is de formule als volgt aangepast: <i>DRU's in Fase 1 = DRU's Dienstregeling 2026 + 0,25 * (DRU's Dienstregeling 2030 - DRU's Dienstregeling 2026)</i>
56	B (PvE)	2.1.1	14	DRU-aanbod 2028	De beschreven formule bepaalt het minimale aantal dienstregelingen dat bij de start van de concessie moet worden ingezet. In paragraaf 7.4.2-3 van de Inschrijvingsleidraad geeft u aan: "Daarbij geldt dat de inzet van meer dan de verplichte dienstregelingen niet tot een hogere beoordelingscore zal leiden." Kunt u bevestigen dat dit betrekking heeft op zowel de kwantitatieve beoordeling als de kwalitatieve beoordeling?	Ja, dat bevestigt de provincie. Inzet van meer dienstregelingen in 2028 en 2029 ten opzichte van het in het Programma van Eisen geëiste niveau neemt de provincie niet mee bij de beoordeling van Gunningscriteria G2 en G3.	
57	B (PvE)	2.1.1	14	DRU-aanbod 2028	Voor het bepalen van het aanbod aan dienstregelingen bij de start van de concessie hanteert u het jaar 2026 als referentie. Kunt u aangeven welk aantal dienstregelingen volgens u in 2026 als uitgangspunt geldt? Uw eisen in het Programma van Eisen en de financiële bepalingen maken immers dat het vastgestelde DRU-aanbod voor 2026 per inschrijver kan verschillen. Dit kan onder andere het gevolg zijn van de wisselende keuze in voertuiginzet en interpretatie van de lijncategorieën welke momenteel nog niet gehanteerd worden. Ook zijn er in de afgelopen jaren vele wijzigingsmomenten geweest in de huidige concessies, wanneer dit ook in 2026 het geval gaat zijn, heeft dit eveneens invloed op het aantal dienstregelingen. Tot slot is uw antwoord op onze vraag met betrekking tot vergoeding op Overige uren mogelijk ook van invloed op het DRU-aantal in 2026. Om een zuivere en objectieve vergelijking tussen de verschillende inschrijvingen mogelijk te maken, zijn wij van mening dat één door u vastgesteld DRU-aantal voor 2026 als basis zou moeten gelden. Kunt u aangeven of u dit uitgangspunt onderschrijft en, zo ja, welk DRU-aantal u hiervoor hanteert?	Ja, dat zijn 614.877 DRU's (320.215 concessie Noord-Holland Noord + 294.662 concessie Haarlem-Ummond). Dit aantal is toegevoegd in de formule in het Programma van Eisen. Voor de berekening van het aantal dienstregelingen bij start van de concessie wordt uitgegaan van de ongewogen dienstregelingen in 2026 en 2030. Wij denken dat hiermee een objectieve vergelijking geborgd is.	In het Programma van Eisen is in 2.1.1 het exacte aantal DRU's toegevoegd bij de formule.
58	B (PvE)	2.1.1	14	DRU-aanbod 2028	Kunt u bij deze eis bevestigen dat tot de start van de concessie geen wijzigingen meer worden aangebracht in het aanbod ten opzichte van de dienstregeling 2026, en dat inschrijvers derhalve mogen uitgaan van de huidige situatie bij het opstellen van hun inschrijving? Indien dit niet het geval is, kunt u dan aangeven op welke wijze wordt omgegaan met tussentijdse wijzigingen in het aanbod die mogelijk leiden tot een ongunstig effect voor de inschrijver? Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan aanpassingen in frequenties of routes die resulteren in een hogere voertuigbehoefte, dan wel een verslechtering van de efficiëntie van de dienstregeling.	Inschrijvers kunnen ervan uitgaan dat de provincie voor Fase 1 van de Concessie geen hogere vervoeraanbod dan het aantal ongewogen dienstregelingen dat volgt uit de aangepaste formule in eis 2.1.1 van het Programma van Eisen (zie ook het antwoord op vraag 53). De Concessiehouder hoeft in Fase 1 eventuele wijzigingen in de Dienstregelingen 2027 en 2028 (voor ingang van de Concessie) ten opzichte van Dienstregelingjaar 2026 niet in stand te houden.	
59	B (PvE)	2.1.1	14	Fasering van het aanbod	In de formule voor de bepaling van de DRU's in Fase 1 wordt verwezen naar "DR 's Dienstregeling 2030" en "DR 's Dienstregeling 2026". In de publiekversie van het Programma van Eisen, gepubliceerd op de website van de Provincie Noord-Holland, wordt consequent de term "DRU's" gebruikt. Kunt u bevestigen dat met "DR 's" in de formule eveneens "DRU's" wordt bedoeld?	De provincie bevestigt dat met "DR's" eveneens "DRU's" bedoeld wordt. In de PDF-versie op TenderNed is in deze formules abusievelijk de letter U weggevalen.	Als bijlage bij Nvl-1 is een aangepaste versie van het Programma van Eisen gevoegd.
60	B (PvE)	2.1.1	14	Foute formule	U geeft een formule voor het aantal DRU's in fase 1. Stel dat DRU 2026 gelijk is aan 600.000 en DRU 2030 aan 660.000, dan leidt het invullen van de formule tot een uitkomst van 600.000,275, terwijl wij vermoeden dat uw bedoeling is dat er 615.000 uit komt. Wij stellen voor dat u de volgende formule hanteert: DRU's in fase 1 = DRU's drgl 2026 + 0,25 * (DRU's drgl 2030 - DRU's drgl 2026)	Zie het antwoord op vraag 55.	
61	B (PvE)	2.12.2	22	Aanbod in vakanties	In dit artikel heeft u een tabel opgenomen met afwijkende frequenties, die de concessiehouder tijdens vakantiperiodes mag hanteren. Wij constateren voor de Stadsprinter, Wijkverbinder, Streeksprinter en Basisverbinder geen afwijkende frequenties. Wel voor R-netlijnen, die tijdens vakanties in de avonduren en op zondag in een verduubde frequentie moeten gaan rijden. Is deze tabel correct?	De provincie heeft eisen 2.12.2 en 2.12.3 van het Programma van Eisen aangepast. Voor de Vakantieregeling gelden in principe dezelfde verplichte minimale frequenties en bedieningsperiode zoals opgenomen in Tabel 4 van het Programma van Eisen. Als uitzondering hierop gelden verlaagde eisen aan R-netlijnen tijdens de Spits. Daarnaast geldt dat op verbindingen naar Kustplaatsen het aantal ritten per week in de zomervakantie gelijk dient te zijn aan het aantal ritten per week zoals opgenomen in de jaardienstregeling. De Concessiehouder heeft daarbij wel de ruimte om ritten op andere momenten in te zetten.	Eisen 2.12.2 en 2.12.3 van het PvE zijn aangepast.
62	B (PvE)	2.12.2	41	Frequentie-eisen vakantieregeling	De afwijkende frequentie-eis tabel voor de vakantieregeling komt bijna volledig overeen met de eis tabel voor de rest van het jaar (Tabel 4). Alleen de eis voor R-netlijnen in de doordeweekse avond is anders: 4x per uur in de vakantie tegenover 2x per uur de rest van het jaar. Dit lijkt ons niet de bedoelde uitwerking. Wil u een correcte eis tabel voor de vakantieregeling aanleveren?	Zie het antwoord op vraag 61.	
63	B (PvE)	2.12.2	41	Vakantieregeling	De frequentie-eis voor de Vakantieregeling is voor het Lijntype R-netlijn hoger dan de frequentie-eis gegeven in Tabel 4. Kunt u bevestigen of dit een bewuste keuze is, en zo ja, deze keuze onderbouwen?	Zie het antwoord op vraag 61.	
64	B (PvE)	2.12.2	41	minimale frequenties Vakantiperiodes	De in de tabel in 2.12.2 opgenomen frequenties voor de vakantieregeling zijn gelijk, of bij R-net zelfs hoger dan de in tabel 4 opgenomen frequenties. Dit lijkt een misverstand. Kunt u aangeven wat de juiste frequenties voor de vakantieregeling dienen te zijn?	Zie het antwoord op vraag 61.	
65	B (PvE)	2.12.2	41	Bedieningseisen vakantie	U geeft hier een tabel van minimale frequenties in de vakantie. Het valt ons op dat deze in geen enkel geval lager zijn dan buiten de vakantie (Tabel 4), en dat op R-net nu in de avond en in het weekend een verduubing wordt gevergd ten opzichte van de jaardienstregeling. Gezien ook de formulering in eis 2.12.3 (waarin gesteld wordt dat het met eis 2.12.2 mogelijk is in de vakantie lagere frequenties te bieden dan wat in Tabel 4 staat), lijkt ons dat hier een fout gemaakt is. Kunt u de juistheid van deze tabel bevestigen, dan wel een juiste tabel publiceren?	Zie het antwoord op vraag 61.	
66	B (PvE)	2.12.5	22	Aanbod in vakanties	U biedt de mogelijkheid de verbinding Alkmaar - Bergen in de zomervakantie door te trekken naar Bergen aan Zee. Wij nemen aan dat deze kwartetten in standaardformulier 14 als streeksprinter verantwoord moeten worden. Is dit juist?	Ja, uw aanname is juist. U kunt deze Dienstregelingen toevoegen bij de verplichte Streeksprinterlijn Alkmaar - Bergen. De provincie heeft de formulering van eis 2.12.5 van het Programma van Eisen aangepast om dit te verduidelijken en de Streeksprinterlijn Alkmaar - Bergen toegevoegd aan het overzicht in eis 2.5.4 van het Programma van Eisen.	Aan het overzicht met Trajecten in eis 2.5.4 van het Programma van Eisen is een regel met 'Alkmaar station - Bergen, Plein Steeksprinter' toegevoegd. In eis 2.12.5 van het Programma van Eisen is de tekst 'een uitloper van de verplichte Verbinding tussen Alkmaar en Bergen' gewijzigd in 'een uitloper van de verplichte Streeksprinter tussen Alkmaar en Bergen zoals opgenomen in eis 2.5.4'.
67	B (PvE)	2.12.5	42	Verplichte verbinding Alkmaar - Bergen	U refereert in eis 2.12.5 aan de "verplichte verbinding tussen Alkmaar en Bergen". Echter is deze verbinding niet opgenomen in eis 2.5.4. Gezien de grootte van de kern Bergen nemen wij aan dat deze verbinding in lijst 2.5.4 toegevoegd moet worden met als minimum Lijntype een Streeksprinter?	De provincie heeft de verplichte verbinding toegevoegd aan eis 2.5.4.	Aan het overzicht met Trajecten in eis 2.5.4 van het Programma van Eisen is een regel met 'Alkmaar station - Bergen, Plein Steeksprinter' toegevoegd.
68	B (PvE)	2.13.5	45	Verbinding Haarlem - Schiphol	Is het mogelijk om per dienstregelingjaar 2030 in plaats van dienstregelingjaar 2033 een verbinding Concessiegrans - A9 - Schiphol toe te laten binnen de concessie Noord-Holland?	Nee, dit is niet mogelijk door het ontbreken van afspraken hierover met de Vervoerregio Amsterdam. De provincie is hierover nog wel in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam, maar inschrijvers kunnen hieraan geen rechten onttelen.	
69	B (PvE)	2.2.1	15	Ontsluiting van het concessiegebied	Bij het derde opsommingspunt staat "Een Treinstation met op één Verbinding (...)". Klopt onze aanname dat het niet exclusief één Verbinding hoeft te zijn, maar tenminste één Verbinding?	Ja, uw aanname klopt. De provincie heeft het Programma van Eisen hierop aangepast.	In eis 2.2.1 van het Programma van Eisen is bij de derde bullet voor 'één Verbinding' ten minste toegevoegd.
70	B (PvE)	2.2.1, 2.3.8	15, 20	Eisen omtrent maatwerkverbinders	Er zijn enkele kernen waar de minimale geëiste ontsluiting dat van een Maatwerkverbinder is, waar de huidige bediening meer is dan dat wat valt onder een Basisverbinder. Geldt in dit geval ook eis 2.3.8 en moet minimaal 90% van het huidige aanbod door dit soort kernen aangeboden worden, of volstaat het in dit geval om deze kernen met een Basisverbinder te bedienen?	In dit geval volstaat de bediening met een Basisverbinder. De provincie heeft eis 2.3.8 van het Programma van Eisen en de definitie van Maatwerkverbinder in de Begrippenlijst hierop aangepast.	Eis 2.3.8 van het Programma van Eisen en de definitie van Maatwerkverbinder in de Begrippenlijst zijn aangepast.
71	B (PvE)	2.2.4	10	beschikbare infrastructuur	In de vereiste bediening van nieuwbouwocties maakt u een uitzondering voor locaties, waarvan u heeft vastgesteld dat die vanwege beschikbare of geplande infrastructuur nog niet bediend kunnen worden. Klopt onze interpretatie dat dit ook geldt bij ontbrekende en/of niet tijdig beschikbare haltevoorzieningen?	Nee, dat klopt niet. De provincie wenst nieuwbouwocties zo snel mogelijk met openbaar vervoer te ontsluiten. In het geval dat haltevoorzieningen ontbreken, kan de Concessiehouder gebruikmaken van tijdelijke haltes. In de laatste zin van eis 2.2.4 van het Programma van Eisen is daarbij expliciet aangegeven dat de provincie in voorkomende gevallen bepaalt in hoeverre aan deze eis voldaan kan worden.	

72	B (PvE)	2.2.4	16	Nieuwbouwocties	Slaat de eis van minimaal 2.000 inwoners en bevolkingsdichtheid van minimaal 1.200 inwoners per km ² op de locatie binnen de kern, of op de kern na voltooiing van de nieuwbouwocties?	De eis betreft de nieuwbouwocties binnen de Kern en niet het totale aantal inwoners van de Kern.	
73	B (PvE)	2.3.1	19	Overgang tussen bedieningsperiode	Uw eisen aan bediening kan een ongewenste onderbreking van de dienstregeling tussen de dag en avondperiode tot gevolg hebben. Als we by een Stadssprinter met de rijtijd van 1 uur hebben, dan moet deze gedurende de dag rijden totdat de laatste rit niet voor 20:00 op het eindpunt is. Dus vertrek 19:00, aankomst 20:00 is prima. Voor de avond geldt dat de eerste rit niet na 20:00 mag starten, dus vertrek 20:00, aankomst 21:00 is prima. Hier ontstaat een gat van een uur, terwijl de minimale frequentie ervoor en erna hoger zijn. Dit zou geheel conform Eis 2.3.1 zijn. Wij kunnen ons niet voorstellen dat dit de insteek is van deze eis en dat deze eis bedoeld is voor de eerste en laatste ritten van de dag. Zo ja, kunt u deze eis dan aanpassen.	Ja, uw veronderstelling klopt dat het hierbij om de eerste en laatste rit van de dag gaat. De provincie heeft dit aangepast in het Programma van Eisen.	In eis 2.3.1 van het Programma van Eisen is op een aantal plekken achter 'Rit' van de dag' toegevoegd.
74	B (PvE)	2.5.1	14	Verplichte trajecten	Uit de inleidende alinea in dit artikel maken wij op dat het is toegestaan de bestaande R-net lijnen als Stadssprinter voort te zetten. Dat lijkt in tegenspraak met de overige bepalingen onder 2.5. Wil u deze eis verduidelijken?	De provincie heeft eis 2.5.1 van het Programma van Eisen aangepast. De huidige R-netlijnen 382 en 385 dienen in ieder geval gecontinueerd te worden als R-netlijnen.	In eis 2.5.1 van het PvE is 'of een productformule voor Stadssprinters' verwijderd.
75	B (PvE)	2.5.1	25	R-net	In de concessieovername van het Programma van Eisen bood u de mogelijkheid om R-netlijnen uit te voeren volgens de productformule Stadssprinter. Deze mogelijkheid lijkt in de definitieve versie niet langer te worden geboden. In eis 2.5.1 (m.b.t. de verplichte R-net lijnen) lezen wij echter het volgende: "De Concessiehouder voert deze lijnen uit volgens de productformule R-net of een productformule voor Stadssprinters." Kunt u bevestigen dat de huidige R-netlijnen 382 en 385 als R-net dienen te worden gecontinueerd, en dat de verwijzing naar uitvoering volgens de productformule voor Stadssprinters in eis 2.5.1 daarmee achterhaald is?	Ja, dat bevestigt de provincie. Zie ook het antwoord op vraag 74.	Zie de aanpassing bij vraag 74.
76	B (PvE)	2.5.2	25	Zandvoort aan Zee busstation	Is het correct om aan te nemen dat u met "Zandvoort aan Zee busstation" de halte Centrum bedoelt (tot 2018 bekend als Busstation)?	Ja, dat klopt. De provincie heeft dit ter verduidelijking aangepast in het PvE	In eis 2.5.2 van het Programma van Eisen is 'Zandvoort aan Zee busstation' gewijzigd in 'Zandvoort aan Zee Centrum'.
77	B (PvE)	2.5.4	15	Zomerlijn Zandvoort	Tijdens de zomervakantie stelt u de lijn Zandvoort aan Zee - Bloemendaal aan Zee - Overveen - Haarlem Spaarnepoort verplicht. In bijlage 1 Vervoerkundig kader vermeldt u een pilottraject met een zomerlijn Hoofddorp - Haarlem - Zandvoort aan Zee, gezamenlijk uit te voeren door de concessiehouders H-U en AML. Bij welk resultaat is deze proef geslaagd en, indien zij als geslaagd wordt beschouwd, welke gevolgen heeft dat voor de eis zoals geformuleerd in 2.5.4?	De provincie heeft geen vastgesteld evaluatiekader voor de proef. Indien de provincie op basis van de proef een besluit neemt die relevant is voor de Concessiehouder, zal de provincie dit tijdens de implementatieperiode met de Concessiehouder bespreken. De provincie kan bijvoorbeeld een opdracht tot het verrichten van meerwerk aan de Concessiehouder geven. Voor zijn inschrijving kan de inschrijver ervan uitgaan dat eis 2.5.4 van toepassing blijft.	
78	B (PvE)	2.5.4	26	Vogelzang-Heemstede	Kunt u verduidelijken welke constructie u in gedachte heeft bij de eis over de verbinding Vogelzang-Heemstede en de twee mogelijke eindpunten? Moeten er wekeledend verbindingen met beide eindpunten aangeboden worden, of moet uw eis gelezen worden dat wanneer de gevraagde totale frequentie minimaal 2x per uur is de tweede rit ook naar een/het andere eindpunt geboden mag worden? In dit laatste geval, is het een vereiste om een verbinding met beide eindpunten op een gegeven moment in de week (op alle momenten waarop de gevraagde totale frequentie minimaal 2x per uur bevat) aan te bieden?	De provincie wil komen tot een Wijkverbinder (2x per uur) tussen Vogelzang/Bennebroek en Heemstede-Aerdenhout (station) zonder daarbij de tangentiële verbinding Heemstede - Schalkwijk op te geven. De provincie heeft eis 2.5.4 van het Programma van Eisen aangepast om dit te verduidelijken. In plaats van de verplichte Wijkverbinder tussen Vogelzang/Bennebroek - Heemstede met vanaf Heemstede een afwisselende bediening van Heemstede/Aerdenhout en Schalkwijk (1x per uur) heeft de provincie nu het traject Vogelzang/Bennebroek - Heemstede/Wisperplein - Lanckhorstlaan - Heemstede-Aerdenhout (station) voorgeschreven als verplichte Wijkverbinder. De provincie is in overleg met de wegbeheerder om een aanvullende halte op de Lanckhorstlaan te realiseren. Daarnaast eist de provincie een verplichte Wijkverbinder tussen Heemstede, Zandvaarkade en Schalkwijk, centrum.	In het overzicht met Trajecten in eis 2.5.4 van het Programma van Eisen is een aantal wijzigingen doorgevoerd.
79	B (PvE)	2.5.5	27	Lijn 244	De gedoogde verbinding in Bijlage B2.4 waar naar gerefererd wordt bestaat slechts het traject tussen Haarlem Station en de concessiegrens. Kunt u bevestigen dat het traject van lijn 244 tussen Beverwijk Station en Haarlem Station zoals in Dienstregelingjaar 2026 gereden wordt verplicht te tot op z'n minst Dienstregelingjaar 2030 (zijnde het Dienstregelingjaar waarover het Exploitatieplan geschreven wordt)?	Ja, de provincie heeft dit aangepast in Bijlage B2.4. Vanwege de gezamenlijke exploitatie van lijn 244 is het traject Beverwijk - Haarlem station - concessiegrens als geheel te beschouwen als een te gedogen traject tot en met Dienstregelingjaar 2032 zoals nader beschreven in eis 2.5.5-2.5.6 in het Programma van Eisen.	In bijlage B2.4 bij het Programma van Eisen zijn de bepalingen over het te gedogen traject PvE tot de concessiegrens N205 aangepast.
80	B (PvE)	2.7	17	Overige lijnen	De DRU's die de inschrijver aanbiedt op overige lijnen krijgen de weging 0% en tellen dus niet mee in G.2. Tegelijkertijd beschouwt u een aantal gespecificeerde overige lijnen als nuttig, want u verplicht de inschrijver om deze lijnen aan te bieden. Ook de overige lijn 251 naar de EnergyHealth Campus in Petten ziet u als 'wenselijk' (Bijlage 1 Vervoerkundig kader, par. 1.3). Wij begrijpen uw overweging om inschrijvers te stimuleren zoveel mogelijk reguliere lijnen aan te bieden en het aantal uitzonderingen daarop te minimaliseren. Wij vinden het echter niet evenwichtig om aan vereiste of nadrukkelijk gewenste lijnen (veelal spits) een 0-weging te verbinden. Daarom stellen wij voor een categorie toe te voegen: "Overige lijnen - verplicht". En de ongewogen dienstregelingen in deze categorie te verminderen met de wegingsfactor 100% (alsmede een wegingsfactor afhankelijk van het voertuigtype en het tijdstip). Wil u dit voorstel overnemen?	Ja, de provincie heeft naar aanleiding van uw voorstel een aantal documenten aangepast. Op basis van deze aanpassingen geldt: 1) Voor de vergoeding op basis van de Financiële bepalingen (bepaling 11.2) dat Ritten op Nachtlijnen en Overige lijnen metellen. 2) Voor de bij de inschrijving op te nemen Gewogen DRU's ten behoeven van Gunningscriterium G2 gelden afwijkende bepalingen: - Alle op grond van het Programma van Eisen verplichte Ritten op Nachtlijnen en Overige lijnen mogen worden meegenomen; - Alle niet op grond van het Programma van Eisen verplichte Ritten op Overige lijnen op verbindingen genoemd in de eisen 2.7.3 (huidige 151/251) en 2.8 (vaste Lijnen op Texel) mogen worden meegenomen; - Alle niet op grond van het Programma van Eisen verplichte Ritten op Nachtlijnen en Overige lijnen mogen niet worden meegenomen. In Standaardformulier 14 zijn dienovereenkomstig nieuwe categorieën toegevoegd (Nachtlijnen - meetellend; Overige lijnen - meetellend; Nachtlijnen of Overige lijnen - niet meetellend).	Paragraaf 7.4.1 ("Weging dienstregelingen") van de Inschrijvingsleidraad is aangepast. Standaardformulier 14 (nieuwe categorieën: Nachtlijnen - meetellend; Overige lijnen - meetellend; Nachtlijnen of Overige lijnen - niet meetellend) is aangepast. Paragraaf 11.2 van de Financiële bepalingen (wegingsfactoren) is aangepast.
81	B (PvE)	2.7	17	Status lijn 650	U geeft aan met de provincie Flevoland in gesprek te zijn over de status van de bestaande lijn 650. Klopt onze informatie dat onderwerp van dit overleg is de eventuele overheveling van deze lijn naar de concessie IJssel-Vecht? Zo ja, kunt u aangeven of deze overheveling voor of met ingang van de nieuwe concessie NWNH zal worden gerealiseerd? Zo nee, kunt u aangeven op welke herziening van bestaande afspraken dit overleg dan betrekking heeft?	Ja, een van de opties die onderzocht wordt is de overheveling deze lijn naar de concessie IJssel-Vecht. De opzet en het tijdsplan is nog onderwerp van gesprek tussen de provincie Flevoland en de provincie Noord-Holland. Als er sprake is van een overheveling van lijn 650 (als prof of definitief), zal dit niet leiden tot een lagere Exploitatiebijdrage. Wel dient de Concessiehouder in dat geval met een voorstel te komen hoe hij de DRU's die hiermee vrijvallen gaat inzetten in het Concessiegebied.	
82	B (PvE)	2.7	17	Overige lijnen	In de inleidende alinea op deze paragraaf verwijst u naar Bijlage B.1, hoofdstuk 3.3. Deze bijlage kent geen hoofdstuk 3. Wat is de juiste verwijzing?	De juiste verwijzing is Bijlage B1, paragraaf 1.3. De provincie heeft dit in het Programma van Eisen aangepast.	De verwijzing in paragraaf 2.7 van het PvE is gewijzigd in 'Bijlage B1, paragraaf 1.3'.
83	B (PvE)	2.7	17	Overige lijnen	De DRU's die de inschrijver aanbiedt op overige lijnen krijgen de weging 0% en tellen dus niet mee in G.2. Daarmee beoogt u het aantal lijnen met een beperkte bedieningsperiode en/of op verbindingen die gericht zijn op specifieke doelgroepen, zoveel mogelijk te beperken. Wij begrijpen en onderschrijven deze voorkeur, maar het zo strikt toepassen van de 0-weging kan een inschrijver ertoe brengen een kansrijke nieuwe verbinding niet in zijn aanbieding op te nemen, omdat deze niet scoort in G.2. Of een dergelijke verbinding aan te bieden conform de minimumeisen aan bijvoorbeeld een wijkverbinder, terwijl de verwachte vervoervraag een zo ruime bedieningsperiode niet rechtvaardigt. Met als gevolg een 100%-score in G.2 bij inzet van middelen waarvan (deels) nauwelijks gebruik wordt gemaakt. Om beide onwenselijke effecten te vermijden doen wij u de suggestie ook overige lijnen de reguliere 100%-weging te geven. De inschrijver dient zijn aanbod in G.3 uitgebreid toe te lichten en te onderbouwen. Onderdeel van de onderbouwing bij een overige lijn is logischerwijs een verklaring waarom het niet realistisch is hier een reguliere lijn aan te bieden. Indien de inschrijver u niet van de meerwaarde van een overige lijn kan overtuigen, kunt u dit in de kwalitatieve beoordeling van het Exploitatieplan in G.3 tot uitdrukking laten komen. Wil u dit voorstel overnemen?	De provincie neemt uw voorstel niet over. Zoals u zelf al constateert, heeft de provincie een voorkeur voor een netwerk aan Lijnen die de gehele bedieningsperiode beschikbaar zijn (oftewel het bedieningsniveau van minimaal een Basisverbinder bieden). Wanneer het aanbod op Overige lijnen voor 100% meeweegt, acht de provincie de kans aanwezig dat Inschrijvers extra lijnen met een beperkte bedieningsperiode aanbieden, hetgeen de provincie onwenselijk acht. De weging heeft daarbij tot doel Inschrijvers te motiveren om alleen daar Lijnen aan te bieden waar een dagdekkende bediening potentie heeft. De Inschrijver heeft daarnaast de mogelijkheid om voorstellen voor nieuwe lijnen waar deze potentie (neg) niet bestaat, in zijn Ontwikkelplan te benoemen.	
84	B (PvE)	2.7	30	Meerwerk op Overige lijnen	Zoals in de eisen in 2.7. geformuleerd staat, heeft de Concessiehouder de mogelijkheid meer ritten te verlangen op deze Overige lijnen. Hier staat geen vergoeding tegenover, omdat deze DRU's met 0% gewogen worden. Wij verzoeken u om bij af het gevraagde meerwerk minimaal de wegingsfactor 100% gebruikt bij weging naar lijntype?	Zie het antwoord op vraag 83.	
85	B (PvE)	2.7.2	17	Lijn 653	De inschrijver is verplicht de scholierenlijn 653 Kreileroord - Schagen aan te bieden, volgens de dienstregeling 2023. Voor andere specifieke lijnen is het referentiejaar 2026. Wil u toelichten waarom de actuele dienstregeling van lijn 153 niet voldoet en wilt u de betreffende dienstregeling 2023 van lijn 653 beschikbaar stellen.	Lijn 653 is vervangen door lijn 153 tijdens de herijking in de zomer van 2024 om paralleliteit tegen te gaan. In de nieuwe situatie konden reizigers de hele dag door gebruik maken van lijn 350 op een groot deel van het traject. De overstap bij Wieringerwerf Motel (onder de A7) bleek echter onvoldoende aantrekkelijk voor de meeste scholieren. Dit leidde tot overbezetting van buurtbuslijn 416. Hoewel er sinds de zomer van 2024 enkele herstelacties zijn uitgevoerd, zijn de gemeenten, scholen, de buurtbus en de provincie het erover eens dat de originele opzet van de 653 beter aansluit bij de reisbehoeften van scholieren. De provincie heeft de dienstregeling toegevoegd als bijlage bij het Programma van Eisen.	De dienstregeling 2023 van lijn 653 is toegevoegd als Bijlage B2.8 van het Programma van Eisen.
86	B (PvE)	2.7.2	31	Dienstregeling 2023 lijn 653	In Eis 2.7.2. verwijst u naar de Jaardienstregeling van 2023 voor het aantal ritten op lijn 653. Kunt u deze dienstregeling aanleveren?	De Jaardienstregeling 2023 is toegevoegd als bijlage B2.8 aan het Programma van Eisen.	De dienstregeling van lijn 653 is toegevoegd als Bijlage B2.8 bij het Programma van Eisen.

87	B (PvE)	2.8	32/m34	Vervoeraanbod op Texel	<p>Voor het vervoeraanbod op Texel biedt u de mogelijkheid om (deels) te voldoen aan de gestelde eisen door inzet van Vraagafhankelijk Vervoer. Daarnaast biedt u de mogelijkheid om de eisen in te vullen door middel van een Overige lijn. Onze interpretatie van artikel 11.2 van de financiële bepalingen is dat beide vormen van vervoer niet worden vergoed. Tevens constateren wij dat de dienstregeling van lijn 28 start in de categorie overige uren.</p> <p>Kunt u bevestigen dat wij de financiële bepalingen juist interpreteren en dat voor deze vormen van vervoer op Texel – zijnde Vraagafhankelijk Vervoer, een Overige lijn en inzet in overige uren – geen vergoeding geldt?</p> <p>Indien u deze vraag met "nee" beantwoordt: Kunt u toelichten hoe artikel 11.2 in dit geval moet worden geïnterpreteerd en aangeven welke (DRU-)vergoeding mag worden gehanteerd voor de verschillende typen vervoer op Texel?</p> <p>Indien u deze vraag met "ja" beantwoordt: Kunt u aangeven op welke wijze inschrijvers dienen om te gaan met (toekomstige) ontwikkelingen in het vervoeraanbod op Texel, mede in het licht van het ontbreken van een vergoeding voor deze vormen van vervoer?</p>	Zie het antwoord op vraag 88.	
88	B (PvE)	2.8	32/m34	Vervoeraanbod op Texel	De huidige lijn 28 is een verplicht aan te bieden verbinding op Texel en voorziet in aansluitingen op alle afvaarten van de TESO. De huidige dienstregeling eindigt daarbij, begrijpelijk, vóór 23.00 uur. Staat u toe dat deze eindtijd in de dienstregeling wordt gecontinueerd, zonder dat deze verbinding daarmee wordt aangemerkt als een "Overige lijn"?	De provincie ziet geen aanleiding om de eisen aan de bediening van Texel zoals opgenomen in artikel 2.8 van het Programma van Eisen aan te passen. De provincie heeft wel de wegingsfactoren voor een aantal lijntypen aangepast. Zie hiervoor het antwoord op vraag 80.	Zie de aanpassing bij vraag 80
89	B (PvE)	2.8	32	Kringverwijzing	Eis 2.8.1 geeft aan dat de eisen uit 2.8 niet gelden. Wij nemen aan dat er moet staan dat de eisen in paragrafen 2.2 tot 2.7 niet gelden voor Texel. Kunt u dat bevestigen?	Ja, de provincie bevestigt dat.	In eis 2.8.1 van het Programma van Eisen is '2.8' gewijzigd in '2.7'.
90	B (PvE)	2.8.1	32	Eisen Texel	In de tekst staat "De eisen in paragrafen 2.2 tot en met 2.8 ..." Waarschijnlijk wordt hier een ander paragrafnummer dan 2.8 bedoeld omdat die juist op Texel gericht is. Kunt u bevestigen dat u hier paragraaf 2.2 tot en met 2.7 bedoelt?	Ja, dit bevestigt de provincie. De provincie heeft de verwijzing in eis 2.8.1 van het Programma van Eisen aangepast.	In eis 2.8.1 van het Programma van Eisen is '2.2 tot en met 2.8' gewijzigd in '2.2 tot en met 2.7'.
91	B (PvE)	2.8.2	33	Vervoeraanbod van, naar en op Texel	Kunt u bevestigen dat de straat "Volharding" geschikt is om met een Bus te bedienen? Dit is immers de enige mogelijkheid om de voorgeschreven halte Paal 33 te bereiken.	Nee, de straat "Volharding" is niet geschikt voor een bus. De route loopt via de "Stengweg". De provincie heeft het Programma van Eisen hierop aangepast.	In eis 2.8.2 van het Programma van Eisen is "Paal 33" gewijzigd in "Vuurtoerenweg (huidige virtuele halte 65)".
92	B (PvE)	2.8.4	34	Vervoeraanbod van, naar en op Texel	Klopt onze aanname dat bij halte Oosterend, De Bijenkorf een onjuist huidig haltenummer is vermeld? Er staat 188, maar wij vermoeden dat 189 wordt bedoeld.	Ja, uw aanname klopt. De provincie heeft het Programma van Eisen hierop aangepast.	In eis 2.8.4 van het Programma van Eisen is het haltenummer van de halte Oosterend, De Bijenkorf gewijzigd in 189.
93	B (PvE)	2.9.1	35	Lijn N30	Het open laten van de optie om lijn N30 in samenspraak met de vervoerder AML uit te voeren, en deze samenwerking in de implementatieperiode te overleggen, zorgt ervoor dat de huidige vervoerder in AML in deze aanbesteding een voorsprong op de concurrentie heeft. Lijn N30 valt in doorgaande vorm ver buiten het logische netwerk van deze aanbesteding en is dus voor vervoerders, met uitzondering van de vervoerder AML een inefficiënte en dure lijn. Wij verzoeken u om de eisen voor deze lijn in een van de volgende vormen te zetten: 1. het stuk tussen Haarlem Station en Amsterdam te zien als gedoogde lijn en in deze aanbesteding alleen het stuk tussen Haarlem Station en IJmuiden te eisen. 2. met de huidige vervoerder in AML een afspraak maken binnen dit aanbestedingstraject over uitvoering van deze nachtlijn in onderaanneming volgens een vastgesteld financieel kader (zoals bijvoorbeeld in de aanbesteding Oost-Brabant werd gedaan met de lijn Boxmeer - Overloon - Venray).	De provincie heeft naar aanleiding van uw vraag enkele aanpassingen in het Programma van Eisen doorgevoerd. De verplichting om lijn N30 vanuit de concessie AML te gedogen tussen Haarlem, station en IJmuiden is geschrapt. Daarnaast is het traject van de verplichte Nachtlijn ingekort tot het traject IJmuiden - Driehuis - Haarlem, station en is de mogelijkheid om deze Nachtlijn gezamenlijk te exploiteren met deze lijn N30 van de concessiehouder van Amsteland-Meerlanden verwijderd. Alle Inschrijvers dienen ervan uit te gaan dat de verplichte Nachtlijn als zelfstandige Lijn geëxploiteerd moet worden.	In eis 2.9.1 van het Programma van Eisen en Bijlage 2.4 bij het PvE zijn enkele wijzigingen doorgevoerd.
94	B (PvE)	2.9.1	35	Lijn N30	In Eis 2.9.1 stelt u dat lijn N30 volledig geraden moet worden, en eventueel in overleg met de concessiehouder van AML exploitatief gekoppeld moet worden. Dus als er geen overeenkomst met de concessiehouder van AML komt, dan moet deze lijn in zijn geheel geraden worden. Hier ontstaat een ongelijkheid. De huidige concessiehouder kan zo'n overeenkomst voor anderen tegenhouden, zodat deze de lijn geheel moeten rijden zonder dat daar een vergoeding tegenover staat, en zelf deze lijn wel 'gezamenlijk' exploiteren, waarbij ze voor het gedeelte in AML wel een vergoeding van de concessieoverlener van AML ontvangen. Daarnaast kan alleen de vervoerder van AML in het bod opnemen dat deze lijn gegarandeerd doorgaand geboden wordt. Daarmee is er geen gelijk speelveld. We verzoeken u om dit te herstellen. Wij doen daarbij de suggestie om alleen het traject IJmuiden - Haarlem station te eisen en als eis op te nemen dat de vervoerder in de implementatie met de vervoerder van de concessie AML afspraken maakt deze verbinding doorgaand aan te bieden naar Schiphol en Amsterdam. Daarnaast willen we u verzoeken dat het doorgaand aanbieden van deze verbinding niet meegenomen wordt in de beoordeling van de offertes.	We hebben het Programma van Eisen aangepast. De verplichting om Lijn N30 vanuit de concessie AML te gedogen tussen Haarlem, station en IJmuiden is geschrapt. Daarnaast is de optie om de verplichte Lijn N30 van deze Concessie gezamenlijk te exploiteren met de concessiehouder van Amsteland-Meerlanden verwijderd. Alle Inschrijvers dienen ervan uit te gaan dat deze verplichte Lijn als zelfstandige Lijn geëxploiteerd wordt.	
95	B (PvE)	3.2.1	47	Benutten aanwezige OV-infra	Zoals het hier geformuleerd is, moeten we verplicht alle haltes aandoen, ook de niet (meer) bediende haltes, en alle busbanen/busstroken/buslichtjes bedienen. Wij stellen voor dat u dit beperkt tot alle OV-infrastructuur aan de routes. Indien u dit niet wenst te veranderen, kunt u dan: - Een lijst aanleveren met alle OV-infrastructuur in het concessiegebied, dus inclusief busbanen/stroken/buslichten en ongebruikte haltes - Aangeven of bediening/gebruik door aanpalende concessiehouders toegestaan is om aan deze eis te voldoen	Eis 3.2.1 verplicht de Concessiehouder niet om alle aanwezige haltes aan te doen. Eis 3.2.1 betreft de verplichting om alle aanwezige OV-infrastructuur te benutten. De provincie heeft de definitie van het begrip OV-infrastructuur aangepast om te verduidelijken dat Haltes geen onderdeel zijn van het gedefinieerde begrip OV-infrastructuur.	Aan de definitie van het begrip "OV-infrastructuur" in de Begrippenlijst is 'niet zijnde Haltes' toegevoegd.
96	B (PvE)	4.1	51	Capaciteit buiten eigen concessiegebied	Gelden deze voorwaarden ook voor reizigersstromen die geheel buiten het eigen concessiegebied liggen?	Deze eisen zijn van toepassing op alle door de Concessiehouder aangeboden ritten van lijnen, en dat geldt ook voor de delen van lijnen buiten het Concessiegebied.	
97	B (PvE)	4.1.11	29	Cruise terminal IJmuiden	Naar wij veronderstellen zijn uw eisen aan samenwerking tussen de nieuwe concessiehouder en Felison Cruise Terminal in IJmuiden aan Zee gebaseerd op een bestaande samenwerking tussen de cruiseterminal en de huidige concessiehouder. Kunt u inzage verschaffen welke afspraken er momenteel van kracht zijn, hoe de financiering van extra vervoer is geregeld en met welke extra vervoervraag de concessiehouder rekening moet houden indien een cruiseschip arriveert.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Afhankelijk van de vervoervraag naar aanleiding van het arriveren van een Cruiseschip worden er ritten versterkt"	
98	B (PvE)	4.1.3		Versterkingsritten bij structureel capaciteitsstekort	Kunt u nader specificeren hoe "zo spoedig mogelijk" zoals bedoeld in eis 4.1.3 wordt geïnterpreteerd, bijvoorbeeld in termen van maximaal toegestane implementatietermijn voor versterkingsritten	De provincie heeft in eis 4.1.3 van het Programma van Eisen "zo spoedig mogelijk" nader gespecificeerd als zijnde een implementatietermijn van maximaal drie weken.	In eis 4.1.3 van het Programma van Eisen is na "zo spoedig mogelijk", maar uiterlijk binnen drie weken,' toegevoegd.
99	B (PvE)	4.1.5	51	Capaciteit bij evenementen	Wij snappen uw eis, maar bij zeer grote evenementen (bij voorbeeld Formule 1, of festivals op Spaarwoude) kan dit onredelijk zijn, zeker als de organisatie hier geen aandacht aan besteedt. Kunt u (net zoals bij andere aanbestedingen in NL) opnemen dat deze eis vervalt als er door de organisatie van grote evenementen geen vervoersplan is opgesteld en overlegd met de Concessiehouder?	Nee, de provincie houdt vast aan de eis zoals opgenomen in het Programma van Eisen. Hoewel de provincie uw zorg begrijpt, wil de provincie dat de Concessiehouder zich maximaal inspant om voor elke te voorzien situatie waar meer reizigers verwacht worden, aanvullende capaciteit te bieden.	
100	B (PvE)	4.1.6 en 4.1.7	28	Definitie Statische Bezettingsgraad	Vanwege het belang van de term Statische Bezettingsgraad willen wij u verzoeken om deze term in duidelijk begrijpelijke bewoording als definitie op te nemen in bijlage C ('begrippenlijst NWNH'). De wijze waarop de term statische bezettingsgraad op dit moment staat beschreven is op meerdere manieren te interpreteren en is niet toepasbaar met de orijstale aangeleverde statische bezettingsdata van de zittende vervoerder. Wij adviseren u om de definitie statische bezettingsgraad te vervangen door de definitie 'gemiddelde bezettingsgraad': de som van de gemiddelde max-bezetting (=maandgemiddelde van het drukste bezettingsmoment van de rit) van alle ritten in één lijn-maand-richting-urublok, gedeeld door de som van de capaciteit van alle voertuigen op alle ritten in dit uurblok. Dus als er 4 ritten in 1 uurblok rijden op één lijn op één richting, met allemaal een voertuig met 30 stoelen, en gemiddelde max-bezetting (gemiddelde van het drukste bezettingsmoment van de rit) in één maand van 12,28,14 en 5, is de gemiddelde bezettingsgraad $12 \times 28 + 10 \times 5$ gedeeld door $30 \times 30 \times 30 \times 30 = 46\%$. De aangeleverde data van de zittende vervoerder (K12 - bezetting per rit) geeft wel invulling aan deze definitie (gemiddelde bezettingsgraad) waarmee alle inschrijvers de gemiddelde bezettingsgraad kunnen bepalen voor hun aangeboden dienstregeling.	We gaan gedeeltelijk met uw voorstel mee en passen het Programma van Eisen en de Begrippenlijst aan.	Eisen 4.1.6 en 4.1.7 van het Programma van Eisen zijn aangepast. In de Begrippenlijst is een nieuw begrip "Gemiddelde bezettingsgraad" opgenomen.

101	B (PvE)	4.1.7	52	Staanplaatsen	In artikel 4.1.7 geeft u aan; Tijdens de Spits en op Ritten van Overige lijnen naar onderwijsinstellingen (Scholierenlijnen) zijn staanplaatsen toegestaan, mits het type materieel en/of de wet dit toestaat. Wij nemen aan dat dit alleen toegestaan is als zowel het type materieel als ook de wetgeving dit toestaat. Wij verzoeken u om de passage 'en/of' te wijzigingen in 'en'.	Uw aanname is correct. De provincie heeft dit aangepast in het PvE.	In eis 4.1.7 van het PvE is 'en/of' gewijzigd in 'en'.
102	B (PvE)	4.3.3	53	Onduidelijke formulering	Het is ons niet helemaal duidelijk wat u hier bedoelt: Bedoelt u dat geen enkele rit vanaf de beginhalte te vroeg mag vertrekken, of dat geen enkele rit bij geen enkele halte onderweg te vroeg mag vertrekken?	Bedoeld wordt dat een rit nooit te vroeg mag vertrekken vanaf een Beginhalte, Knooppunt en Tijdenhalte. De provincie dit in het Programma van Eisen verduidelijkt.	In eis 4.3.3 van het Programma van Eisen is 'vanaf een Halte' gewijzigd in 'vanaf een Begin- / Tijdenhalte en vanaf een Knooppunt'.
103	B (PvE)	4.3.7	54	ontbrekende term	In de 8ste zin van dit artikel 4.3.7 lijkt een deel van de zin of woord te ontbreken. Wij zien dit graag gecorrigeerd.	Uw constatering is correct. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 4.3.7 van het PvE is het onvolledige woord 'len' vervangen door 'Aansluitingen'.
104	B (PvE)	4.3.7	54	KPI's punctualiteit en Aansluitingen	In dit artikel staat "(...) stemt de len af met relevante overige concessiehouders (...).". Wat bedoelt u met " len "?	Hier had Aansluitingen moeten staan. De provincie heeft dit in het Programma van Eisen aangepast.	In eis 4.3.7 van het Programma van Eisen is het onvolledige woord 'len' vervangen door 'Aansluitingen'.
105	B (PvE)	4.4.1.d	56	Landelijke stakingen	Helaas wordt het OV wel eens getroffen door een staking die niet gerelateerd is aan het OV zelf, bijvoorbeeld bij landelijk onroerend goeder. De concessiehouder is in deze volstrekt machteloos. Wij verzoeken u een dergelijke staking ook onder overmacht te scharen. Geeft u aan dit verzoek gehoor?	Nee, de provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek.	
106	B (PvE)	5.1.2.a	59	kwaliteit instromende bus	In artikel 5.1.2.a geeft u aan dat de instromende Bus van gelijkwaardige kwaliteit dient te zijn. Logischwijs gaan wij er vanuit dat ook Bussen van een hoger kwaliteitsniveau een passend beoordelingscriterium is. Wilt u voor de volledigheid lid a. wijzingen in ".....instromende Bus van minimaal gelijkwaardige kwaliteit.....".	Uw aanname is correct. Een instromend Voertuig dient minimaal van gelijkwaardige kwaliteit te zijn als het uitstromende Voertuig. De provincie heeft eis 5.1.2.a van het PvE aangepast.	Eis 5.1.2.a van het Programma van Eisen is aangepast naar: 'de instromende Bus is van minimaal gelijkwaardige kwaliteit'
107	B (PvE)	5.1.4	59	Overnameregeling	In artikel 5.1.4 maakt u melding van de Overnameregeling en vervanging van Batterij. Kunt u nader toelichten of daarmee tevens bedoeld wordt de voertuigen welke bij aanvang in de Overnameregeling vallen en de levensduur eindigt in de 13 jaren concessieperiode.	Ja, dat geldt ook voor deze voertuigen, omdat deze voertuigen in geval van een voortijdige beëindiging van de Concessie ook onder de overnameregeling kunnen vallen.	Bijlage K (Model Overnameregeling) is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten op TenderNed.
108	B (PvE)	5.1.5	59	Leefijdseisen	Kunt u bevestigen dat de over te nemen bussen tijdens de concessie moeten worden vervangen door nieuw materieel?	Ja, de provincie bevestigt dat. Op grond van eis 5.1.5 mogen zero-emissiebusen niet langer dan 15 jaar en 6 maanden ingezet worden voor de uitvoering van de Concessie. Gelet op de leeftijd van de over te nemen bussen bij start van de Concessie, zullen deze bussen tijdens de looptijd van de Concessie vervangen moeten worden.	
109	B (PvE)	5.1.5	59	Leefijdseisen	In artikel 5.1.5 lid c is bepaald dat de leeftijd van de auto's maximaal 6 jaar mag bedragen. Indien de concessie wordt verlengd, leidt deze eis ertoe dat auto's zowel in jaar 7 als in jaar 13 moeten worden vervangen. Wij zijn van mening dat auto's – zowel technisch als esthetisch – verantwoord langer dan 6 jaar kunnen worden ingezet. Een beperking tot één vervangingsmoment binnen de concessieperiode creëert bovendien extra financiële ruimte om het vervoerbaar kwaliteits te verbeteren. Wij verzoeken u daarom te overwegen de maximale autoleeftijd te vermlen naar 7,5 jaar. Indien u hiertoe niet bereid bent, verzoeken wij u te bezien of een alternatieve benadering mogelijk is, bijvoorbeeld door te bepalen dat auto's: - niet ouder mogen zijn dan 15 jaar en 6 maanden, of - niet meer dan 650.000 kilometer mogen rijden, waarbij geldt dat de grens die het eerst wordt bereikt, bepalend is. Graag vernemen wij of en op welke wijze u ruimte ziet voor een aanpassing van artikel 5.1.5 lid c.	De provincie neemt uw voorstel niet over en verwijst u naar hoofdstuk 5.6 uit het Programma van Eisen waarin staat dat de provincie de aanschaf van Buurtbussen financiert.	
110	B (PvE)	5.2.1	59	Comfortabel	U stelt dat er uitsluitend materieel ingezet wordt waarmee Reizigers comfortabel kunnen reizen, zonder daaraan nadere uitwerking (naast 5.2.2 inruiling) toepassingen of definities te verbinden. Wilt u comfortabel verder toelichten in meetbare uitvoeringskwaliteiten.	Nee, de provincie is daartoe niet bereid. De eisen in paragraaf 5.2 van het Programma van Eisen geven inzicht in eigenschappen van het materieel die volgens de provincie belangrijk zijn als het gaat om comfort. Een groot deel van deze eisen zijn bewust functioneel geformuleerd. In het kader van Gunningscriterium G4: Materieelplan daagt de provincie Inschrijvers uit om het materieel te voorzien van comfortverhogende voorzieningen. Daarbij is het aan de Inschrijver om de meerwaarde van deze voorzieningen aan te tonen en te onderbouwen dat deze een positief effect zullen hebben op het kwaliteitsbeeld dat reizigers van het materieel zullen hebben.	
111	B (PvE)	5.2.2f	60	Banden	Er wordt trillingdempende banden genoemd. Vanuit het rubber fabricaat is er al enigzins een trillingdempende werking. Kunt u nader omschrijven waaraan een band dan dient te voldoen of de resultaat kwalificaties.	De provincie heeft besloten om de betreffende eis te schrappen.	Eis 5.2.2.f van het Programma van Eisen is verwijderd.
112	B (PvE)	5.2.3	61	Ergonomie chauffeursstoel	Artikel 5.2.3 eist een "goede cabine-ergonomie" conform de ISO-18121 normering. Het bijgevoegde mestraport voor de VDI Cities (08001502) stelt echter vast dat de cabine op punt 'd' (afstand voorwand) en punt 'e' (doorgang betaaltafel) niet voldoet aan de ISO-normen. Hoe beoordeelt de Provincie de inzet van dit materieel in het kader van de Arbowetgeving, en komen de kosten voor eventuele noodzakelijke aanpassingen om aan de zorgplicht te voldoen voor rekening van de nieuwe vervoerder?	De provincie eist een goede cabine-ergonomie, maar heeft hier geen ISO-normering aan gekoppeld. In uw vraag schetst u een mogelijke technische vertaling van de functionele eis 5.2.3, die niet door de provincie wordt voorgeschreven. Het is aan de Concessiehouder om te bepalen hoe hij deze eis voor de over te nemen en nieuwe voertuigen invult, rekening houdend met de kaders die hiervoor gelden vanuit o.a. (Arbo)wet- en regelgeving. Eventuele financiële consequenties daarvan zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder.	
113	B (PvE)	5.22 m	60	Klimaatbeheersing	Een goed werkend klimaatbeheersingssysteem is een korte en minimale omschrijving van een belangrijk element van Comfort. Wilt u deze eis nader omschrijven zodat er voor een dergelijke uitvoerings verplichting ook duidelijke criteria en meet aspecten worden benoemd.	De provincie licht deze aspecten niet verder toe. Zie het antwoord van de provincie op vraag 110.	
114	B (PvE)	5.3.3	61	Lagevoerbussen	U eist hier dat de concessiehouder uitsluitend lagevoerbussen inzet. Wij nemen aan dat u bedoelt (ten minste) lage instapbussen?	Uw aanname is juist.	In eis 5.3.3 van het PvE is 'lagevoerbussen' gewijzigd in '(ten minste) lage instapbussen'.
115	B (PvE)	5.3.3	61	Bijlage N	In artikel 5.3.3 stelt u als Concessiegever dat de voertuigen welke worden ingezet in de Concessie, lagevoerbussen zijn. Het ontbreekt nog aan de Bijlage N gerelateerde documenten gegevens om te verifiëren of de Overnamevoertuigen ook aan deze basis eis van lagevoerbussen voldoen. Kunt u bevestigen dat de Overnamevoertuigen voldoen aan de omschrijving benoemd in de Bijlage C Begrippelijst, waarin vermeld wordt dat de bus een vlakke vloer over de gehele lengte met een maximale hoogte van 34 centimeter ten opzichte van het straatniveau heeft. Met vlakke vloer over de gehele lengte van het voertuig, wordt dan een LF Low Floor fabrieks typering bedoeld.	Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Maar als dit niet het geval is, hoeft de Concessiehouder deze bussen niet aan te passen.	
116	B (PvE)	5.3.3	61	Lagevoerbussen	In de Paragraaf worden lagevoerbussen geëist. Kunt u bevestigen dat de instap voor elke instapdeur en de deuren tussen in- en uitstapdeur laag moet zijn?	In principe geldt dat de instap van alle deuren van een lagevoerbussen laag dient te zijn. Zie ook antwoord op 114.	
117	B (PvE)	5.3.3	61	Lagevoerbussen	In artikel 5.3.3 is opgenomen dat de concessiehouder voor de uitvoering van de concessie lagevoerbussen inzet. Wij begrijpen dit zo dat tussen de instap- en uitstapdeur sprake moet zijn van een lage vloer. Kunt u bevestigen of het, binnen deze eis, is toegestaan om low-entry bussen in te zetten?	Zie het antwoord op vraag 114.	
118	B (PvE)	5.5	61	Leefijdseis Bussen anders dan Zero-Emissiebusen	In PvE eis 5.1.5 lid b stelt u dat de maximale leeftijds eis van Bussen anders dan Zero Emissie busen niet meer dan 10 jaar en 6 maanden mag bedragen. Om Inschrijvers zoveel mogelijk ruimte te geven om tot een aanbidding te komen adviseren wij u om de leeftijds eis te laten (wel EuroVI) tot uiterlijk per december 2030. Dit mede vanwege de netcongestie en de uitbreidingen van gecontracteerd vermogen die worden verwacht per medio 2029 op de locaties met verplichte huur. Op die manier biedt u de mogelijkheid aan Inschrijvers om een realistische en haalbare bieding te doen.	Wij handhaven de maximale leeftijds eis voor Bussen anders dan Zero Emissie busen op maximaal 10 jaar en 6 maanden. Hiermee willen wij voorkomen dat oude, versleten bussen met navenant kwaliteitsbeeld voor de reizigers, worden ingezet.	
119	B (PvE)	5.5.2	136	USB A+C per zitplaats	Het PvE eist voor alle bussen ten minste één USB A+C poort per stoel. De over te nemen Ebusco bussen zijn echter uitgerust met slechts "twee pluggen per rij" en de VDL bussen met 14 dubbele USB-punten voor 28 zitplaatsen. Bovendien maken de technische specificaties van beide typen geen melding van de vereiste USB-C standaard. Kan de Provincie bevestigen of de over te nemen ZE-bussen bij aanvang van de concessie door de nieuwe vervoerder moeten worden omgebouwd (retrofit) naar de A+C standaard per stoel, of dat de huidige configuratie voor de resterende levensduur van deze assets wordt geaccepteerd?	De provincie verwacht niet dat de Concessiehouder de zero-emissiebusen die onder de overnameregelgeving vallen technisch aanpast om aan deze eis te kunnen voldoen. Zie het antwoord op de vraag 120.	

120	B (PvE)	5.5.3	138	Gelijkvloerse instap bij opgehoogde haltes	Eis 5.3.3 van het PvE schrijft voor dat bussen bij een halte van 18 cm een gelijkvloerse instap moeten bieden met een maximaal toegelaten verschil van 5 cm (totale instaphoogte dus max. 230 mm). Uit de technische specificaties blijkt echter dat de Ebusco 2.2 in geknieelde stand een instaphoogte heeft van 270 mm en de VDI Citea 250 mm. Beide voertuigtijden die verplicht moeten worden overgenomen, voldoen hiermee niet aan de gestelde toegankelijkheids-eis. Hoe dient de inschrijver hiermee om te gaan: wordt er voor deze specifieke assets een ontheffing verleend op eis 5.3.3, of wordt van de vervoerder een technische aanpassing verwacht?	Nee, de provincie verwacht niet dat de Concessiehouder de zero-emissiebussen die onder de overnameverplichting vallen technisch aanpast om aan deze eis te kunnen voldoen. Voor deze bussen geldt een algemene ontheffing voor eisen waaraan zij op het moment van overdracht niet voldoen (= non conformiteit met PvE; zie ook het antwoord op vraag 119).	
121	B (PvE)	5.5.7		Branding	Kunt u aangeven of het ook is toegestaan om het logo van de concessiehouder op de achterkant van de bussen te voeren?	Ja, het is toegestaan om het logo van de Concessiehouder op de achterkant van de bussen te voeren.	
122	B (PvE)	5.6.3	65	Instroom Zero-Emissiebuurtbussen	U vraagt de instroom van Zero-Emissie buurtbussen in het Ontwikkelplan te beschrijven. Zou dit niet beter passen in het ZE-Transitieplan G5?	De instroom van Zero-Emissie buurtbussen is geen onderdeel van de Inschrijving, hierover worden tijdens de implementatie nadere afspraken gemaakt. De Inschrijver heeft hier in het Ontwikkelplan dat deel uitmaakt van de Inschrijving geen aandacht aan te besteden. Indien relevant, dient de Concessiehouder hier tijdens de looptijd van de Concessie aandacht aan te besteden bij de actualisatie van het Ontwikkelplan of een nieuwe op te stellen Ontwikkelplan.	
123	B (PvE)	6.4.1.b.iii	69	Informatie op haltes	U geeft aan dat een haltevertrektaak o.a. moet bevatten de frequentie per dag van de week en dagdeel. Maar dit is toch overbodig omdat dit toch automatisch blijkt uit het overzicht van alle vertrektijden?	De provincie is het met uw constatering eens en heeft eis 6.4.1.b.iii geschrapt.	Artikel 6.4.1.b iii van het PvE is verwijderd.
124	B (PvE)	6.4.2.	70	Informatie op haltes	U geeft aan: 'Voor zover een Halte is voorzien van een abri, zorgt de Concessiehouder ervoor dat in deze abri in ieder geval de volgende informatie aanwezig is'. Moet na het woord abri niet toegevoegd worden '.....voorzien van een informatiepaneel'? Of zijn alle abri's altijd voorzien van een informatiepaneel?	Abri's zijn in principe altijd voorzien van een informatiepaneel. In het geval deze niet aanwezig is, dan verwacht de provincie dat de Concessiehouder de informatie voor zover mogelijk alsnog beschikbaar stelt en de de betreffende abri-beheerder alsmede de provincie op het ontbreken van het informatiepaneel wijst.	
125	B (PvE)	6.4.6			In deze eis verwijst u naar 6.2.1, 6.2.2 en 6.2.5. Bedoelt u hier niet te verwijzen naar 6.4.1, 6.4.2 en 6.4.5?	Ja, dit is bedoeld. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 6.4.6 van het Programma van Eisen is '6.2.1, 6.2.2 en 6.2.5' gewijzigd in '6.4.1, 6.4.2 en 6.4.5'.
126	B (PvE)	6.5.4	71	Omroep bus	In artikel 6.5.4 wordt geëist dat bij aankomst op een halte aan de buitenzijde van het voertuig wordt omgeroepen welke Lijn het betreft en wat de Eindhafte van de Lijn is. Wij wijzen erop dat het structureel toepassen van buitenomroep, met name bij haltes in woongebieden en in de avond- en nachtperiode, kan leiden tot geluidsoverlast voor omwonenden. Dit kan op gespannen voet staan met de leefbaarheid rondom haltes en lokale geluidsnormen. Wij stellen daarom de volgende verduidelijkende vraag: Begrijpen wij het correct dat de eis zo kan worden uitgelegd dat alle voertuigen zijn uitgerust met een buitenomroepinstallatie, maar dat in overleg met en met instemming van de concessievrager wordt bepaald op welke haltes en op welke momenten deze buitenomroep daadwerkelijk wordt gebruikt? Indien deze interpretatie niet wordt gevolgd, verzoeken wij de concessievrager te overwegen artikel 6.5.4 zodanig te verduidelijken of aan te passen, dat het gebruik van de buitenomroep locatie- en contextafhankelijk kan worden toegepast, teneinde onnodige overlast voor omwonenden te voorkomen.	De provincie bevestigt dat alle Bussen uitgerust moeten zijn met een buitenomroepinstallatie, maar dat in overleg met en instemming van de Concessievrager wordt bepaald op welke haltes en op welke momenten deze buitenomroep daadwerkelijk wordt gebruikt.	
127	B (PvE)	6.5.4.	71	Reisinformatie in en op voertuigen	In aanvulling op eis 6.5.3 voorziet de Concessiehouder alle Bussen van een omroepsysteem waarbij bij aankomst op een Halte aan de buitenzijde van de Bus wordt omgeroepen welke Lijn het betreft en wat de Eindhafte van de Lijn is. Bent u er bekend mee dat dit klachten oproept bij omwonenden van bushaltes? Dit is een ervaring uit het verleden.	Zie het antwoord op vraag 126.	
128	B (PvE)	6.5.6	71	reisinformatie: drie displays in voertuigen, inclusief buurtbussen	<i>De Concessiehouder voorziet alle Bussen, waaronder begrepen Buurtbussen, van werkende Displays. Hierbij geldt dat hij a. de Displays zodanig in het Voertuig aanbrengt dat alle Reizigers vanaf elke positie in het Voertuig de informatie op de Displays kunnen lezen; b. in elke Bus ten minste drie Displays aanbrengt... Het aanbrengen van 3 displays in een buurtbus/auto lijkt ons buiten proportie en wellicht fysiek onmogelijk; kunt u instemmen met de beperking van 1 display in een buurtbus?</i>	Ja, één display per buurtbus is voldoende. De provincie heeft in het Programma van Eisen het minimaal aantal displays in een buurtbus apart vermeld.	Aan eis 6.5.6 van het Programma van Eisen is een sub toegevoegd die luidt: 'in elke Buurtbus ten minste één Display aanbrengt'.
129	B (PvE)	6.5.8			In deze eis verwijst u naar 6.5.6. Bedoelt u in plaats hiervan 6.5.7?	Ja, dit is bedoeld. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 6.5.8 van het Programma van Eisen is '6.5.6' gewijzigd in '6.5.7'.
130	B (PvE)	6.5.8	72	reisinformatie	<i>De Concessiehouder volgt voor de vormgeving van de in eis 6.5.6 genoemde reisinformatie... U verwijst hier naar de eis in 6.5.6, bent u het met ons eens dat dit een verwijzing naar 6.5.7 dient te zijn?</i>	Ja, dat is correct. De provincie heeft de verwijzing in het Programma van Eisen aangepast.	In eis 6.5.8 van het Programma van Eisen is '6.5.6' gewijzigd in '6.5.7'.
131	B (PvE)	6.5.9			In deze eis verwijst u naar 6.5.6. Bedoelt u in plaats hiervan 6.5.7?	Ja, dit wordt bedoeld. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 6.5.8 van het Programma van Eisen is '6.5.6' gewijzigd in '6.5.7'.
132	B (PvE)	6.6.3	74	Reisinformatie	Wij willen u vragen dit artikel duidelijker te verwoorden zodat iedere inschrijver dezelfde interpretatie hanteert over hetgeen u hier eist. Hoe kan de concessiehouder samen met andere Noord-Hollandse concessiehouder deze kanalen die eigendom zijn van aanbieders Publieke Mobiliteit verplicht beheren? Hoe kan u de concessiehouder toegang verlenen tot deze kanalen van de aanbieders van Publieke Mobiliteit, als dit kanalen zijn van deze aanbieders en in wat voor relatie moet we dit zien met het CMS-systeem van welke website? Wij vragen u om meer duiding van dit artikel 6.6.3.	Zie het antwoord op vraag 134.	
133	B (PvE)	6.6.3	74	Website concessievrager	Kunt u verduidelijken welke kanalen en website in deze eis bedoeld worden?	Zie het antwoord op vraag 134.	
134	B (PvE)	6.6.3	73	reisinformatie	In dit artikel wordt beschreven dat de concessiehouder de reisinformatie beschikbaar stelt via eigen kanalen én via kanalen van andere aanbieders van Publieke Mobiliteit binnen het concessiegebied: <i>De Concessiehouder zorgt ervoor dat Reizigers de informatie kunnen raadplegen via de kanalen van de Concessiehouder en andere aanbieders van Publieke Mobiliteit binnen het Concessiegebied, en beheert deze kanalen samen met de andere Noord-Hollandse concessiehouders...</i> Kunt u toelichten of hiermee wordt bedoeld dat de concessiehouder a) verantwoordelijk is voor het aanleveren van reisinformatie aan andere aanbieders van Publieke Mobiliteit, of b) dat de concessiehouder het reisinformatiekanaal van deze aanbieders moet faciliteren en/of technisch beheren?	De provincie wil de komende jaren de Visie Publieke Mobiliteit implementeren. Onderdeel daarvan is om vervoerssystemen, zoals vervoer georganiseerd door vrijwilligers, zoveel mogelijk op te nemen in de digitale reisinformatie. De provincie verwacht dat de Concessiehouder in voorkomende gevallen actief meedenkt en meewerkt om dit mogelijk te maken. De provincie het eis 6.6.3 van het Programma van Eisen in lijn hiermee aangepast.	Eis 6.6.3 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: <i>'De Concessiehouder denkt en werkt actief mee bij het opnemen van andere aanbieders van Publieke Mobiliteit in de digitale reisinformatie en biedt hen daarbij desgevraagd ondersteuning.'</i>
135	B (PvE)	6.6.3	73	reisinformatie	In deze tekstpassage staat dat de concessievrager de concessiehouder toegang verleent tot 'het CMS-systeem van de website'. Kunt u aangeven op welke website u precies doelt met deze formulering, en welk CMS-systeem hierbij hoort?	Zie het antwoord op vraag 134.	
136	B (PvE)	6.7.1.	74	Geplande wijzigingen in de dienstregeling	Een geplande wijzigingen van de dienstregeling dient aangekondigd te worden op de betreffende haltes waar wijzigingen plaatsvinden. Bij haltes met een infopaneel is dit realiseerbaar maar is dit ook een verplichting op haltes waar alleen een haltepaal staat en geen ruimte is op deze haltepaal?	Ja, deze verplichting geldt ook voor haltes waar alleen een haltepaal staat. De provincie verwacht dat de Concessiehouder hiervoor met een (innovatieve) oplossing komt.	
137	B (PvE)	6.7.3	74	reisinformatie bij stremmingen/evenementen	Volgens de eisen maakt de Concessiehouder tijdelijke of tussentijdse wijzigingen van de dienstregeling — bijvoorbeeld vanwege wegrommelingen door werkzaamheden of evenementen — minimaal vijf werkdagen voorafgaand aan de ingangsdatum bekend, of zo spoedig mogelijk wanneer de stremming later wordt aangekondigd door de wegbeheerder of organisator. Om deze verplichting goed te kunnen uitvoeren is tijdige informatievoorziening vanuit de relevante partijen essentieel. Kunt u toelichten hoe u als concessievrager uw rol ziet in het stimuleren van wegbeheerders en evenementenorganisaties om vervoerders al vanaf het begin van hun voorbereidingen te betrekken, zodat tijdig gezamenlijk naar passende oplossingen voor het openbaar vervoer kan worden gezocht?	Het is aan de Concessiehouder om goede contacten te onderhouden met de wegbeheerders en op de hoogte te zijn van evenementen in het Concessiegebied. De provincie verwijst in dat kader naar de eisen aan de Concessiehouder in paragraaf 3.1 van het Programma van Eisen. De provincie verwacht daarnaast van wegbeheerders dat zij tijdig contact opnemen met de Concessiehouder en zal verzoeken van evenementenorganisaties naar de Concessiehouder doorsturen indien zij de provincie als eerste benaderen.	
138	B (PvE)	9.1.2	83	Afspraken met betrekking tot rij- en pauzetijden	In Artikel 9.1.2 stelt u dat de Concessiehouder bestaande interne afspraken van de voorgezande concessiehouder met het Personeel over de opbouw van diensten, zoals afspraken met betrekking tot rij- en pauzetijden, over moet nemen. Kunt u bevestigen dat alle afspraken die hier betrekking op hebben, gedeeld zijn?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De afspraken over de opbouw van de diensten zijn zover bekend gedeeld." Zie ook het antwoord op vraag 225.	

139	B (PvE)	9.1.3		Tekort aan Personeel	Laatste zin: De Concessiehouder beschrijft in het Implementatieplan welke maatregelen worden getroffen om een tekort aan personeel bij aanvang van de concessie te voorkomen en informeert de Concessiehouder <->. Klopt het dat u op deze laatste plek in de zin "Concessieoverlener" in plaats van "Concessiehouder" bedoelt?	Ja, dit wordt bedoeld. De provincie heeft dit aangepast.	In eis 9.1.3 van het PvE is 'Concessiehouder' gewijzigd in 'Concessieoverlener'.
140	B (PvE)	Bijlage		Informatie gemeenten	In de gepubliceerde informatie vanover de gemeenten in het concessiegebied ontbreekt een bijlage met gegevens over de gemeente Den Helder. Mogelijk bestaat deze bijlage niet, omdat die informatie nooit is aangeleverd, maar mocht dat wel het geval zijn, wilt u dit bestand dan beschikbaar stellen.	De provincie heeft geen aanvullende informatie ontvangen vanuit de gemeente Den Helder.	
141	B (PvE)	Bijlage B.2.7	152	Ontbrekende data	Wilt u de gegevens in bijlage B.2.7 met betrekking tot verdeling van ritten en bijbehorende dienstregelingen van de grensoverschrijdende lijn Beverwijk - Haarlem - Amsterdam-Zuid beschikbaar stellen?	De Dienstregeling van lijn 244 inclusief verdeling van Ritten tussen de concessiehouders is toegevoegd als Bijlage B2.7 bij het Programma van Eisen.	Aan het Programma van Eisen is een nieuwe Bijlage B2.7 toegevoegd.
142	B (PvE)	Bijlage B1	131	Stadsprinter Heerhugowaard	U eist op de verbinding Alkmaar - Heerhugowaard 1 stadsprinter, die meteen bij de start van de concessie moet worden gerealiseerd. Deze verbinding wordt momenteel ingevuld met de lijnen 160 en 162. Het is niet mogelijk om met inachtneming van uw minimumeis Heerhugowaard met één lijn te ontsluiten. Naast de Stadsprinter zal een tweede lijn nodig zijn. Hoe die lijn wordt vormgegeven hangt nauw samen met de routevoering van de Stadsprinter. Lijnen mogen echter in het eerste jaar van de nieuwe concessie niet van route wijzigen t.o.v. 2026. In dit geval zou een andere route nodig kunnen zijn, afhankelijk van welke corridor de Stadsprinter exact gaat bedienen. Voor dit dilemma zijn twee oplossingen: meer routevrijheid toestaan in Heerhugowaard in jaar 1 of de Stadsprinter uitstellen tot jaar 2. Wilt u duidelijk maken hoe wij hiermee om moeten gaan?	De provincie deelt uw beeld niet dat sprake zou zijn van een dilemma. In de eerste zin van eis 2.1.1 van het Programma van Eisen heeft de provincie expliciet aangegeven dat de eisen in hoofdstuk 2 niet gelden voor de periode vanaf de start van de Concessie tot en met 21 juli 2029 (= fase 1). De verplichte Stadsprinter tussen Alkmaar - Heerhugowaard dient dus pas vanaf fase 2 te rijden.	
143	B (PvE)	Tabel 1	17	Invoering Maatwerkverbinder	Is voor kern ten tussen 1.250 en 2.499 inwoners (zonder station) de opmerking ** ook van toepassing en/of mag een Buurtbuslijn voor de invulling van eis 2.2.1/Tabel 1 tellen als Maatwerkverbinder?	Nee, deze voetnoot is niet van toepassing voor Kernen met 1.250-2.499 inwoners. Wel geldt generiek op grond van eis 2.6.5 van het Programma van Eisen dat een Buurtbuslijn mag worden gebruikt ter invulling van het in Tabel 1 uitgevraagde bedieningsniveau, mits deze Kern in 2026 uitsluitend door een Buurtbuslijn (en Overige lijn) bediend wordt. Dat betekent dat in Kernen van deze categorie waar in 2026 een vaste Lijn (niet zijnde een Overige lijn) rijdt, bediening met een Buurtbuslijn niet volstaat. In dat geval dient in deze Kern ten minste 90% van het aantal ritten worden geboden ten opzichte van het aantal ritten in het dienstregelingjaar 2026 (conform de definitie van een Maatwerkverbinder in eis 2.3.8, zie hiervoor ook het antwoord op vraag 176).	
144	B (PvE)	Tabel 2 (B), Tabel 2 (B2.6)	17/150/151	Heemskerk-Dorp, Hoon Nieuwe Steen, Velsen Noord	In tabel 2 van het PvE (pagina 17) lijkt er geen eis te zijn voor wijken in kernen met minstens 50.000 inwoners waar er in de wijk minder dan 2000 inwoners wonen of een inwonersdichtheid van minder dan 1200 per km ² is. Kunt u bevestigen dat dit de reden is dat de wijken Heemskerk-Dorp, Hoon Wijk 22 Nieuwe Steen en Velsen Noord niet in Tabel 2 van Bijlage 2.6 voorkomen? Klopt het dat voor wijken zoals beschreven geen bedieningsniveaus zijn oekoppeld?	Ja, uw aanname is correct. De provincie biedt inschrijvers met deze norm de ruimte om het vervoeraanbod beter aan te laten sluiten bij de doelen van de Concessie en de Ontkoppelingsovername. Indien hiervoor relevant, verwacht de provincie van de Concessiehouder dat hij ook naar Wijken zonder bedieningsniveaus Openbaar Vervoer aanbiedt.	
145	B (PvE)			Buurtverenigingen	Wij missen een overzicht van de buurtverenigingen binnen de concessie. Wilt u een overzicht verstrekken van de actieve buurtverenigingen, inclusief de lijnen die door deze verenigingen worden gereden?	De provincie verwijst voor een overzicht van alle buurtverenigingen naar eis 2.6.1 van het Programma van Eisen.	
146	B1 (Vervoerkundig kader)		122	Inclusiviteit	Op bladzijde 122 in de alinea inclusiviteit ontbreekt er een woord in de volgende zin na het eerste woord "mogelijk". Daarbij heeft het Openbaar Vervoer de primaire opgave om tijdens een zo lang mogelijk zo veel mogelijk Kernen aan te sluiten op het netwerk en korte loopafstanden tot Haltes te bieden. Kunt u aangeven welk woord er ontbreekt?	De ontbrekende tekst is toegevoegd.	In Bijlage B1 bij het Programma van Eisen is 'zo lang mogelijk' gewijzigd in 'zo lang mogelijke bedieningsperiode'.
147	B1 (Vervoerkundig kader)		122	Regiospecifieke uitgangspunten	U noemt vier gebieds- en corridortypen. Een expliciete aanduiding van deze typen ontbreekt, waardoor ruimte voor interpretatie ontstaat. Kunt u concreet benoemen om welke vier typen het gaat?	Zie het antwoord op vraag 302..	
148	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.3	138	Concessiegrensoverschrijdende Trajecten behorende tot de Concessie	Het lijkt erop dat het lijnnummer waarnaar de voetnoot ""Voor deze Lijn gelden de eisen aan de gezamenlijke exploitatie met de concessiehouder van Amstelland Meerlanden zoals aangegeuid in eis 2.9.1." verwijst, niet in de tabel is opgenomen. Kunt u danwel deze lijn aan de tabel toevoegen (wij vermoeden dat het om lijn N30 gaat) of de voetnoot indien deze op dit punt niet meer relevant is weghalen?	Zie het antwoord op vraag 94.	
149	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.3	138	Concessiegrensoverschrijdende Trajecten behorende tot de Concessie	Is het inschrijvers toegestaan om ook andere dan de in dit artikel genoemde Trajecten buiten het concessiegebied met Lijnen behorend tot de Concessie te bedienen?	De Concessiehouder mag geen Trajecten buiten het Concessiegebied bedienen, tenzij deze in de tabel in Bijlage B2.3 zijn opgenomen. Wel geldt dat de Concessiehouder: - vanaf 2033 op het in eisen 2.5.5 en 2.5.6 genoemde Traject verplicht is om een Lijn aan te bieden, en - vanaf 2033 op het in eis 2.13.5 genoemde Traject Openbaar Vervoer mag aanbieden, en - volgens het bepaalde in 2.13.3 elk jaar rekening dient te houden met eventuele door de Concessieoverlener bepaalde wijzigingen aan de verplichte of facultatieve concessiegrensoverschrijdende Trajecten.	
150	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.4	139	Te gedogen lijnen binnen het Concessiegebied	Kunt u per te gedogen lijn het maximaal aantal Ritten per uur, richting en dag verstrekken, in plaats van te verwijzen naar een dienstregeling?	De provincie houdt vast aan de huidige verwijzing naar de betreffende dienstregeling.	
151	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.5	142	Knooppunten	"Haarlem, Delftplein" staat als A-knooppunt opgenomen, "Haarlem, Delftplein/Spaarne Gasthuis" als Overig knooppunt. Is dit hetzelfde punt en zo ja, wat is de status van dit punt (A of overig)?	Ja, dit is hetzelfde knooppunt, te weten Haarlem, Delftplein/Spaarne Gasthuis dat de status van A-Knooppunt heeft. De provincie heeft dit in het gehele Programma van Eisen en in Bijlage B2.5 de Halte uit de lijst met Overige Knooppunten verwijderd.	In het Programma van Eisen is op meerdere plekken de naam van het A-Knooppunt gewijzigd in 'Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis' en is in Bijlage B2.5 bij het Programma van Eisen 'Haarlem Delftplein/Spaarne Gasthuis' uit de lijst met Overige Knooppunten verwijderd.
152	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.6.1	144	Huidige ontsluitingsgraad	Wij constateren dat de opgegeven ontsluitingsgraad van de kernen en wijken in bijlage 2.6.1 en 2.6.2 niet overeen komt met het huidige bedieningsniveau. Een voorbeeld hiervan is dat er geseld wordt dat in de dienstregeling 2026 100% van de adressen in de kern Berkhout bediend worden. Echter liggen enkele tientallen adressen in het noordwesten van deze kern meer dan 400 meter van de dichtstbijzijnde bushalte af, waarmee deze volgens uw bedieningsniveaus niet bediend worden in de huidige dienstregeling. Kunt u deze onnauwkeurigheid verklaren, en de correcte ontsluitingsgraad voor deze en andere kernen/wijken aanleveren?	De provincie heeft de opgegeven ontsluitingsgraad van alle kernen en wijken in bijlage 2.6.1 en 2.6.2 gecontroleerd en kan bevestigen dat de eerder aangegeven ontsluitingsgraden foutief waren. De ontsluitingsgraden zijn aangepast in beide bijlagen. De provincie heeft daarnaast de formulering in Bijlage 2.6.1 aangepast om te verduidelijken dat het aan de Concessiehouder is om tijdens de looptijd van de Concessie gebruik te maken de meest actuele gegevens van adres- en inwoneraantallen.	In Bijlage B2.6.1 en B2.6.2 bij het Programma van Eisen zijn de ontsluitingsgraden aangepast.
153	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.6.1	144	Huidige ontsluitingsgraad	Voor enkele Kernen wordt aangegeven dat deze samen met een andere Kern als één Kern beschouwd dienen te worden. Voor deze samen te beschouwen Kernen wordt elk een andere Ontsluitingsgraad gegeven. Welke Ontsluitingsgraad dient als eis te worden aangenomen voor de samen beschouwde Kern?	De provincie heeft voor de drie gecombineerde Kernen een gezamenlijke Ontsluitingsgraad toegevoegd.	In Bijlage B2.6.1 van het Programma van Eisen is onder de volgende opmerking toegevoegd: " Dit betreft de totale Ontsluitingsgraad voor de gecombineerde Kernen zoals aangegeven in de voetnoten bij de betreffende Kernen." en is met een * aangegeven welke Kernen dit betreft.
154	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.6.2	145	Huidige ontsluitingsgraad	Voor de Kern Wervershoof wordt aangegeven dat deze samen met de Kern Kerkbuurt als één Kern beschouwd dient te worden. Hierbij is aangegeven dat voor de Kern Kerkbuurt geen bedieningsniveaus geldt. Kunt u verduidelijken wat de bedieningsniveaus (Ontsluitingsgraad en Lijntype) voor deze samen beschouwde Kern?	De bedieningsniveaus geldt voor de gecombineerde Kern Wervershoof/Kerkbuurt. Het verplichte Lijntype is te bepalen op basis van het totale aantal inwoners voor de gecombineerde Kern. De provincie heeft dit in voetnoot 45 aangepast.	In Bijlage B2.6.1 bij het Programma van Eisen is voetnoot 45 aangepast.
155	B2.3 (Concessiegrensoverschrijdend)	2.3	138	voetnoot **	De voetnoot met twee asterisken (**) geeft u aan dat er een Concessiegrensoverschrijdende lijnen is die gezamenlijk met de Concessiehouder Amstelland-Meerlanden moet worden geëxploiteerd. Onduidelijk is op welke lijn de voetnoot betrekking heeft aangezien er geen lijn in de tabel staat met daarbij twee asterisken. Welke lijn bedoelt u hier?	Zie het antwoord op vraag 94.	
156	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)	2.6	145	Texel	Bij de kern Den Burg staat een voetnoot, met daarin een verwijzing naar paragraaf 2.9. Wij vermoeden dat dit paragraaf 2.8 bijlage B moet zijn, is dit correct?	Dat is correct, we hebben de verwijzing in het Programma van Eisen, Bijlage B2.6 aangepast.	In voetnoot 44 in Bijlage B2.6 bij het Programma van Eisen is '2.9' gewijzigd in '2.8'.
157	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)	Tabel 1/2	145/148	Bennebroek/Zwaansbroek	Bennebroek komt zowel in de lijst met kernen als in de lijst met wijken (als onderdeel van de kern Bloemendaal) voor. Zwaansbroek komt voor in de lijst met kernen, terwijl deze kern in de gemeente Haarlemmermeer ligt en dus buiten de scope van deze aanbesteding valt. Kunt u verduidelijken wat u van ons verwacht wat betreft deze twee kernen?	We hebben de Kern "Bennebroek/Zwaansbroek" verwijderd uit de lijst met verplicht te bedienen Kernen omdat een deel van de Kern inderdaad buiten het Concessiegebied valt. De wijk "Wijk 04 Bennebroek" (gemeente Bloemendaal) blijft verplicht te bedienen.	Bijlage B2.6 van het PvE is aangepast.
158	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)	Tabel 1/2	144/151	Velsbroek	De wijk Velsbroek komt zowel in de lijst van kernen als in de lijst van wijken (als deel van de kern IJmond) voor. Kunt u verduidelijken wat u van ons verwacht wat betreft deze wijk?	We hebben de Wijk Velsbroek in de lijst van wijken geschrapt.	Bijlage B2.6 van het PvE is aangepast.
159	C (Begrippenlijst)	Gewogen dienstregelinguur	6	Gewogen dienstregelinguur	In de Definitie staat "vermenigvuldigd met de op grond van artikel 14, lid 2 van de Financiële bepalingen [...]". Kan het zijn dat hier artikel 11, lid 2 bedoeld wordt?	Ja, dat klopt. De provincie heeft de verwijzing in de definitie aangepast.	In de definitie van het begrip Gewogen dienstregelinguur in de Begrippenlijst is '14.2' gewijzigd in '11.2'.
160	C (Begrippenlijst)	Rituaal	11	Rituaal	In de definitie van Rituaal is "Eindpunt" met een hoofdletter geschreven, maar het begrip "Eindpunt" is niet opgenomen in de Begrippenlijst. Wat is uw definitie van "Eindpunt"?	In de Begrippenlijst zijn de begrippen "Beginhalte" en "Eindhalte" opgenomen. We hebben de definities in de Begrippenlijst en de formuleringen in het Programma van Eisen aangepast zodat er nu doorgaans sprake is van Beginhalte/Eindhalte.	In de Begrippenlijst en het Programma van Eisen zijn 'Beginpunt' en 'Eindpunt' vervangen door respectievelijk 'Beginhalte' en 'Eindhalte'.

161	C (Begrippenlijst)	Route / Route-variant	11	Route/Routevariant	De definitie suggereert dat er een overzicht is welke wegen gebruikt mogen worden voor de Lijnen in de Concessie. Kunt u ons dat overzicht verstrekken? En als dat overzicht er niet is, hoe weten wij dan wat de Concessielevener met de Wegbeheerder heeft afgestemd?	Er bestaat op dit moment geen met Wegbeheerders afgestemde lijst met routes die de Concessiehouder mag gebruiken. We hebben de definitie in de Begrippenlijst aangepast.	De definities van de begrippen Route en Routevariant in de Begrippenlijst zijn gewijzigd.
162	C (Begrippenlijst)			Deelgebied versus Regio	In het begrip Deelgebied geeft u aan dat dit 4 deelgebieden betreft. In de kaart op pagina 46 van de Inschrijvingsletraad staan echter 6 deelgebieden aangegeven. Wilt u bevestigen dat het gaat om 6 deelgebieden conform de kaart op pagina 46 van de Inschrijvingsletraad?	Zie het antwoord op vraag 302.	
163	C (Begrippenlijst)		6	Hernieuwbare Energie	U definieert hernieuwbare energie als: "Elektriciteit of brandstof, voor 100% afkomstig uit bijvoorbeeld windenergie, zonne-energie, waterkracht of geothermische energie waarvoor de opwekking/productie geen uitstoot veroorzaakt. Uitgesloten als bron van Hernieuwbare Energie zijn biomassa en kernenergie." Deze definitie wijkt af van wat gangbaar is. Bent u bereid de definitie te herzien in: "Energie volledig opgewekt uit bronnen die onuitputtelijk zijn en telkens opnieuw kunnen worden gebruikt voor het opwekken van energie - niet zijnde opgewekt uit biomassa en biogas, met dien verstande dat energie opgewekt uit de grondstoffen zoals vermeld in bijlage IX, deel A, van de Europese Richtlijn 2018/2001 wel is toegestaan - die regionaal wordt opgewekt. Regionaal opgewekt wil zeggen in Nederland opgewekt, met inbegrip van de gebieden zoals aangewezen bij kabelbesluiten op grond van de Wet windenergie op zee.	Nee, de provincie is hier niet toe bereid. Wat de provincie wel en niet onder hernieuwbare energie verstaat is een bewuste keuze.	
164	C (Begrippenlijst)			LTI	De Landelijke Tarieven Index (LTI) wordt via een vastgelegde methodiek vastgesteld, zonder advies van consumentenorganisaties. Of de LTI daadwerkelijk volledig wordt doorgevoerd in de reizigerstarieven of dat de overheid het verschil bijpast (bijvoorbeeld om te grote prijsstijging te voorkomen) is een ander verhaal, maar de LTI zelf staat hier los van. Wilt u dit aanpassen? Kunt u toelichten wat consumentenorg. hebben te maken met. aangezien LTI een op zichzelf staande index is?	Nee, de provincie past de definitie niet aan. Reden is dat de provincie uw beeld niet deelt dat LTI zonder advies van consumentenorganisaties zou worden vastgesteld. De LTI is namelijk onderdeel van de adviesaanvraag over tarieven Landelijk Tarievenkader. Wel geldt daarbij dat het advies zich met name richt op de juiste toepassing van de uitvoeringsregels.	
165	C (Begrippenlijst)			Meerwerk	In de begrippenlijst bij de definitie Meerwerk wordt verwezen naar artikel 14. Bedoelt u hier niet artikel 11.5?	Ja, de verwijzing naar artikel 14 is onjuist. Dit moet inderdaad artikel 11. De provincie heeft de verwijzing in de Begrippenlijst aangepast.	In de definitie van het begrip Meerwerk in de Begrippenlijst is 'artikel 14' gewijzigd in 'artikel 11'.
166	C (Begrippenlijst)			Nachtlijn	U stelt dat een lijn een nachtlijn is wanneer de meerderheid van de ritten tussen 01:00 en 06:00 rijdt. Hiermee opent u de deur naar een lijn die dag en nacht rijdt, en waarbij dus de meerderheid van de ritten <u>nag</u> t tussen 01:00 en 06:00 valt ineen geen nachtlijn is. Wij adviseren 'meerderheid' weg te laten en gewoon alle ritten tussen 01:00 en 06:00 als nachtlijn te bestempen.	De provincie heeft de definitie in de Begrippenlijst dienovereenkomstig aangepast.	De definitie van het begrip Nachtlijn in de Begrippenlijst is aangepast.
167	C (Begrippenlijst)			Nachtlijn?	U legt de grens voor nachtlijn bij 01:00, maar in het PvE, tabel 3 op pagina 22 stopt de definitie van avond bij 00:00 (R-net/Stadsprinter) of 23:00 (wijkverbinder/streeksprinter/basisverbinder). Hoe definieert u het vervoer tussen 0:00 (resp. 23:00) en 01:00, rekening houdend met de Financiële bepalingen, artikel 11.2, pagina 10?	Voor de niet-verplichte bedieningsperiode die niet valt binnen de Nachturen, geldt eveneens een weging van 100% van alle Dienstregelingen. De provincie heeft het begrip "Overige uren" toegevoegd aan de Begrippenlijst en paragraaf 11.2 van de Financiële bepalingen.	De Begrippenlijst en artikel 11.2 van de Financiële bepalingen zijn aangepast.
168	C (Begrippenlijst)			Definitie Gewogen dienstregelinguur	Hier wordt verwezen naar artikel 14, lid 2 van de Financiële bepalingen. Artikel 14 heeft maar 1 lid. Kunt aangeven naar welk artikel verwezen moet worden?	Zie het antwoord op vraag 159.	
169	D (Financiële bep.)	11.2	10	Verrekening DRU's met 0-weging	De consequentie van de 0-weging van overige lijnen, nachtlijnen en vraagafhankelijk vervoer is dat er conform artikel 8.4 zonder verrekening meer- en minderwerk kan worden afgenomen. Dit lijkt ons niet de bedoeling. Hoe worden DRU's op deze lijnsorten verrekend op een zonnige manier dat recht wordt gedaan aan de mutaties in de kosten- en opbrengstenstructuur van de vervoerder?	Zie het antwoord op vraag 80.	
170	D (Financiële bep.)	10.1	9	Studentenrecht	Voor de huidige concessie Haarlem-Ummond wordt met ingang van 2028 uitgegaan van een forse daling van de sleutel voor Studentenrecht van 3,071% naar 1,1809%. Als gevolg hiervan dalen de gelden met ruim 4 miljoen per jaar. Kunt u bevestigen dat u bij het vaststellen van uw aanvraag en de daarin opgenomen subsidiebedragen rekening heeft gehouden met deze forse daling dan wel bent u bereid hiervoor een compensatieregeling te treffen?	De provincie bevestigt dat ze bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten rekening heeft gehouden met een compensatie voor de door u beschreven ontwikkeling.	
171	D (Financiële bep.)	10.1	9	Studentenrecht	Als gevolg van BOS-onderzoeken kunnen forse prijsdalingen optreden die de opbrengsten voor vervoerders negatief beïnvloeden. Wilt u aangeven hoe u hiermee wilt omgaan ten aanzien van de vervoerder?	Het BOS-contract is een contract van vervoerders met het ministerie van OCW. Desondanks heeft de provincie vanaf 2024 (uit eigen middelen) de prijsdaling a.g.v. de BOS-onderzoeken gecompenseerd. Ook de daling voor de regio Haarlem-Ummond per 2027 (einde concessie voor de samenvoeging met Noord-Holland Noord) is door de provincie uit eigen middelen gecompenseerd. De Concessiehouder kan hier geen rechten aan ontlenen als het gaat om compensatie door de provincie bij toekomstige prijsdalingen a.g.v. BOS-onderzoeken, maar kan hieruit wel concluderen dat de provincie in dat geval met de Concessiehouder in gesprek gaat om te proberen de gevolgen van een dergelijke daling voor het aanbod (lees reiziger) tot een minimum te beperken.	
172	D (Financiële bep.)	10.1	9	De Concessiehouder maakt voor de Reizigersopbrengstenprognose gebruik van relevante prognosemodellen.	Kunt u aangeven wat u beschouwt als relevante prognosemodellen?	Nee, dat kan de provincie niet. Het is aan de Concessiehouder om te onderbouwen hoe hij tot de Reizigersopbrengstenprognose is gekomen en welke relevante prognosemodellen hij daarvoor gebruikt heeft.	
173	D (Financiële bep.)	11.2	10	Weging overige uren	Ongewogen dienstregelingen in de overige uren worden vermenigvuldigd met de wegingsfactor 0%. Gelet op uw minimums PvE 2.3.1 is het vrijwel onontkoombaar dat vroege ritten voor 6:00 uur starten en dat late ritten na 23 of 0:00 uur eindigen en dat ritten dus deels in de overige uren rijden. Daar komt bij dat u ruime bedieningsperiodes als zeer gewenst beschouwt. Het lijkt ons niet reëel dat de DRU's op vroege en late ritten, die in 2026 veelal ook rijden, voor een deel niet meetellen in G2. Om dit ongewenste effect te voorkomen stellen wij voor alle vroege en late ritten die een inschrijver biedt voor 100% mee te wegen. Hierbij bestaat de kans dat er ritten worden aangeboden op tijdstippen en/of naar bestemmingen waar geen vervoersaanvraag te verwachten is. In de Inschrijvingsletraad heeft u onder 7.4.1. Gunningscriterium G2, al voldoende ruimte voor uzelf gecreëerd om onwenselijke of niet-doeltreffende dienstregelingen buiten beschouwing te laten en aldus op de opgave van de inschrijver te corrigeren. Wilt u dit voorstel overnemen?	Zie het antwoord op vraag 61.	
174	D (Financiële bep.)	11.2	11	Weging uren 's ochtends vroeg en 's avonds laat	U geeft in de Inschrijvingsletraad aan dat u waarde hecht aan "ruimere bedienings tijden ten opzichte van hetgeen de Concessiehouder op grond van het Programma van Eisen minimaal moet bieden.". Mogen wij er dus vanuit gaan dat dienstregelingen gereden buiten de door het PvE aangegeven minimale bedienings tijden wel meetellen voor de berekening van de gewogen DRU's? Voorbeeld: een rit op een Basisverbinder vertrekt om 22:30 vanaf het beginpunt en komt om 23:15 aan op het eindpunt, telt deze rit voor 0,5 gewogen DRU (zijnde 0,5*100% in de Avond en 0,25*0% op Overige uren) of voor 0,75 gewogen DRU?	Zie het antwoord op vraag 61.	
175	D (Financiële bep.)	11.2	11	Weging verplichte Nachtlijnen en Overige lijnen	In het Programma van Eisen worden enkele Overige lijnen (2.7.1) en Nachtlijnen (2.9.1) uitgevaardigd als verplichte verbindingen. Kunt u bevestigen dat deze verplichte lijnen in uitzondering op bepaling 11.2.a.ii. van de Financiële Bepalingen wel meetellen voor de kwantitatieve beoordeling van het inschrijving?	Zie het antwoord op vraag 80.	
176	D (Financiële bep.)	11.2	11	Verschil Maatwerkverbinder / Overige lijn	Met het oog op het feit dat een Maatwerkverbinder wel meetelt voor de gewogen dienstregelingen, maar een Overige lijn niet, verwachten wij een duidelijke scheiding tussen deze twee begrippen. Uit de begrippenlijst komt echter naar voren dat een Maatwerkverbinder een bus is, zonder verplichte bedieningsperiodes of frequenties, en een Overige lijn een lijn is die (onder andere) geen Maatwerkverbinder is. Aangezien een lezing van de definitie van een Maatwerkverbinder vrijwel alles toelaat, verzoeken we u om de begrip Maatwerkverbinder duidelijker te formuleren.	Het lijntype "Maatwerkverbinder" is geïntroduceerd om het (in 2026) bestaande bedieningsniveau van kleine Kernen grotendeels te borgen. De Maatwerkverbinder is daarom uitsluitend bedoeld om de verplichte verbindingen van en naar kleine Kernen in stand te houden, voor zover de Concessiehouder dit niet door middel van andere Lijnen aanbiedt. Op een Maatwerkverbinder geldt een verplicht bedieningsniveau van 90% van het aantal Ritten ten opzichte van 2026. We hebben de definitie in de Begrippenlijst (Maatwerkverbinder) aangescherpt en de formulering in eis 2.3.8 licht aangepast om dit te verduidelijken.	Eis 2.3.8 van het Programma van Eisen en de definitie van het begrip "Maatwerkverbinder" in de Begrippenlijst zijn aangepast.

177	D (Financiële bep.)	11.2	10	Gewogen dienstregelingen	<p>In artikel 11.2 van de financiële bepalingen geeft u aan welke wegingsfactoren worden gehanteerd. Hieruit maken wij op dat DRU's in de categorie 'overige uren' niet worden vergoed.</p> <p>Kunt u bevestigen dat de (deels verplichte) inzet op een R-netlijn/Stadsprinter vóór 06:00 uur (op zaterdag vóór 07:00 uur en op zondag vóór 08:00 uur) en ná 00:00 uur niet mag worden meegenomen in het aantal aangeboden gewogen dienstregelingen? Kunt u daarnaast bevestigen dat de inzet op een Wijkverbinder/Streeksprinter/Basisverbinder vóór 06:00 uur (op zaterdag vóór 07:00 uur en op zondag vóór 08:00 uur) en ná 23:00 uur niet mag worden meegenomen in het gewogen aantal dienstregelingen?</p> <p>Indien u één of beide bovenstaande vragen met "nee" beantwoordt: Kunt u aangeven met welke wegingsfactor voor deze uren gerekend dient te worden?</p> <p>Indien u één of beide bovenstaande vragen met "ja" beantwoordt: Kunt u toelichten hoe deze wegingsmethodiek zich vertoont tot de wens om bedieningsperiodes uit te breiden? In onder andere de Visie Publieke Mobiliteit beschrijft de provincie immers dat iedereen moet kunnen beschikken over een vorm van publieke mobiliteit tussen 06:00 en 01:00 uur. De gehanteerde wegingsmethodiek wekt de indruk dat inzet in de overige uren minder wenselijk is. Daarnaast is buiten deze eventuele inzet op overige uren een deel van de inzet verplicht zoals beschreven in eis 2.3.1 t.a.v. R-net. R-net zal immers altijd op overige uren moeten aanvangen om aan deze eis te kunnen voldoen.</p> <p>Tevens, indien u één of beide bovenstaande vragen met "ja" beantwoordt: Kunt u aangeven hoe de in 2026 geboden dienstregelingen op deze tijdstippen moeten worden beoordeeld in relatie tot eis 2.1.1 uit het Programma van Eisen? Indien deze uren wel gelden in de dienstregeling 2026, maar niet (meer) in de dienstregeling 2029 en verder, ontstaat een aanzienlijk verschil, waardoor een zuivere vergelijking en invulling van deze eis niet langer mogelijk lijkt.</p>	Zie de antwoorden op vragen 80 en 61.	
178	D (Financiële bep.)	11.2	10	Gewogen dienstregelingen	<p>In artikel 11.2 van de financiële bepalingen beschrijft u de toe te passen wegingsfactoren. Hieruit leiden wij af dat DRU's die worden ingezet op een Overige lijn en een nachtlijn niet worden vergoed, terwijl in beide categorieën meerdere lijnen verplicht worden voorgeschreven.</p> <p>Kunt u een toelichting geven op de keuze om aan deze verplicht in te zetten dienstregelingen geen vergoeding te verbinden?</p> <p>Kunt u daarnaast aangeven of het is toegestaan om Overige lijnen, naast de al bevestigde lijn 151, onder een andere categorie aan te bieden, waardoor deze wel mogen worden meegenomen in het aantal (gewogen) dienstregelingen?</p>	Zie het antwoord op vraag 80.	
179	D (Financiële bep.)	11.2	10	Gewogen dienstregelingen	<p>In artikel 11.2 van de financiële bepalingen geeft u aan welke wegingsfactoren worden gehanteerd. Hieruit leiden wij af dat DRU's die worden ingezet voor Vraagafhankelijk Vervoer niet worden vergoed. Voor zover wij kunnen beoordelen, wordt hier ook geen andere vorm van vergoeding tegenover gesteld.</p> <p>In het Programma van Eisen beschrijft u onder meer het volgende: <i>"De Concessieverlener heeft daarom de wens om voor deze (delen van) kernen en periodes op termijn een andere vorm van Publieke Mobiliteit aan te bieden. Daarbij is Vraagafhankelijk Vervoer, uitgevoerd door de Concessiehouder, een optie."</i> Ook onderschrijft u bijvoorbeeld in Bijlage D2 bij de financiële bepalingen, het belang van maatwerk.</p> <p>Kunt u bevestigen dat voor de inzet van Vraagafhankelijk Vervoer geen vergoeding geldt?</p> <p>Indien u deze vraag met "nee" beantwoordt: Kunt u aangeven welke vergoeding mag worden gehanteerd voor de (toekomstige) inzet van Vraagafhankelijk Vervoer?</p> <p>Indien u deze vraag met "ja" beantwoordt: Kunt u toelichten hoe het ontbreken van een vergoeding voor Vraagafhankelijk Vervoer moet worden bezien in relatie tot de door u geformuleerde wens om deze vorm van publieke mobiliteit (op termijn) in te zetten?</p> <p>Tevens, indien u deze vraag met "ja" beantwoordt: Kunt u aangeven op welke wijze u bij een eventuele toekomstige inzet van Vraagafhankelijk Vervoer voornemens bent hiermee om te gaan, mede in relatie tot de financiële kaders van de concessie?</p>	Zie het antwoord op vraag 80.	
180	D (Financiële bep.)	11.2	10	Gewogen dienstregelingen	<p>Voor de beantwoording van onze vragen 10, 11 en 12 achten wij het mogelijk dat uw standpunt is dat de inzet van DRU's in deze tijden of vormen van openbaar vervoer onderdeel uitmaakt van het totale concessiebudget en daarmee indirect wordt vergoed.</p> <p>Indien dit inderdaad uw beweegreden is, kunt u dan bevestigen dat u zich ervan bewust bent dat in dat geval mogelijk een deel van de aangeboden dienstregelingen niet expliciet in de DRU-vergoeding wordt meegenomen, terwijl deze uren wel volledig onderdeel uitmaken van de daadwerkelijke kostenstructuur van de vervoerder? De mate waarin dit optreedt is daarbij afhankelijk van het door de inschrijver aangeboden netwerk en dienstregeling.</p> <p>Dit impliceert dat deze uren indirect worden verdisconteerd in de DRU-prijs, hetgeen kan leiden tot een hogere DRU-prijs (een lager totaal aantal DRU's voor het beschikbare budget). Voor u als concessieverlener kan dit een ongunstig effect hebben, met name in situaties waarin in de toekomst sprake is van meerwerk. Daarnaast bestaat het risico dat deze systematiek leidt tot een mogelijk ongewenst resultaat ten aanzien van de door u geformuleerde beleidsdoelstellingen, doordat inschrijvers er bij hun aanbieding voor kunnen kiezen om geen (extra) inzet te plegen op niet-vergoede uren en/of lijncategorieën.</p> <p>Kunt u aangeven hoe u dit mogelijke effect beoordeelt en op welke wijze hiermee rekening is gehouden binnen de gekozen financiële en beoordelingsmethodiek?</p>	Zie het antwoord op vraag 80.	
181	D (Financiële bep.)	11.2	10	Weging Dienstregelingen	<p>Bij weging onder 11.2.c staat dat dienstregelingen voor 6:00 of na 23:00/24:00 in zijn geheel niet meetellen. U vereist deze ook niet in uw bestek (behalve voor R-net voor 6:00). Deze weging maakt het voor vervoerders uitermate oninteressant om ritten die na 23:00/0:00 op het eindpunt aankomen te blijven rijden, veel lijnen zullen dan een uur eerder stoppen met rijden. Wij verzoeken u de weging van DRU's tussen 23:00/24:00 en 6:00 opnieuw te overwegen.</p>	Zie het antwoord op vraag 80.	

182	D (Financiële bep.)	11.5	10	Uitbreiding productieniveau	<p>In artikel 11.5 is een systematiek opgenomen waarbij bij een stijging van de Reizigersopbrengstenprognose het Productieniveau verplicht toeneemt, terwijl bij een daling van de Reizigersopbrengstenprognose het Productieniveau niet kan afnemen en minimaal gelijk blijft aan het referentie Productieniveau 2030.</p> <p>Wij constateren dat deze regeling eenzijdig uitwerkt voor de concessiehouder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij positieve marktontwikkeling ontstaat een verplichte uitbreiding van het aanbod, - terwijl bij negatieve marktontwikkeling geen mogelijkheid bestaat om het aanbod (en daarmee de kostenbasis) neerwaarts aan te passen, ondanks volledige opbrengstverantwoordelijkheid zoals vastgelegd in artikel 3. <p>Kunt u bevestigen dat u het erme eens bent dat artikel 11.5 hiermee een asymmetrische en eenzijdige risicoverdeling introduceert?</p> <p>En zo ja, bent u bereid deze eenzijdigheid op te heffen door aanpassing van artikel 11.5, bijvoorbeeld door ook bij structureel lagere reizigersopbrengsten een begrensde en gemotiveerde verlaging van het Productieniveau mogelijk te maken?</p> <p>Indien u hertoe niet bereid is, ontvangen wij graag een nadere motivering waarom deze eenzijdige systematiek gerechtvaardigd wordt geacht in het licht van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de financiële duurzaamheid van de exploitatie over de volledige concessieperiode, en - het uitgangspunt van een evenwichtige risicoverdeling tussen concessievelener en concessiehouder. 	Nee, de provincie deelt uw opvatting niet. Zie voor een nadere toelichting het antwoord op vraag 186.	
183	D (Financiële bep.)	11.5	10	Uitbreiding productieniveau	Kunt u ter verduidelijking van artikel 11.5 een concreet getalenvoorbeeld verstrekken waarin zowel een situatie met hogere als met lagere Reizigersopbrengstenprognoses wordt uitgewerkt, inclusief de gevolgen voor het Productieniveau en de Exploitatiesubsidie?	Voor de gevraagde verduidelijking van artikel 11.5 verwijst de provincie naar Standaardformulier 12 (Financieel economische onderbouwing) waarin het effect van hogere reizigersopbrengsten voor het productieniveau is voorgeprogrammeerd. Inschrijvers kunnen met behulp van dit standaardformulier zelf bepalen wat de gevolgen van hogere of lagere reizigersopbrengsten voor het productieniveau zijn. Voor de exploitatiesubsidie heeft dit geen gevolgen, die wijzigt alleen in geval van door de provincie opgedragen meer- of mindewerk.	
184	D (Financiële bep.)	16.1.d	15	subsidieaanvraag nieuw dienstregelingjaar	De concessiehouder dient uiterlijk 13 weken voor de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling een subsidieaanvraag in te dienen. Op basis van de (eventueel aangepaste) Subsidieaanvraag besluit de Concessievelener tot verlening van de Subsidie. Kunt u een uiterste reactietermijn met het besluit van de concessievelener voor verlening van de Subsidie geven? Indien u dit niet kunt, kunt u dan garanderen dat de verlening van de aangevraagde subsidie vastgesteld wordt vóór aanvang van de nieuwe dienstregeling waar deze subsidieaanvraag betrekking op heeft?	Ja, de provincie kan garanderen, mits de Concessiehouder tijdig alle vereiste en relevante gegevens heeft aangeleverd, de aangevraagde subsidie is vastgesteld voor aanvang van de nieuwe dienstregeling.	
185	D (Financiële bep.)	16.3	16	MPO	U stelt in artikel 16.1.g dat u "in ieder geval in het laatste jaar van de Concessieperiode de laatste drie tenaant in inhoud". Wij verzoeken u het verschuldigde (lease)aflossing bedrag, welke u onder de MPO rechtstreeks aan de financier overmaakt, wel uit te betalen om in gebreke stelling of beslaglegging te voorkomen. Geen gehoor geven aan dit verzoek kan het financieren tegen gunstige voorwaarden bemoeilijken. Geeft u aan dit verzoek gehoor?	Ja, de provincie geeft gehoor aan uw verzoek en heeft aan artikel 16 lid 1 sub g van de Financiële bepalingen een voetnoot toegevoegd.	Aan artikel 16 lid 1 sub g van de Financiële bepalingen is een voetnoot met de volgende tekst toegevoegd: "Het bepaalde in artikel 16 lid 1 sub g vindt geen toepassing indien en voor zover dit onverenigbaar zou zijn met de toezegging van de Concessievelener conform artikel 2.3 van de Model Meerpartijovereenkomst (Model MPO) aan een Financier resp. AssetCo dat hij in de artikel 2.1 van de Model MPO bedoelde maandelijkse voorschotten zodanig zal vaststellen en uitbetalen dat de hoogte van het maandelijkse voorschot te allen tijde toereikend zal zijn om de in artikel 2.1 van de Model MPO beschreven maandelijkse betaling aan de Financier doorgang te laten hebben."
186	D (Financiële bep.)	3.1	4	Reizigersopbrengsten	In de aanbestedingsdocumenten vraagt u nadrukkelijk om groei in reizigersaantallen. Tegelijkertijd leggen de bepalingen in hoofdstuk 11 het volledige neerwaartse risico bij de vervoerder. Bij positieve afwijkingen in de reizigersopbrengsten deelt de concessievelener mee in de opbrengst (via verplichte hogere productie of financiële afroaming), terwijl bij negatieve afwijkingen het risico volledig bij de vervoerder blijft. Hierdoor ontstaat een asymmetrische risicobalans: als de vervoerder risico neemt en succesvol groeit, wordt een deel van het positieve resultaat afgeroemd; maar als de groei achterblijft, draagt de vervoerder dit volledig zelf. Kunt u toelichten hoe deze constructie past bij het door u gewenste groepaand en welke prikkel voor groei dit volgens u creëert voor de vervoerder?	De provincie deelt uw opvatting niet dat het neerwaartse risico volledig bij de Concessiehouder wordt neergelegd. De Concessiehouder moet in geval van stijgende reizigersopbrengsten het productieniveau uitbreiden, maar mag dit weer naar beneden bijstellen als de reizigersopbrengsten tegenvallen. Daarbij geldt het aantal gewogen dienstregelingen dat de Concessiehouder in zijn inschrijving heeft aangeboden als ondergrens omdat dit één van de gunningscriteria is en zonder deze ondergrens strategisch gedrag gestimuleerd zou worden. Inschrijvers zouden in dat geval namelijk met hogere reizigersopbrengsten en een hoger productieniveau kunnen inschrijven vanuit de gedachte dat als zij deze reizigersopbrengsten niet weten te realiseren zij het productieniveau kunnen verlagen.	
187	D (Financiële bep.)	4.9	5	Nieuwe stalling Hoon	Art. 4.9.g geeft aan dat de Concessievelener kan besluiten om voor de realisatie van nieuwe stallingen zoals Hoon een aanvullende subsidie te verlenen. Bijlage M6.3 bevat een kostenraming voor de verplicht te huren nieuwe remise in Hoon uit 2023 van ruim 12 miljoen. Wanneer inschrijvers dergelijke bedragen volledig in de calculatie opnemen zal dit fors negatief doorwerken in het aantal te bieden DRU's. Wilt u aangeven in hoeverre u bereid is en staat bent aanvullende subsidies te verstrekken voor onder andere de nieuwe Stalling in Hoon?	De provincie vraagt Inschrijvers om de realisatie van de nieuwe stalling in de FEO te verwerken uitgaande van de bedragen zoals genoemd in Bijlage M6.3. De provincie merkt daarbij op dat dit bedrag niet alleen de realisatiekosten voor de stalling zelf omvat, maar ook kosten voor bijvoorbeeld laadinfrastructuur en installaties. De provincie heeft daarom het totaalbedrag in Bijlage M6.3 al toebedeeld aan de betreffende tabbladen in de FEO. Ook heeft de provincie op deze tabbladen aangegeven welke afschrijvingsstermen daarbij gelden. Omdat de investeringskosten over een langere periode worden afgeschreven, deelt de provincie uw beeld niet dat deze investeringen fors negatief doorwerken in het aantal aan te bieden DRU's. De kan-bepaling in artikel 4.9 betreft een eventuele aanvullende subsidie die de provincie kan verstrekken mochten de realisatiekosten van de stalling zelf hoger uitvallen dan het bedrag zoals opgenomen in de FEO.	Standaardformulieren 12 (Financieel economische onderbouwing) en 13 (Toelichting bij de Financieel economische onderbouwing) zijn toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
188	D (Financiële bep.)	4.9	5	Aanvullende subsidie	Artikel 4.9 vermeldt dat additionele subsidie kan worden verstrekt voor specifieke projecten en noemt onder meer de nieuwe stalling in Hoon. Wij gaan ervan uit dat hiervoor additionele subsidie beschikbaar is. Kunt u bevestigen of dit het geval is en aangeven wat de omvang van deze subsidie is, dan wel hoe en wanneer deze wordt vastgesteld?	Nee, de provincie stelt in principe geen additionele subsidie beschikbaar voor de nieuwe stalling in Hoon (zie ook het antwoord op vraag 187). Omdat de provincie niet verwacht dat de Concessiehouder tijdens de looptijd van de Concessie in opdracht van de provincie andere stallingen zal moeten bouwen, heeft de provincie artikel 4.9 sub e verwijderd en een deel van de voetnoot bij dit artikel als voetnoot bij artikel 2.2 van de Financiële bepalingen opgenomen.	Artikel 4.9 sub e van de Financiële bepalingen is verwijderd. De zin "De Concessiehouder wordt geacht de informatie in Bijlage M6.1 bij de Inschrijvingsleidraad over de fasering van de verplaatsing van de Stalling en ingebruikname van het nieuwe busstation in Hoon in zijn Inschrijving verwerkt te hebben." uit de voetnoot bij dit artikel is als voetnoot bij artikel 2.2 van de Financiële bepalingen opgenomen.
189	D (Financiële bep.)	5.1	6	Exploitatiesubsidie	Kunt u bevestigen dat het genoemde bedrag van Euro 57.4440.157 op prijspeil 2024 is en nog geïndexeerd moet worden naar prijspeil 2025? Wilt u aanvullend aangeven met welk bedrag inschrijvers moeten rekenen in de bieding (FEO) welke op prijspeil 2025 dient te zijn? Wilt u eveneens de prijspeilen en bedragen zoals deze genoemd zijn in 6.1 subsidie buurtbus en 7.1 subsidie sociale veiligheid expliciet voorzien benoemen?	Dat kan de provincie ten dele bevestigen bevestigen. Bij de beantwoording van uw vraag heeft de provincie geconstateerd dat het bedrag dat in artikel 4.1 genoemd onderdeel had moeten worden naar de verschillende componenten waaruit de exploitatiesubsidie is opgebouwd, te weten een basisbedrag, Bikkergelden - algemeen, Bikkergelden - indexatie en de compensatie SOV-deriving Haarlem/Ummond. De hoogte van de afzonderlijke componenten en het prijspeiljaar is opgenomen in artikel 5.1 van de Financiële bepalingen terwijl de indexatiemethode van deze indexatiemethode is opgenomen in artikel en 14.1 van de Financiële bepalingen. Ten slotte heeft de provincie het bedrag per buurtbus in artikel 6.1 van de Financiële bepalingen verhoogd. De provincie heeft de bedragen zoals vermeld in de Financiële bepalingen reeds opgenomen in de FEO die tegelijk met Nv1-1 is gepubliceerd.	Artikelen 5.1 en 14.1 van de Financiële bepalingen zijn aangepast waarbij onderscheid is gemaakt naar de verschillende componenten waaruit de Exploitatiesubsidie is opgebouwd en de wijze waarop deze worden geïndexeerd is beschreven. Tevens is het bedrag per buurtbus in artikel 6.1 van de Financiële bepalingen aangepast. Standaardformulier 12 (Financieel economische onderbouwing) is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
190	D (Financiële bep.)	5.1	6	Prijspeil exploitatiesubsidie	De beschikbare Exploitatiesubsidie wordt opgegeven op prijspeil 2024 terwijl de inschrijver wordt geacht te calculeren met prijspeil 2025. Kunt u de Exploitatiesubsidie op prijspeil 2025 na de LBI indexatie over 2025 inmiddels bekend is zodat er geen onduidelijkheid en onzekerheid over de indexatie van 2024 naar 2025 is?	Zie het antwoord op vraag 189.	
191	D (Financiële bep.)	5.5	6	Overmacht	In het Programma van Eisen en de Financiële bepalingen wordt uitgebreid beschreven welke omstandigheden niet als overmacht worden aangemerkt, terwijl slechts beperkt wordt geconcludeerd welke omstandigheden wel onder het begrip overmacht vallen. Dit leidt tot onduidelijkheid over de kwalificatie van externe en niet-beïnvloedbare omstandigheden. Kunt u bevestigen of officieel vastgestelde extreme omstandigheden, zoals door bevoegde instanties afgegeven extreme weercodes (bijvoorbeeld KNMI-weercodes oranje en rood), als overmacht worden aangemerkt? En bent u bereid dit — als voorbeeld omstandigheden die als overmacht kunnen gelden — expliciet op te nemen of te verduidelijken in de concessie documenten, teneinde interpretatieverschillen en uitvoeringsrisico's te voorkomen?	Ja, dat bevestigt de provincie. De provincie heeft eis 4.4.1 aangevuld met voorbeelden van omstandigheden die als overmacht kwalificeren. In alle gevallen geldt daarbij dat als zich naar oordeel van de Concessiehouder een situatie van overmacht voordoet, de Concessiehouder dit ter beoordeling voor aan de provincie dient voor te leggen.	Aan artikel 4.4.1 van het Programma van Eisen is na "voor zijn rekening komt" de volgende tekst toegevoegd: "zoals extreme weersomstandigheden (bijvoorbeeld ijzel en/of hevige sneeuwval waarbij het KNMI code Rood afgeeft), epidemieën/pandemieën met ernstige gevolgen voor het maatschappelijk verkeer, een plotselinge aanwijzing van bevoegd gezag, een natuurramp, een catastrofe of een ander ernstig incident buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder".
192	D (Financiële bep.)	6.1	7	Exploitatiesubsidie buurtbus	In artikel 6.1 is opgenomen dat de concessiehouder jaarlijks een subsidie van € 30.000 per ingezette Buurtbus, exclusief reservevoertuigen, ontvangt. Wij verzoeken u te bevestigen dat wij dit correct begrijpen, namelijk dat indien voor de uitvoering van de dienstregeling op Buurtbuslijnen bijvoorbeeld 10 Buurtbusvoertuigen worden ingezet en daarnaast 2 reservevoertuigen beschikbaar zijn, de subsidie uitsluitend wordt verstrekt voor de 10 ingezette voertuigen, hetgeen resulteert in een jaarlijkse subsidie van € 300.000 (pp 2025). Kunt u bevestigen dat deze interpretatie juist is?	Ja, uw interpretatie is juist.	

193	D (Financiële bep.)	6.1	7	Vervangende buurtbussen	In artikel 6.3 is opgenomen dat bij vervanging van Buurtbussen gedurende de concessieperiode de concessie-eisen en de subsidie voor de betreffende Buurtbus(lijn) eenmalig verhoogt met een bedrag ter hoogte van de aanschafkosten van de (vervangende) Buurtbus(sen). Begrijpen wij het correct dat indien Buurtbussen gedurende de concessieperiode worden vervangen, de aanschafkosten van deze vervangende Buurtbussen volledig door de provincie worden vergoed via een eenmalige verhoging van de subsidie? Kunt u deze interpretatie bevestigen?	Ja, de provincie bevestigt uw interpretatie.	
194	D (Financiële bep.)	7.1		Subsidie sociale Veiligheid	Wij nemen aan dat hier een subsidiebedrag van 1 miljoen wordt bedoeld. Er staat echter een komma tussen de zes nullen in plaats van een punt. Wilt u dit corrigeren?	Ja, uw aanname is correct. De provincie heeft dit aangepast.	In artikel 7.1 van de Financiële bepalingen is '€ 1.000.000,-' vervangen door '€ 1.000.000,-'.
195	D (Financiële bep.)	8.1	7	Gratis meer - en minderwerk	U kunt conform dit artikel de Concessiehouder opdragen meerwerk te verrichten. Door de weging van DRU's kan het zijn dat hier geen enkele vergoeding tegenover staat, bij voorbeeld bij ritten na 23.00. Tevens tellen deze meerwerken niet mee voor het maximum van 5% meerwerk. Kunt u toevogen dat u bij Meerwerk altijd minimaal 100% hanteert voor weging per lijntype of tijdstip?	Zie het antwoord op vraag 80.	
196	D (Financiële bep.)	art 11.5 sub a	10	Referentie Reizigersopbrengsten 2030	U geeft aan dat de hoogte van de Reizigersopbrengsten in kalenderjaar 2030 is bepalend voor het aan te bieden DRU-niveau in de rest van de concessieperiode, echter: (1) Dit jaar valt in de periode waarin reizigers moeten wennen aan de nieuwe situatie van dienstregeling 2029/2030. Hierdoor is het reizigersgedrag in 2030 naar verwachting niet representatief. (2) De effecten van een nieuw netwerk en/of uitbreiding van het aantal DRU's zijn doorgaans pas in het volgende jaar goed meetbaar. Dus het opbrengstniveau van 2031 sluit beter aan bij het DRU-aanbod in 2030 dan het opbrengstniveau in 2030. Vanwege (1) en (2) verzoeken wij u om in plaats van 2030 het jaar 2031 als referentievoor de Reizigersopbrengsten te hanteren, zodat geïnteresseerden een beter voorspelbare en stabiele basis voor hun calculatie hebben.	De provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek. Dit vanwege het feit dat het aanbod aan gewogen dienstregelingen in 2030 één van de gunningscriteria is. De situatie in 2030 is daarmee bepalend voor de jaren de ontwikkeling van het productieniveau in daaropvolgende jaren. Zie ook het antwoord op vraag 186.	
197	D (Financiële bep.)	art 10 lid 1	9	Reizigersopbrengstenprognose	In artikel 10 lid 1 van de Financiële Bepalingen wordt aangegeven dat de Concessiehouder jaarlijks een Reizigersopbrengstenprognose opstelt die mede gebaseerd moet zijn op de afspraken over de opbrengsten uit het Studentententrecht. Bent u bereid de opbrengsten uit het Studentententrecht deel uit te laten maken van de definitie van de Reizigersopbrengsten conform de Definitielijst en derhalve ook inbegrepen moeten worden in de Reizigersopbrengstenprognose? Zo nee, waarom niet?	Nee, de provincie handhaaft de definitie van de Reizigersopbrengsten om het verschil in opbrengsten verkregen vanuit OV/pay/OV-chipkaart en opbrengsten uit het studentententrecht te accentueren. Om te verduidelijken dat de reizigersopbrengstenprognose tevens de opbrengsten uit het Studentententrecht betreft, heeft de provincie dit toegevoegd aan artikel 10.1 van de Financiële bepalingen.	In artikel 10.1 van de Financiële bepalingen is tussen 'de Reizigersopbrengsten' en 'in het komende kalenderjaar' de tekst 'en de opbrengsten uit het Studentententrecht' toegevoegd.
198	D (Financiële bep.)	art 11 lid 2	10	Gewogen dienstregelingen	Kunt u bevestigen dat de in artikel 11 lid 2 aangegeven wegingsfactoren kunnen cumuleren als er sprake is van een uitgevoerd aantal dienstregelingen op op zowel Materieeltype als tijdstip hoger scoren dan 100%? Bijvoorbeeld bij inzet van een bus = 13,5 meter (110%) die in de splitsuren rijdt (115%), wordt de wegingsfactor dan 110% x 115% = 126,5%? Zoune, kunt u een voorbeeld geven van hoe dit werkt?	Ja, dat is correct. De cumulatie van wegingsfactoren is ook meegenomen in Standaardformulier 14 (exel-document).	
199	D (Financiële bep.)	art 11 lid 7		Wijziging dienstregeling	Volgens de eisen moet de Concessiehouder bij gewijzigde Reizigersopbrengstenprognoses binnen het jaar wijzigingsvoorstellen voor het productieniveau van de dienstregeling indienen. Gezien de doorlooptijd tussen het vaststellen van een nieuwe prognose en het eerst mogelijke wijzigingsmoment van de dienstregeling, lijkt het echter dat alleen wijzigingen in het eerste kwartaal nog praktisch uitvoerbaar zijn. Juist in die periode is de prognose echter relatief onzeker, omdat deze grotendeels gebaseerd is op voorspellingen. Een prognosewijziging die in de tweede helft van het jaar wordt vastgesteld, zou bovendien binnen enkele maanden tot aanpassingen moeten leiden. Dit kan resulteren in grote tussentijdse volume-schommelingen, die het jaar daarop opnieuw moeten worden teruggezet. Dit leidt mogelijk tot ongewenste onduidelijkheid voor reizigers over de stabiliteit van het aanbod. Kunt u toelichten hoe u deze praktische beperkingen ziet? En bent u bereid om productaangepassing als gevolg van gewijzigde Reizigersopbrengstenprognoses ook in het daaropvolgende jaar te mogen effectueren, zodat onnodige tussentijdse schommelingen worden voorkomen?	Nee, de provincie is niet bereid om toe te staan dat een productieaanpassing als gevolg van een gewijzigde reizigersopbrengstenprognose in het volgende jaar wordt geïmplementeerd. De provincie verwacht namelijk niet dat het om hierbij om grote tussentijdse volume-schommelingen zal gaan waarvoor een nieuwe dienstregeling nodig is. Wanneer de provincie dit wel zou toestaan kan dit tot een behouden reizigersopbrengstenprognose leiden, omdat de Concessiehouder bij een grotere stijging van zijn opbrengsten in een jaar het productieniveau pas in het daaropvolgende jaar hoeft aan te passen.	
200	D (Financiële bep.)			Exploitatiebijdrage	In het GS besluit van 3-2-2026 werd gecommuniceerd dat er een exploitatie bijdrage beschikbaar is van 60,58 mio Euro, tegen prijspeil 2024. In het huidige bestek tegen prijspeil 2025 is de totale exploitatie bijdrage circa 59,2 mio (afhankelijk van het aantal buurtbussen). Kunt u dit verschil verklaren?	Ja, dit verschil is te verklaren door het convenant dat de provincie heeft gesloten met de provincie Fryslân (over de compensatie aan de concessiehouder van de concessie Fryslân) voor het rijden van lijn 350 in het Concessiegebied NoordWest Noord-Holland.	
201	D1 (Boetetabel)	1	1	Hoogte boete	Stel: we hebben lijn 579. Deze rijdt ca 21 ritten per maand. Als er 1 van uitvalt, dan leidt dit tot een uitvalpercentage van 4,76%, wat een boete oplevert van € 37.600 euro, ook in het geval er binnen een half uur vervangend vervoer geregeld is. Natuurlijk willen we geen vervallen ritten, maar we menen dat deze boete buitensporig is. Bent u bereid deze bepaling aan te passen.	Nee, de provincie houdt vast aan deze bepaling. De provincie heeft er waarde aan dat (potentiële) Reizigers erop kunnen vertrouwen dat hun reismogelijkheid beschikbaar is, met name als het gaat om een reismogelijkheid die slechts één keer per dag wordt aangeboden zoals in uw voorbeeld.	
202	D1 (Boetetabel)	2	1	Eerder vertrek bij halte	In deze eis stelt u: "Een Rit vertrekt eerder van een Halte dan de in de Dienstregeling aangegeven vertrektijd." Nu bestaat een dienstregeling slechts beperkt uit tijdhalttes; op alle overige haltes is de vertrektijd 'bij benadering', onder andere om te voorkomen dat bussen die rijdend plakkeren bij haltes zonder haltekom, kort op elkaar volgende haltes niet altijd een verschillende vertrektijd meekrijgen om onnodige wachttijd te voorkomen, etc. Wij verzoeken u om in dit artikel de term 'Tijdhaltte' te gebruiken i.p.v. 'halte'. Neemt u dit verzoek over?	Zie het antwoord op vraag 102.	
203	D1 (Boetetabel)	2	1	Hoogte boete	In 2025 is 2,72% van de ritten in NWNH 1 of meer seconden te vroeg vertrokken vanaf de beginhalte. (Bron: KVM) In andere concessies in Nederland wordt een vergelijkbaar getal gerealiseerd. Vanaf de eenmaligste halte is dit percentage 68%. Te vroeg rijden is ook niet helemaal te voorkomen in de praktijk. Doordat steeds meer haltes niet meer in een haltekom gelegen zijn. Voor chauffeurs is tijd afwachten dan niet mogelijk. Daarnaast is de bepaling zo opgeschreven dat dit geldt voor elke halte van een lijn. Doordat er gewerkt met kleine rijtijdbuffers, is het vrijwel niet te voorkomen dat vanaf de voorlaatste halte te vroeg vertrokken wordt. In uw boetetabel zal dit theoretisch leiden tot een boete van €2.380.000 per maand. In de praktijk zal elke maand van de concessie het maximum boetebedrag opgeeft worden. Wij vinden dit bedrag buitensporig en kunnen ons niet voorstellen dat dit de bedoeling is van deze bepaling. We verzoeken u deze clausule opnieuw te formuleren zodat de eis realistisch is en niet standaard tot een boete leidt.	De provincie heeft de eisen ten aanzien van de punctualiteit aangepast naar -30s voor de in de dienstregeling aangegeven vertrektijd (eis 4.3.3) en uiterlijk 90 (eis 4.3.4 sub a) of 150 seconden na de in de dienstregeling aangegeven vertrektijd (eis 4.3.4 sub b en c). Daarmee blijft de bandbreedte gehandhaafd maar voorkomt de provincie dat een boete wordt opgelegd wanneer bussen één of enkele seconden te vroeg vertrekken.	Eisen 4.3.3 en 4.3.4 van het Programma van Eisen en het onderdeel Punctualiteit in Bijlage D1 (Boetetabel) zijn aangepast.
204	D1 (Boetetabel)	3	2	Statische bezettingsgraad /dal	U stelt hier dat dit <u>per lijn</u> wordt beoordeeld, maar dit lezen wij niet in het PvE, eis 4.1.6. Wilt u dit in lijn met elkaar brengen?	De Boetetabel is aangepast in lijn met de beantwoording van vraag 100.	Het onderdeel Vervoergarantie en zitplaatskans in Bijlage D1 (Boetetabel) is aangepast.
205	D1 (Boetetabel)	3	2	Statische bezettingsgraad /spits	U stelt hier dat dit <u>per maand</u> wordt beoordeeld, maar dit lezen wij niet in het PvE, eis 4.1.7. Wilt u dit in lijn met elkaar brengen?	De Boetetabel is aangepast in lijn met de beantwoording van vraag 100.	Het onderdeel Vervoergarantie en zitplaatskans in Bijlage D1 (Boetetabel) is aangepast.
206	D1 (Boetetabel)	4	2	Boete staffel	U hanteert hier een staffeling met staffels van 5%, maar het boetebedrag wordt telkens vanaf 95% geïnt, niet voor de bovengrens van de staffelwaarde. Een voorbeeld ter verduidelijking: als ik 89% 'score', dan zou ik verwachten dat ik voor het deel 90%-95% 5 x € 2.000 aan boete verschuldigd ben en voor het deel 85%-90% 1 x € 4.000, totaal € 14.000. Zo als het nu omschreven staat, kun je het uitleggen dat we, bij 89% score ineens 6 x € 4.000 = € 20.000 aan boete verschuldigd ben, vanwege 'procentpunt onder de 95%. Dat laatste procentje kost dan ineens € 20.000! Bij de overgang van de score '85%' is het nog extremer: ben ik bij een score van 84% dan verschuldigd: 5 x € 2.000 + 5 x € 4.000 + 1 x € 6.000 = € 36.000 of 11 x € 6.000 = € 66.000. Kunt u dit verduidelijken?	De provincie heeft geconstateerd dat de wijze waarop de hoogte van de Boete berekend wordt niet juist is beschreven. Dit is aangepast.	In Bijlage D1 (Boetetabel) is de tekst in de kolom 'Boete indien PvE-norm niet gehaald wordt' als volgt aangepast: 90-95% € 2.000 - per procentpunt onder de 95% 85-90% € 10.000, - + € 4.000, - per procentpunt onder de 90% <85% € 30.000, - + 6.000, - per procentpunt onder de 85%
207	D1 (Boetetabel)	4	2	Betreffende eis	U noemt in de boetetabel hier expliciet PvE eis 2.10.5, maar in de boeteomschrijving heeft u het ook over 'verdiens'. Dit komt in PvE eis 2.10.5 helemaal niet voor. Dit roept bij ons de vraag op of de PvE eis die bij elke boete in de eerste kolom wordt genoemd wel de enige eis is waar deze boete betrekking op heeft. Wij gaan daar namelijk vanuit, klopt onze aanname dat alleen de in de boetetabel benoemde PvE-eis aan de genoemde boete onderhevig is?	De provincie heeft de mogelijkheid voor Reizigers om een overstep tussen Vraagafhankelijk Vervoer en verdiens te reserveren in eis 2.10.5 van het Programma van Eisen toegevoegd.	Eis 2.10.5 in het Programma van Eisen is aangepast.

208	D1 (Boetetabel)	5	2	Eisen boete voertuigen	U geeft een boete van €2000 euro voor elke dag dat een voertuig niet aan H5 van PVE voldoet. Dit geldt dus te een geconstateerde kras op de bus (PVE 5.2.7) of het omroepen of passagiers naar achter door willen lopen (5.2.2). Kunt u bevestigen dat dit niet uw insteek is en deze eis herformuleren?	Het opleggen van boetes is voor de provincie geen doel op zich. Liever ziet de provincie dat de Concessiehouder de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert. In dat kader bespreekt de provincie maandelijks/ieder kwartaal eventuele tekortkomingen met de Concessiehouder. Op basis daarvan bepaalt de provincie of een tekortkoming boetewaardig is of niet. De provincie beschouwt boetes dus meer als stok achter de deur om indien nodig kwaliteitsverbeteringen af te kunnen dwingen en hoopt zo min mogelijk boetes op te hoeven leggen. Vanuit die gedachte heeft de provincie de boete in enig jaar voor "Boetes betreffende Tekortkomingen Materieel en Haltes" gemaximeerd tot € 600.000, eventuele boetes voor tekortkomingen bij de implementatie van de Concessie en het opstellen en/of uitvoeren van een verbeterplan niet meegerekend.	Bij het onderdeel Materieel algemeen in Bijlage D1 (Boetetabel) is de volgende zin toegevoegd: "De Boete voor dit onderdeel bedraagt maximaal € 600.000,- per kalenderjaar, eventuele Boetes voor Tekortkomingen bij de Implementatie en het opstellen en/of uitvoeren van een Verbetereplan niet meegerekend."
209	D1 (Boetetabel)	6	3	Reisinformatie in materieel	Bij een storing in een centraal computersysteem zullen alle bussen niet 100% voldoen aan 6.5. Uitgaande van 200 bussen leidt dit terstond tot een boete van 1.300.000. Kunt u bevestigen dat een dergelijke storing ook onder Overmacht valt.	Nee, dat kan de provincie niet bevestigen. Wel geldt dat in geval van een dergelijke tekortkoming de provincie eerst met de Concessiehouder zal bespreken waardoor deze tekortkoming veroorzaakt wordt en op basis daarvan de ernst en verwijfbaarheid van de tekortkoming zal bepalen en de tekortkoming daarmee boetewaardig is of niet. Zie ook het antwoord op vraag 208, met dien verstande dat de boete voor het onderdeel Reisinformatie in het Materieel heeft gemaximeerd tot € 300.000 per kalenderjaar, eventuele boetes voor tekortkomingen bij de implementatie van de Concessie en het opstellen en/of uitvoeren van een verbeterplan niet meegerekend.	Bij het onderdeel Materieel algemeen in Bijlage D1 (Boetetabel) is de volgende zin toegevoegd: "De Boete voor dit onderdeel bedraagt maximaal € 300.000,- per kalenderjaar, eventuele Boetes voor Tekortkomingen bij de Implementatie en het opstellen en/of uitvoeren van een Verbetereplan niet meegerekend."
210	D1 (Boetetabel)	7	3	Zero emissie	Begrijpen wij dit artikel goed dat, ingeval wij aanbieden 100% van de dienstregelingkilometers zero emissie te rijden en we daar in het 1e jaar niet helemaal aan voldoen, en van opties 'b' en 'c' geen sprake kan zijn? Een vervoerder kan immers in een volgend jaar geen positief verschil tussen het gerealiseerde en aangeboden percentage meer creëren.	Ja, dat begrijpt u goed.	
211	D1 (Boetetabel)	8	4		Op de halteverstekaten moet de te volgen route met vermelding van de resterende haltes tot de eindhalte weergegeven worden. Op hele lange lijnen leidt tot een onleesbare routestrip. Omwille van deze leesbaarheid is het gangbaar een deel van de route te tonen, daarmee is de halteverstekaat niet in lijn met de eis uit artikel 6.4.1 uit het PVE. Conform de boetetabel levert dit een boete op. Dit lijkt ons niet de insteek van uw bepaling. Kunt u deze boetebepaling aanpassen.	Nee, de provincie is daar niet toe bereid. Ook voor de huidige concessies hanteert de provincie deze eis. Wel biedt de provincie de Concessiehouder de mogelijkheid om tijdens de implementatieperiode een voorstel in te dienen om omwille van de leesbaarheid een deel van de route i.p.v. de hele route te tonen.	
212	D1 (Boetetabel)			Hoogte van de boetebedragen	Wij zijn van mening dat de boetes zoals opgenomen in de boetetabel buitenproportioneel hoog zijn in verhouding tot zowel de aard van de tekortkomingen als de prestaties die historisch in vergelijkbare concessies zijn gerealiseerd. Ter illustratie: op basis van de boetetabel leidt een rituitval van circa 2% reeds tot een boete van bijna € 2 miljoen. Dit terwijl de fette lijke rituitval in de concessie Haarlem-IJmond over de afgelopen vier jaar gemiddeld 2,18% bedroeg en in de concessie Noord-Holland Noord gemiddeld 1,75%. Deze percentages liggen dus in de orde van grootte die volgens de boetetabel al tot zeer substantiële financiële sancties leidt. Gegeven deze historische prestaties en de hoogte van de boetes zijn wij genoodzaakt om in de business case aanzienlijke financiële buffers op te nemen om dit risico af te dekken. Dit heeft een direct negatief effect op het beschikbare budget voor het vervoeraanbod, aangezien middelen die aan risicodekking worden besteed niet kunnen worden ingezet voor extra of kwalitatief beter vervoer. Wij verzoeken u daarom om zeer kritisch te heroverwegen of de boetetabel in haar huidige vorm proportioneel en doelmatig is, en om de boetebedragen naar beneden bij te stellen, zodanig dat: 1) de boetes beter aansluiten bij realistische prestatie-niveaus, en 2) onnodige verdringing van middelen voor het vervoeraanbod wordt voorkomen. Kunt u aangeven of en hoe u bereid bent de boetetabel op dit punt te herzien?	De provincie is hiertoe ten dele bereid. Zoals in de antwoorden op vragen 208 en 209 is aangegeven heeft de provincie de boete voor enkele onderdelen van de boetetabel gemaximeerd.	
213	D2 (Toelicht. fin. Model)		1	Foutte formule	U geeft een formule voor het aantal DRU's in fase 1. Deze komt niet overeen met de daarbovenstaande tekst. Stel dat DRU 2026 gelijk is aan 600.000 en DRU 2030 aan 660.000, dan leidt het invullen van de formule tot een uitkomst van 600.000,275, terwijl wij vermoeden dat uw bedoeling is dat er 615.000 uit komt. Wij stellen voor dat u de volgende formule hanteert: DRU's in fase 1 = DRU's drgl 2026 + 0,25 * (DRU's drgl 2030 - DRU's drgl 2026).	Zie het antwoord op vraag 55.	
214	E (Vbb GC)			Voorbeeldberekening Gunningscriteria	Bijlage E (Voorbeeldberekening gunningscriteria) hebben wij nog niet aangetroffen in de aanbestedingsdocumentatie. Kunt u deze toevoegen?	De provincie heeft Bijlage E tegelijk met Nv1-1 op TenderNed gepubliceerd.	Bijlage E is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
215	F1 (Info. Provincie)	Bijlage F1.9 - NvZ ontwerp PVE	74	Aantal pagina's	De paginanummering van het document suggereert een totaal van 100 pagina's, terwijl het bestand in werkelijkheid 74 pagina's bevat. Kunt u bevestigen dat er geen pagina's ontbreken en dat de weergegeven paginanummering niet overeenkomt met het daadwerkelijke aantal pagina's in het document?	De provincie bevestigt dat deze bijlage 74 pagina's bevat, dat er geen pagina's ontbreken en dat de weergegeven paginanummering niet klopt.	
216	F1 (Info. Provincie)	F1.9	8	Verdere procedure	In de derde alinea op bladzijde 8 wordt de derde plaats van de inschrijfleidraad beschreven. In de derde zin wordt stil gegaan bij Visie Publieke Mobiliteit, deze zin lijkt echter niet te kloppen: "Verder kijken we naar hoe de inschrijver gaat geven aan de Visie Publieke Mobiliteit". Kunt de zin corrigeren?	Nee, de provincie ziet geen reden om deze schrijffout te corrigeren, omdat het hier om een publiek-vriendelijke samenvatting betreft, waarin het vervolgproces globaal wordt beschreven. In deze samenvatting had moeten staan: "Verder kijken we hoe de inschrijver invulling gaat geven aan de Visie Publieke Mobiliteit, de ontwikkelingsperspectieven en de doelen van de concessie." Omdat voor de beoordeling van de inschrijvingen de Inschrijvingsleidraad met bijbehorende bijlagen leidend is, ziet de provincie geen reden om deze publiek-vriendelijke samenvatting aan te passen.	
217	G (Dossier huid. CH)	Data	nvt	K08	Bezetting per rit is nog steeds niet beschikbaar. K08 bevat nu slechts bezetting per uurloek per lijn per specifieke dag. Op lijnen met veel ritten per uur is het nog steeds lastig in te schatten hoe de bezetting zich verhoudt tussen verschillende ritten binnen hetzelfde uur. Is het mogelijk om K08 per ritnummer te leveren zoals in recente aanbestedingen gebruikelijk was.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De gegevens voor K08 zijn in twee verschillende interpretaties aangeleverd, conform uitvraag." Zie ook het antwoord op vraag 221.	
218	G (Dossier huid. CH)	Data	nvt	Instappers G01	Nav de vorige Nv1 is een nieuwe G01 Instappers dataset geleverd, echter is de vraag hier niet mee beantwoord. De kolom VOLG NUMMER nog steeds gevuld met enkel het getal 1 en nog steeds niet alle haltes zijn te koppelen aan de haltebestanden HIJ / NHN. Voorbeelden zijn 55000051 Haarlem, Station en 55232060 Boesingheliede, Schipholweg 935.Komen wel voor in G01 maar niet in de haltebestanden. Kunt u de kolom VOLG NUMMER aanvullen en de haltebestanden updaten?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij hebben een nieuwe versie van G01 aangeleverd."	Nieuwe versies van G01 zijn toegevoegd aan de sharepointomgeving
219	G (Dossier huid. CH)	Data OveralFlex		Data over OVopMaat vanaf juli 2024	In de laatste datalevering is er data geleverd over OveralFlex. Hierin is data te vinden tot juli 2024. Daarna is de naam gewijzigd naar OVopMaat, maar daar is geen data meer van te vinden. Kunt u de data over het flevevoer van juli2024 t/m 2025 ook nog leveren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Het is juist dat er veel minder data is. Bij wijziging van het netwerk in Noord-Holland Noord is per medio juli 2024 OV op Maat geïmplementeerd ter vervanging van OV Flex; tegelijkertijd is het aanbod van OV op Maat aanzienlijk gereduceerd." De provincie heeft de betreffende data (OV op Maat 2024 en 2025) van de huidige concessiehouder ontvangen.	Het bestand OVopMaat 2024-2025 is toegevoegd aan de sharepointomgeving.
220	G (Dossier huid. CH)	G01		Verhouding instappers uitstappers	Wij constateren grote verschillen tussen het aantal instappers en het aantal uitstappers in dataset G01. Binnen een bepaalde lijn, maand, richting, variant, dagtype en uurloek bedraagt het verschil tussen het aantal instappers en het aantal uitstappers in veel gevallen enkele honderden. Kunt u dit verschil verklaren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dit verschil is toe te schrijven aan missing check outs van reisproducten verkocht in het voertuig."	
221	G (Dossier huid. CH)	K08		Verzoek om nieuwe data-aanlevering statische bezetting (K08)	Wij constateren dat de data (K08) die de zittende vervoerder heeft aangeleverd niet overeenkomt met de definitie van MIPOV-2008 (wordt bestemd in dataset: "Mitsubishi, NWNH_MIPOV2008plus.docx"). Wij lezen de MIPOV-definitie als zijnde: de hoogste waarde van de bezetting in een maand van één lijn-richting-uurloek-dagsoort, dus de max de som van de bezetting van alle ritten in een uurloek. De capaciteit zou dan de som van de ingezette stoelen zijn in dat uurloek op die lijn-richting-dagsoort. In de bestanden van Connexion zien wij als bezetting altijd een waarde die lijkt op de max bezetting van één rit (rond de 10-60), en ook de capaciteit lijkt altijd het aantal zitplaatsen van één voertuig te zijn (meestal tussen de 30 en 50). Ook voor lijnen die in het betreffende uurloek 4x per uur rijden zien wij waarden in deze orde-grootte. Wij verzoeken u daarom om correcte data aan te leveren.	De provincie heeft een nieuwe versie van het betreffende element van de huidige concessiehouder ontvangen.	Bestanden 143_2019_00_k08 t/m 143_2025_00_k08 en 146_2019_00_k08 t/m 146_2025_00_k08 zijn toegevoegd aan de sharepointomgeving.

222	G (Dossier huid. CH)	MPOV	nvt	Element K10	Wanneer K10A en K10B worden vergeleken met K10C, is er sprake van een aanzienlijk verschil. Voor beide concessies in 2024 (143/146) komt K10A+K10B uit op een totaal van circa €27 miljoen, terwijl K10C uitkomt op ongeveer €31 miljoen. Kunt u dit verschil toelichten? Uitgaande van de volledigheid en juistheid van K10A en K10B, welke elementen uit K10C veroorzaken dan de discrepantie tussen deze bestanden? Daarnaast ontvangen wij graag een toelichting op wat onder GOV wordt verstaan.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Het verschil tussen deze bestanden is logisch. In K10A en K10B zitten alleen transactiewaarden, niet abonnementen, RoR, etc. Voor de reizigersopbrengsten is K10C leidend. De genoemde bedragen kunnen wij overigens niet herleiden op basis van de aangeleverde gegevens. GOV betreft bijdrages voor 'Gratis OV' van de gemeente Alkmaar."	
223	G (Dossier huid. CH)			Lijn 244	In de MPOV-data voor 2019 en 2020 ontbreekt de data van lijn 244. In MPOV g03 voor 2025 Q3 en Q4 ontbreekt de data van lijn 244 voor de haltes tussen Haarlem, Minahasstraat en Amsterdam. In verschillende andere MPOV datasets waaronder g04A ontbreekt voor 2025 Q3 en Q4 alle data van lijn 244.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Lijn 244 viel in 2019 en 2020 als pilot onder een andere concessie en opdrachtgever."	
224	H (Personeelsopgave)	geheel document		Technisch personeel	In beide personeelsopgaven van Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond wordt er onderscheid gemaakt in Direct- en Indirect personeel. In de groep Indirect personeel wordt een opsomming gemaakt waarvan technisch personeel onderdeel van uitmaakt. Kunt u bevestigen dat technisch personeel onderdeel is van de Personeelsopgave. En welke verhouding in aantallen er dan is in monteurs en overige technische ondersteuning.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De deskundigenverklaring is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000. Wij hebben geen verdere toelichting."	
225	H (Personeelsopgave)	n.v.t.	n.v.t.	Randvoorwaarden	In de huidige dataset ontbreken de randvoorwaarden, deze ontvangen wij graag van u voor het concessiegebied. Onder randvoorwaarden verstaan we in het OV de bedrijfsregels behorend bij het concessiegebied op basis waarvan omlopen, diensten en rouletingen gemaakt worden. Er staat bijvoorbeeld in hoeveel minuten bruto pauze gegeven moet worden per pauzelocatie om een netto wettelijke pauze te geven. Of hoeveel keertijd er op ieder eindpunt nodig is etc.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij hebben de referentiesheets van de concessies HIJ en NHN gedeeld, aanvullend hebben wij het referentiesheet van de vestiging Alkmaar alsnog toegevoegd aan de personeelsopgave." Zie ook het antwoord op vraag 233.	
226	H (Personeelsopgave)			Loonkosten	De loonkosten directe medewerkers zijn gebaseerd op de loonkosten over het jaar 2024. Wordt hier bedoeld a) hetgeen over 2024 betaald is, dus inclusief de 2% verhoging per 1/7/24, of b) de loonkosten zijn op kostenniveau van december 2024 waarbij de verhoging per 1/7/24 al volledig voor het hele jaar is ingerekend?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De deskundigenverklaring is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000. Wij hebben geen verdere toelichting op de deskundigenverklaring." De provincie merkt daarbij het volgende op: "De loonkosten zoals opgenomen in de personeelsopgave zijn gebaseerd op de loonkosten over het 2024; met andere woorden hetgeen over 2024 is uitbetaald. De verhoging geldt vanaf 1.7.2024 dus is niet voor een heel jaar ingerekend."	
227	H (Personeelsopgave)			Ziekteverzuim	Het ziekteverzuim 2025 betreft voor zowel NHN als voor HIJ de eerste 9 maanden. Het jaar is inmiddels ruimschoots afgelopen en wij ontvangen voor een goede beoordeling graag het percentage voor geheel 2025 voor beide concessies.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De deskundigenverklaring is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000. De peildatum van de deskundigenverklaring is 1 oktober 2025."	Als wij zelf willen dat er een update komt, moeten we de vraag stellen. Formeel is dit antwoord juist
228	H (Personeelsopgave)			Bedrijfsregelingen	Voor zover ons bekend heeft Transdev een Lease-a-bike regeling voor de medewerkers. Deze ontbreekt bij de aangeleverde regelingen. Graag deze alsnog verstreken en ook eventueel andere nog ontbrekende regelingen verstreken.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Transdev heeft inderdaad een Lease-a-bike regeling." De provincie heeft deze regeling toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave).	De Lease-a-bike-regeling van Transdev is toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave) in de sharepointomgeving.
229	H (Personeelsopgave)			Bedrijfsregelingen	Voor zover ons bekend heeft Transdev vrij recent de vrijvervoer regeling aangepast. Kunt u bevestigen dat de nu verstrekte regeling de actuele versie betreft?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Transdev heeft de regeling vrijvervoer per juni 2025 afgeschaft, er geldt geen nieuwe instroom. De medewerkers die beschikken over een vrijvervoerbewijs behouden hun individueel recht op vrijvervoer voor zichzelf en gezinsleden." De provincie heeft de recente versie van de regeling is toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave).	De vrijvervoer-regeling van Transdev is toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave) in de sharepointomgeving.
230	H (Personeelsopgave)			Pensioenlasten	Is in de opgegeven pensioenlasten ook rekening gehouden met een vrijval van 2,1% van de SVUOV premie t.b.v. de zwaarwerkregeling?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De deskundigenverklaring is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000. Wij hebben geen verdere toelichting op de deskundigenverklaring." De provincie merkt daarbij het volgende op: "De pensioenlasten zoals opgenomen in de personeelsopgave zijn gebaseerd op de lasten over het jaar 2024. Wanneer in dat jaar sprake is geweest van een vrijval SVUOV dan is dat in de pensioenlasten begrepen."	
231	H (Personeelsopgave)			Loonkosten	In de loonsom van het Indirecte personeel is o.a. geen rekening gehouden met variabele beloning Hay. Wij veronderstellen dat dit zeer aanzienlijke bedragen kunnen zijn. Om een zo goed mogelijk bieding te kunnen opstellen ontvangen wij graag een opgave van het aan beide concessies toe te rekenen bedrag over 2024.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De deskundigenverklaring is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000. Het Transdev HAY-beloningsbeleid is toegevoegd aan de personeelsopgave. Wij hebben geen verdere toelichting op de deskundigenverklaring." De provincie merkt daarbij het volgende op: "Wat de huidige concessiehouder in het kader van dit beleid aan variabele beloningen heeft uitgeoerd is niet relevant. Het gaat erom wat Inschrijvers denken zelf uit te moeten gaan geven en dat staat goed beschreven in het Transdev HAY-beloningsbeleid."	
232	H (Personeelsopgave)			Uitzendkrachten en onderaanneming	In de personeelsopgaven wordt geen inzicht gegeven in het gebruik van uitzendkrachten, inhuur en onderaanneming door de huidige concessiehouder. Het opnemen van deze informatie is gebruikelijk bij personeelsopgaven en wordt door ons als relevant beschouwd. Het maximale aantal gunningspunten kan worden behaald indien aanzienlijk meer dienstregelingen worden aangeboden dan in de huidige situatie. Om te kunnen beoordelen of het realistisch is om de daarvoor benodigde extra chauffeurs te werven, is het van belang inzicht te hebben in de huidige personele inzet binnen de concessies, inclusief de mate waarin werkzaamheden worden uitgevoerd door uitzendkrachten en/of onderaannemers. Wij verzoeken u daarom aan te geven: 1) hoeveel uitzendkrachten momenteel werkzaam zijn in de concessies, en 2) welk deel van het werk in de huidige concessies wordt uitgevoerd door onderaannemers.	Hoeveel uitzendkrachten werkzaam zijn in de concessies, is opgenomen in de personeelsopgave. Er is geen sprake van onderaannemers dus dat staat niet in de personeelsopgave. De provincie merkt daarbij op dat dit ook niet hoeft te worden opgenomen in de personeelsopgave omdat personeel in dienst van onderaannemers niet van rechtswege overgaat naar de Concessiehouder.	
233	H (Personeelsopgave)			Referentiesheets NHN	U heeft twee referentiesheets gedeeld, één van de concessie Haarlem-IJmond en één van de concessie Noord Holland Noord. In deze laatste, de referentiesheet van Noord-Holland Noord, zien wij geen informatie over de locatie Alkmaar. We zien bijvoorbeeld geen afspraken over de keertijden en pauzetijden die voor de locatie Alkmaar gelden. Ondanks dat de vestiging Alkmaar geen onderdeel uitmaakt van de te gebruiken vestiging, zijn er mogelijk wel relevante afspraken. Kunt u deze informatie ter beschikking stellen dan wel bevestigen dat hier geen huidige afspraken van toepassing zijn?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dank voor uw oplettendheid." De provincie heeft de referentiesheet van de vestiging Alkmaar toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave).	De referentiesheet Alkmaar is toegevoegd aan bijlage H (Personeelsopgave) in de sharepointomgeving
234	Inschrijvingsleidraad	5	25	Tabel 2 eisen aan Inschrijver	In tabel 2 Eisen aan de inschrijver staat bij U2 Verklaring Russische betrokkenheid dat dit terugkomt in paragraaf 5.2.1. In de Leidraad is Paragraaf 5.2.1 op bij 28 de paragraaf Uitsluitingsgronden conform Aanbestedingswet 2012. Bedoelt u hier wellicht paragraaf 5.2.2?	Ja, de provincie bedoelt paragraaf 5.2.2.	In Tabel 2 in Hoofdstuk 5 van de Inschrijvingsleidraad is in de regel betreffende U2 '5.2.1' gewijzigd in '5.2.2'.
235	Inschrijvingsleidraad	7,3	46	Paginalimiet ontwikkelplan	Het ontwikkelplan mag een maximale omvang van 25 pagina's hebben. Binnen dit maximum dienen inschrijvers onder meer een analyse van het concessiegebied, een visie met concrete hoofdkouzes/uitgangspunten, een uitwerking van ontwikkelstrategieën met per strategie een uitgebreide onderbouwing van effecten en een gedetailleerde beschrijving van de realisatiebaarheid, waarbij voor de vervoerkundige strategie(ën) rekening moet worden gehouden met alle deelgebieden, evenals een uitvoerige beschrijving van de samenwerking gedurende de concessieperiode op te nemen. Gelet op de breedte en diepgang van de gevraagde onderdelen en het vereiste detailniveau van de onderbouwing is het niet mogelijk om alle gevraagde informatie binnen 25 pagina's volledig uit te werken, zonder dat dit ten koste gaat van de leesbaarheid en navolgbaarheid van het plan. Wij adviseren u daarom met klem om het maximumaantal pagina's voor het ontwikkelplan te verminderen naar 40 pagina's. Gaat u hiermee akkoord?	De provincie gaat deels mee in uw verzoek en heeft het maximum aantal pagina's voor het Ontwikkelplan verhoogd van 25 naar 35 pagina's.	In Paragraaf 7.3 van de de Inschrijvingsleidraad is het maximum aantal pagina's aangepast.
236	Inschrijvingsleidraad	7,3	45	Strategisch meedenken en meewerken	In de inleiding (Algemeen) van hoofdstuk 7.3 geeft u aan dat u van de Inschrijver verwacht dat die strategisch meedenkt en meewerkt aan verbetering van het OV. Klopt het dat u i.p.v. 'strategisch' de term 'tactisch' bedoeld zoals opgegeven in de Nota van Uitgangspunten hoofdstuk 4.2 - samenwerkingsmode? Indien we dit onjuist hebben geïnterpreteerd, wilt u dan verduidelijken wat u hier precies bedoelt met strategisch meedenken en meewerken?	Dank voor uw oplettendheid. De provincie bedoelt hier inderdaad 'tactisch', in lijn met de Nota van Uitgangspunten, en heeft dit aangepast in de Inschrijvingsleidraad.	In de eerste alinea van paragraaf 7.3 de Inschrijvingsleidraad is het woord 'strategisch' vervangen door 'tactisch'
237	Inschrijvingsleidraad	7,3	46	Startdatum eerste ontwikkelplan	In de uitvraag voor het ontwikkelplan staat dat de inschrijver een ontwikkelplan voor de dienstregelingjaren 2028 tot en met 2033 moet toevoegen. Wij gaan ervan uit dat dit ontwikkelplan ingaat bij start van de concessie op 16 juli 2028 en niet vanaf de start van dienstregelingjaar 2028 op 11 december 2028, nog tijdens de huidige concessie. Wilt u dit bevestigen?	Ja, de provincie bevestigt dat het Ontwikkelplan voor de dienstregelingjaren 2028-2033 ingaat bij start van de Concessie op 16 juli 2028.	

238	Inschrijvingsleidraad	1.5	7	contact met adviseur	Uw adviseur xxxxxxxx is op dit moment innig betrokken bij implementaties van minimaal twee opdrachtgevers, waarbij bedrijfsbezoeken aan voortligveraniers, samen met de opdrachtgever en vervoerders horen. Daarmee vergaart xxxxxxxx kennis van en over betreffende vervoerders constateren we dat uw adviseur een dubbele rol heeft. Hoe borgt u objectiviteit bij de beoordeling van de offertes?	Naar het oordeel van de provincie is het vanzelfsprekend dat zowel interne medewerkers als externe adviseurs ervaring hebben met het openbaar vervoer en in die hoedanigheid in contact komen met onder meer vervoerders en voortligveraniers. Dat leidt naar ons oordeel niet tot een dubbele rol. De provincie borgt de objectiviteit van de beoordeling onder meer door de beoordeling uit te voeren volgens het uitgebreide beoordelingskader dat is opgenomen in de Inschrijvingsleidraad en door de beoordeling van de inschrijvingen uitvoerig te motiveren.	
239	Inschrijvingsleidraad	10.3	11	Inzet van derden en onderaannemers	In de Leidraad (pagina 22) staat: <i>Derden die bij de uitvoering van de Concessie wel zelf in contact komen met Reizigers, de Concessievelener of stakehouders, worden aangemerkt als Onderaannemer. Daarbij kan gedacht worden aan Derden die Openbaar Vervoer verzorgen, reisinformatie verstrekken, aan de Concessievelener rapporteren of overleg voeren met het ROCOV Noord-Holland of Gemeenten.</i> In het concessiebesluit staat: <i>De Concessiehouder is voor de Concessievelener in alle gevallen het directe aanspreekpunt. Derden die in opdracht van de Concessiehouder (delen van) de Concessie uitvoeren, zijn nimmer formele gesprekspartner voor de Concessievelener.</i> Hoe verhoudt de tekst van 10.3 zich tot de definitie van onderaannemer uit de leidraad?	Met de tekst in de Inschrijvingsleidraad heeft de provincie niet willen uitsluiten dat een Derde over bepaalde zaken aan de Concessievelener rapporteert en (daarover) met de Concessievelener in gesprek is. Zoals in het Concessiebesluit is aangegeven ziet de provincie de Concessiehouder ook voor die zaken als eindverantwoordelijke (artikel 10.4) en daarmee ook als directe aanspreekpunt/formele gesprekspartner voor de Concessievelener (artikel 10.3). Dit laat onverlet dat er over deze zaken (informeel) contact tussen een Derde en de Concessievelener kan zijn.	
240	Inschrijvingsleidraad	2.6.1	9	Overnameverplichting ZE-bussysteem	Kunt u aangeven of de afwaardering voor achterstallig onderhoud en de afwaardering vanwege de technische staat van de Zero-Emissiebussen apart gelabeld worden per oorzaakcategorie, zodat herleidbaar wordt waardoor de afwaardering in totaliteit is ontstaan?	In bijlage N, map 701, submap 101, bijlage 7 (Inspectorrapportage ZE bussen concessie NoordWest Noord-Holland, kenmerk 919114) zijn alle geconstateerde tekortkomingen beschreven en voorzien van een foto en een inschatting van de herstelkosten. Het is aan de Inschrijvers zelf om hier eventueel zelf een oorzaakcategorie aan toe te kennen.	
241	Inschrijvingsleidraad	3.11.1	18	niet werkende link	Wij constateren dat de link naar de klachtenregeling niet werkt en op een niet bestaande webpagina uit komt. Kun u de juiste link toevoegen?	Dank voor uw oplettendheid. De provincie heeft de link aangepast.	In paragraaf 3.11.1 van de Inschrijvingsleidraad is de link naar de klachtenregeling aangepast.
242	Inschrijvingsleidraad	4.1.3	19	Indeling en opmaak inschrijving	In hoofdstuk 4.1.3 punt 1 geeft u aan dat de inschrijver de structuur dient te volgen zoals weergegeven op standaardformulier 1 Checklist. Het valt ons op dat de volgorde van de checklist niet overeenkomt met de indeling op TenderNed. Kunt u bevestigen dat de in te dienen documenten conform de volgorde van TenderNed kan worden aangehouden en daarmee kan afwijken van de volgorde op de checklist?	Ja, dat bevestigt de provincie. Om misverstanden te voorkomen heeft de provincie op Standaardformulier 1 Checklist de indeling van de Inschrijving zoals aangegeven op TenderNed toegevoegd.	Op Standaardformulier 1 Checklist is de indeling van de Inschrijving zoals aangegeven op TenderNed toegevoegd.
243	Inschrijvingsleidraad	4.1.3	19	Indeling en opmaak inschrijving	U geeft aan dat de gevraagde plannen met een specifieke opmaak ingediend moeten worden. De opmaak met een regelafstand van 1,2 is vrij groot en wij willen u adviseren dit aan te passen naar regelafstand 1.0. Gaat u hiermee akkoord?	De provincie gaat hier ten dele mee akkoord en past de regelafstand aan naar 1,1.	In paragraaf 4.1.3 van de Inschrijvingsleidraad is de regelafstand gewijzigd van 1,2 in 1,1.
244	Inschrijvingsleidraad	4.1.3	19	Indeling en opmaak van de inschrijving	In punt 4.1.3.2 van de aanbestedingsleidraad wordt aangegeven dat tekst in afbeeldingen minimaal lettergrootte 8 pt moet hebben. Wij willen graag verduidelijking over de praktische toepassing hiervan: wanneer een afbeelding wordt verkleind (bijvoorbeeld om binnen de paginagrootte te blijven of lay-out technisch te passen), wordt de tekst in de afbeelding automatisch kleiner. Hoe dient hiermee om te worden gegaan om te voldoen aan de eis van minimaal 8 pt?	De provincie houdt vast aan de eis ten aanzien van de minimale lettergrootte. Bij het eventueel verkleinen van afbeeldingen dient de Inschrijver ervoor te zorgen dat de teksten blijven voldoen aan de genoemde voorschriften.	
245	Inschrijvingsleidraad	4.1.3	19	Indeling en opmaak van de inschrijving	In punt 4.1.3.2 van de aanbestedingsleidraad worden standaardmarges van 2,5 cm vermeld. Graag ontvangen wij verduidelijking over de positie van afbeeldingen: dienen alle afbeeldingen volledig binnen deze marges te blijven, of is het toegestaan dat afbeeldingen (bijvoorbeeld schematische tekeningen of grafieken) deels buiten de marges vallen, mits de tekst binnen de afbeelding nog goed leesbaar blijft en de paginagrootte niet wordt overschreden?	Het is toegestaan dat afbeeldingen deels buiten de aangegeven standaard marges van 2,5 cm vallen, mits teksten in een afbeelding binnen deze standaard marges valt en de paginagrootte niet wordt overschreden. Zie ook het antwoord op vraag 244.	Paragraaf 4.1.3 van de Inschrijvingsleidraad is aan punt 2 de volgende zin toegevoegd: 'Specifiek voor afbeeldingen geldt dat deze deels buiten de hiervoor genoemde standaard marges mogen vallen onder de voorwaarde dat de tekst in afbeeldingen binnen deze standaard marges blijft vallen.'
246	Inschrijvingsleidraad	4.1.3	19	Papierformaat	In de inschrijvingsleidraad wordt voorgeschreven dat documenten in A4-formaat moeten worden aangeleverd. Is het toegestaan om dit A4-formaat te vervangen door een breedbeeldformaat (16:9), geglijmalseerd voor digitale weergave op schermen, mits de leesbaarheid en volledigheid van de informatie behouden blijven?	Nee, de provincie gaat niet mee in uw verzoek.	
247	Inschrijvingsleidraad	4.1.3, punt 2	19	Opmaakvereisten	U stelt dat de tekst in plannen met een maximum aantal pagina's moet worden ingediend met een regelafstand van 1,2 pt. Dit is echter geen leesbare regelafstand. Kunt u bevestigen dat u een regelafstand van 12 punt bedoelt?	De provincie bedoelt een regelafstand van 1,2. De provincie heeft de toevoeging "pt" verwijderd. Naar aanleiding van vraag 243 heeft de provincie de regelafstand aangepast naar 1,1.	In paragraaf 4.1.3 van de Inschrijvingsleidraad is '1,2 pt' gewijzigd in '1,1'.
248	Inschrijvingsleidraad	4.1.6	20	Ondertekening	In artikel 4.1.6 geeft u aan dat alle pagina's van de in te dienen documenten moeten worden. Kunt u bevestigen dat bij omvangrijke documenten, zoals bijvoorbeeld een busboekje en vergelijkbare documenten, het volstaat om de eerste en de laatste pagina te voorzien van een handtekening of paraf.	Ja, dat bevestigt de provincie. Bij omvangrijke documenten die als bijlage bij de Inschrijving worden meegestuurd (zoals bijvoorbeeld een busboekje) volstaat een handtekening of paraf op de eerste en laatste pagina van het document.	In paragraaf 4.1.6 van de Inschrijvingsleidraad is na de zin 'in' 'Het is de Inschrijver toegestaan om digitale parafen en/of handtekeningen te gebruiken voor de parafering van bladzijden respectievelijk de ondertekening van de Standaardformulieren.' de volgende zin toegevoegd: 'In geval van omvangrijke documenten die als bijlage bij de Inschrijving worden bijgevoegd (zoals bijvoorbeeld in het kader van Gunningcriterium G2: Aanbod Gewogen dienstregelingen 2030 gevraagde ontwerp-Dienstregeling) volstaat een handtekening of paraf op de eerste en laatste pagina van het document.'
249	Inschrijvingsleidraad	5.3.1.1		Omzet (GH1)	Om te voldoen aan de minimale omzet eis geeft u aan dat Inschrijvers in geval zij geen jaarrekeningen hebben, volstaan met een verklaring van een accountant van de omzetters over de boekjaren 2022, 2023 en 2024 waren. Wil u aangeven welke vorm van verklaring u toereikend vindt? a) Een rapport van feitelijke bevindingen. Hierbij controleert de accountant of de omzet per jaar aansluit bij de jaarrekening en ligt dit vormvrij toe. b) Een controleverklaring waarbij u het controlekader/controleprotocol aangeeft waaraan de accountant moet voldoen of c) beide zijn toereikend.	Ja, een rapport van feitelijke bevindingen volstaat. De provincie schrijft geen specifiek controlekader of controleprotocol voor, maar de provincie behoudt zich wel het recht voor de accountant (zonder tussenkomst van de Inschrijver) om een nadere toelichting te vragen. De accountant is in dat geval verplicht die toelichting te verstrekken. De Inschrijver dient de accountant daarover in te lichten en de accountantsverklaring dient een direct e-mailadres en telefoonnummer te bevatten waarop de provincie de accountant kan bereiken. De provincie heeft de betreffende tekst in paragraaf 5.3.1.1 van de Inschrijvingsleidraad aangepast.	In paragraaf 5.3.1.1 van de Inschrijvingsleidraad is de tekst 'dan kan de Inschrijver in plaats daarvan volstaan met verklaring van een accountant (vergezeld van een toelichting) wat zijn omzetters waren over de boekjaren 2022, 2023 en 2024' gewijzigd in 'dan kan de Inschrijver in plaats daarvan volstaan met rapport van feitelijke bevindingen of een controleverklaring van een accountant (vergezeld van een toelichting) wat zijn omzetters waren over de boekjaren 2022, 2023 en 2024. De Concessievelener behoudt zich in dat geval het recht voor de accountant (zonder tussenkomst van de Inschrijver) om een nadere toelichting te vragen. De accountant is in dat geval verplicht die toelichting te verstrekken. De Inschrijver dient de accountant daarover in te lichten en de accountantsverklaring dient een direct e-mailadres en telefoonnummer te bevatten waarop de provincie de accountant kan bereiken.'
250	Inschrijvingsleidraad	5.3.1.2	32	Verzekeringseisen	U vraagt als bewijsstuk voor het voldoen aan de verzekeringseisen om een verklaring van de betreffende verzekeraar. Onze ervaring is dat het verkrijgen van dergelijke verklaringen bij verzekeraars vaak een moeizaam en tijdrovend proces is. Is het toegestaan om in plaats van een verzekeraarsverklaring een kopie van de lopende verzekeringscertificaten aan te leveren? Het is gebruikelijk dat verzekeringscertificaten worden geaccepteerd als bewijs van geldende dekking. Kunt u bevestigen dat dit in deze aanbesteding eveneens volstaat?	Teneinde de administratieve lasten voor Inschrijvers te beperken, stemt de provincie in met uw voorstel. De provincie heeft de betreffende tekst in paragraaf 5.3.1.2 van de Inschrijvingsleidraad aangepast.	In paragraaf 5.3.1.2 van de Inschrijvingsleidraad is de tekst '...genoemde verzekeringen een verklaring van de betreffende verzekeraar aan de Inschrijving toe waaruit onomstotelijk blijkt dat: -de verstrekte of te verstrekken verzekering voldoet aan de daaraan gestelde eisen, en -de Inschrijver steeds tijdig de verzekeringspremies voldoet en heeft voldaan; dan wel -de Inschrijver binnen de termijn van 56 kalenderdagen na verlening van de Concessie als verzekeringsnemer zal worden geaccepteerd ter zake van de verzekering.'
251	Inschrijvingsleidraad	5.3.2.1	34	34	U stelt dat wanneer de Inschrijver een beroep doet op één of meer Onderaannemer(s) die daadwerkelijk een deel van het Openbaar Vervoer gaat (gaan) uitvoeren, de betreffende Onderaannemer(s) op het moment van verlenen van de Concessie over een Communautaire Vergunning dient (dienen) te beschikken. Een communautaire vergunning is op grond van artikel 7 Wet personenvervoer 2000 verplicht wanneer een onderaannemer personenvervoer met bussen uitvoert. Auto's, oftewel motorvoertuigen die maximaal 8 passagiers kunnen vervoeren, worden op grond van artikel 3a Besluit personenvervoer 2000 uitgesloten van deze verplichting. Kunt u bevestigen dat een onderaannemer niet hoeft te beschikken over een Communautaire vergunning, wanneer zij alleen openbaar vervoer met auto's uitvoert en beschikt over een vergunning voor het verrichten van taxivoer?	Ja, dat bevestigt de provincie en heeft dit verduidelijkt in de Inschrijvingsleidraad.	In paragraaf 5.3.2.1 van de Inschrijvingsleidraad zijn bij de onderdelen 'Inschrijven in combinatie' en 'Inzet Onderaannemer(s)' achter de woorden 'Communautaire Vergunning' de tekst '(in geval van Openbaar Vervoer per Bus) en/of een vergunning als bedoeld in artikel 76 van de Wp2000 (in geval van Openbaar Vervoer per Auto)' ingevoegd.
252	Inschrijvingsleidraad	6.3	40	Toetsing T3: Implementatieplan	Op regel 6 (in het kader) staat een bullet zonder tekst. Is het beoordelingsaspect achter deze bullet weggevalen in de tekst? Zo nee, staat hier onbedoeld een lege bullet?	De provincie heeft deze bullet verwijderd, want die stond er onbedoeld.	De eerste bullet in het kader Toetsing T3 Implementatieplan in paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is verwijderd.
253	Inschrijvingsleidraad	6.3	40	Implementatieplan	Bij het toetsingskader staan 3 bullets, waarbij de 1e bullet geen inhoud bevat. Mist hier informatie of staat de 1e bullet hier foutief?	Zie het antwoord op vraag 252.	De eerste bullet in het kader Toetsing T3 Implementatieplan in paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is verwijderd.

254	Inschrijvingsleidraad	6.3	38	Implementatieplan	U vraagt voor het implementatieplan in totaal (exclusief de detailplanning) 12 verplichte onderdelen uit, met in totaal minimaal 35 subvragen. Uitgaande van maximaal 40 A4 restert gemiddeld ongeveer één pagina per inhoudelijke vraag. In combinatie met de eis tot gedetailleerde beschrijvingen, onderbouwingen en procesmatige toelichtingen, lijkt deze ruimte beperkt voor een volwaardige en toetsbare uitwerking. Wij vragen u daarom het maximum aantal A4 op te hogen naar 60 A4.	De provincie gaat deels mee in uw verzoek en heeft het maximum aantal pagina's voor het Implementatieplan verhoogd van 40 naar 50 pagina's.	In paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is '40' vervangen door '50'.
255	Inschrijvingsleidraad	6.3.3.a	38	Ingangsdatum concessie	In het PvE (1.2) staat 16 juli 2028 als startdatum concessie. Op deze plek in de aanbestedingsleidraad staat 17 juli 2028. Kunt u bevestigen dat 16 juli 2028 de startdatum is?	Ja, de provincie bevestigt dat 16 juli 2028 de startdatum van de Concessie is.	In paragraaf 6.3.3.a van de Inschrijvingsleidraad is 17 juli 2028 gewijzigd in 16 juli 2028.
256	Inschrijvingsleidraad	6.3.5, 6.3.7 en 6.3.8	38	Verplicht over te nemen materieel	Het valt ons op dat u niet ingaat op de wijze hoe andere inschrijvers dan de zittende concessiehouder om moeten gaan met het bouwen, testen van ICT-apparatuur (6.3.5.b), alsook de uitvoering van artikel 6.5.3.c., 6.7 en 6.8 betreffende de substantiële vloot verplicht over te nemen bussen. Wij willen u er met klem op wijzen dat het onmogelijk is om deze verplicht over te nemen bussen bij de start van de concessie te hebben getest en te hebben voorzien van apparatuur. Hoe dienen inschrijvers hiermee om te gaan? Graag ontvangen wij van u concrete verduidelijking.	De Concessiehouder zal hierover in de implementatieperiode nadere afspraken met de huidige concessiehouder moeten maken. De provincie verwacht dat Inschrijvers in hun Implementatieplan aandacht besteden aan de inbouw van apparatuur in over te nemen bussen.	
257	Inschrijvingsleidraad	7.2.1	42	Doel ontwikkelplan	In tabel 6 geeft u aan dat voor het behalen van de score 'zeer goed' geldt dat de Inschrijver in zeer grote mate bijdraagt aan het beoogde doel van het gunningscriterium. In het ontwikkelplan wordt echter geen expliciet doel benoemd. Is onze aanname juist dat het doel voor het ontwikkelplan hetzelfde is als het hoofddoel van de concessie, zoals geformuleerd in paragraaf 1.3 van het PvE? Indien dit niet het geval is, kunt u dan expliciet aangeven wat u beschouwt als het beoogde doel van het ontwikkelplan?	Uw aanname is deels juist. De provincie heeft het beoogde doel van Gunningscriterium G1: Ontwikkelplan nader omschreven. Dit betreft het hoofddoel en de 4 subdoelen in paragraaf 1.3 van het Programma van Eisen.	In paragrafen 7.3 van de Inschrijvingsleidraad is het beoogde doel van Gunningscriterium G1: Ontwikkelplan nader omschreven.
258	Inschrijvingsleidraad	7.2.3	44	afronding	Door het afronden voorafgaand aan het bepalen wie voor gunning in aanmerking komt, introduceert u mogelijk een gelijke uitkomst welke zonder afronding niet zou zijn ontstaan. Bovendien leidt uw beoordelingsmethode al tot veel nauwkeuriger scores met drie cijfers achter de komma. Wij adviseren pas af te ronden nadat u de hoogste totaalscore heeft vastgesteld (fettelijk direct naar 7.2.4 te gaan). Neemt u dit advies over?	Nee, de provincie neemt uw advies niet over omdat in paragraaf 7.2.4 al is beschreven dat bij gelijke afronde totaalscores gekozen zal worden naar de niet-afronde totaalscores.	
259	Inschrijvingsleidraad	7.3	47/48	Voor NWNH relevante concessiegebieden	Bij onderdeel 5 van het ontwikkelplan vraagt u inschrijvers in de eerste bullet om in te gaan op de samenwerking met o.a. aangrenzende concessiehouders. In de tweede bullet vraagt u specifiek in te gaan op de samenwerking met concessiehouders van voor het concessiegebied relevante concessies, waarbij de concessie Gooi- en Vechtstreek expliciet wordt genoemd. Kunt u toelichten waarom de concessie Gooi- en Vechtstreek wordt aangemerkt als een voor de concessie Noordwest Noord-Holland relevante concessie, in het bijzonder in relatie tot het samenhangend en vanzelfsprekend maken van het gebruik van het openbaar vervoer voor (potentiële) reizigers? Naar onze mening lijkt er geen directe vervoerkundige relatie te bestaan tussen deze concessiegebieden die relevant is voor samenhangend en vanzelfsprekend gebruik van het openbaar vervoer. De concessiegebieden grenzen niet geografisch aan elkaar en er zijn geen concessiegrensoverschrijdende buslijnen tussen deze gebieden. Kunt u: 1) de beoogde inhoudelijke of vervoerkundige relatie tussen Noordwest Noord-Holland en Gooi- en Vechtstreek verduidelijken; of 2) overwegen de tweede bullet aan te passen, bijvoorbeeld door deze te integreren in de eerste bullet, zodat wordt gevraagd naar samenwerking met aangrenzende en overige relevante concessiehouders, zonder specifiek de concessie Gooi- en Vechtstreek te benoemen?	De tweede bullet heeft betrekking op de samenwerking in het benaderen van reizigers, zoals bijvoorbeeld op het gebied van tarieven, marketing en communicatie. De provincie wenst hierbij een nauwe samenwerking met de concessiehouder van de concessie Gooi- en Vechtstreek. De provincie heeft dit verduidelijkt in de Inschrijvingsleidraad en in het Programma van Eisen.	In paragraaf 7.3 van de Inschrijvingsleidraad is onder punt 5 Samenwerking de bullet 'met de concessiehouders van voor het Concessiegebied relevante concessies, waaronder ook de concessiehouder van de concessie Gooi- en Vechtstreek, samenwerkt om het gebruik van het openbaar vervoer voor (potentiële) Reizigers samenhangend en vanzelfsprekend te maken,' gewijzigd in de bullet: 'met de concessiehouders van voor het Concessiegebied relevante concessies, waaronder ook de concessiehouder van de concessie Gooi- en Vechtstreek, samenwerkt in het benaderen van Reizigers, bijvoorbeeld op het gebied van tarieven, marketing en communicatie om het gebruik van het openbaar vervoer voor (potentiële) Reizigers samenhangend en vanzelfsprekend te maken.' Eis 13.2.2 sub d van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'Zijn ervaringen met en eventuele verbetervoorstellen voor de samenwerking met de Concessiehouder, het ROCOV Noord-Holland, Gemeenten, de concessiehouder Gooi en Vechtstreek en de aangrenzende concessiehouders in de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Fryslân, Flevoland en Zuid-Holland.'
260	Inschrijvingsleidraad	7.3	45	Gunningcriterium G1: Ontwikkelplan	In de aanbestedingsleidraad staat u het volgende: "De visie dient daarom concrete uitgangspunten of hoofkeuzes te bevatten die de Inschrijver maakt om het Openbaar Vervoer verder te ontwikkelen". Bedoelt hier dat inschrijvers een keuze maken tussen uitgangspunten en hoofkeuzes (nu beschreven) of bedoelt u dat de visie zowel uitgangspunten als hoofkeuzes dient te bevatten?	De provincie bedoelt dat de visie zowel uitgangspunten als hoofkeuzes dient te bevatten. De tekst in de Inschrijvingsleidraad is aangepast.	In paragraaf 7.3 van de Inschrijvingsleidraad is 'uitgangspunten of hoofkeuzes' vervangen door 'uitgangspunten en hoofkeuzes'.
261	Inschrijvingsleidraad	7.3	46	Deelgebieden	In de begrippenlijst (bijlage C) wordt gesproken van 4 Deelgebieden, die in bijlage B1 (het PvE) verder gepreciseerd zouden worden. In bijlage B1 staat geen verdere specificatie, maar in de aanbestedingsleidraad staat op pagina 46 een kaart met 6 Deelgebieden. Wat zijn de juiste Deelgebieden?	Zie het antwoord op vraag 302.	Op diverse plekken in de Inschrijvingsleidraad en het Programma van Eisen is het onderscheid tussen Regio en Deelgebied verduidelijkt. In de Begrippenlijst is het begrip Regio toegevoegd en is de definitie van het begrip "Deelgebied" aangepast.
262	Inschrijvingsleidraad	7.3	48	Concessiehouder Gooi- en Vechtstreek	U benoemt de concessiehouder Gooi- en Vechtstreek als een voor het Concessiegebied relevante concessie, waarvan in het Ontwikkelplan beschreven moet worden hoe gaat worden samengewerkt. Kunt u verduidelijken welke vorm van samenwerking u hier bedoelt?	Zie het antwoord op vraag 259.	
263	Inschrijvingsleidraad	7.3 - 4	47	Realiseerbaarheid	In de zin 'De Inschrijver onderbouwt de realiseerbaarheid van de voor het behalen van de effecten van de ontwikkelstrategieën door een beschrijving van,' lijkt een woord te ontbreken. Of er staan juist te veel woorden. Kunt u deze zin aanvullen?	Er staan te veel woorden. De provincie heeft dit aangepast.	In paragraaf 7.4 van de Inschrijvingsleidraad is 'De Inschrijver onderbouwt de realiseerbaarheid van de voor het behalen van de effecten van de ontwikkelstrategieën door een beschrijving van,' vervangen door 'De Inschrijver onderbouwt de realiseerbaarheid van de ontwikkelstrategieën door een beschrijving van,'.
264	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	51	Niet meetellende dienstregelingen	Achter de derde bullet is informatie weggevalen. Wilt u de volledige zin opnemen?	De derde bullet is per abuis in het document blijven staan. De provincie heeft deze bullet verwijderd.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is bij het onderdeel 'Niet meetellende Dienstregelingen' de derde bullet verwijderd.
265	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	49	Schematische lijnnetkaart	Als onderdeel van door de Inschrijver aan te leveren informatie eist u geografische lijnnetkaarten, alsmede schematische lijnnetkaarten, zoals nader gespecificeerd in PvE art. 6.3.1. Wij zien zeker de meerwaarde van dergelijke schematische kaarten in de reizigerscommunicatie tijdens de implementatie, maar veel minder in de inschrijffase, waar kaarten dienen ter illustratie van het aangeboden lijnnet. Mede gelet op het feit dat het ontwikkelen van dergelijke schematische kaarten zeer arbeidsintensief is en de inschrijffase relatief kort, verzoeken wij u deze eis niet aan alle inschrijvers, maar aan de nieuwe concessiehouder te stellen.	De provincie honoreert uw verzoek en heeft dit aangepast in de Inschrijvingsleidraad. De schematische lijnnetkaarten, zoals gespecificeerd in eis 6.3.1 van het Programma van Eisen, mogen op een later moment door de Concessiehouder worden aangeleverd, namelijk bij het opstellen van een Vervoerplan.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de zinsnede 'alsmede Lijnnetkaarten zoals geëist in eis 6.3.1 van het Programma van Eisen' verwijderd.
266	Inschrijvingsleidraad	7.4.1			Bij de 3e bullet staat de volgende zin: "De ontwerp Dienstregeling 2030 dient te worden aangeleverd in hetzelfde format waarop de Inschrijver de Dienstregeling op de website beschikbaar stelt voor Reizigers, en dit in de vorm van PDF's (dienstregelingboekje), in Excel en in Koppelvak 1/Netex-format". Wij begrijpen niet wat u hier precies vraagt. Wilt u dit verduidelijken?	Ja, de provincie heeft dit verduidelijkt. Bedoeld wordt dat de PDF's opgemaakt moeten zijn in een prettig leesbaar format vergelijkbaar met de dienstregelingboekjes die de Concessiehouder te zijner tijd op zijn website zal publiceren.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de zinsnede 'in hetzelfde format waarop de Inschrijver de Dienstregeling op de website beschikbaar stelt voor Reizigers, en dit in de vorm van PDF's (dienstregelingboekje)' gewijzigd in 'als PDF in een prettig leesbaar format dat vergelijkbaar is met het format dat de Inschrijver zal harteren om de Dienstregeling op de website beschikbaar te stellen voor Reizigers'.
267	Inschrijvingsleidraad	7.4.1			U vraagt om in het overzicht met lijnen voor het dienstregelingjaar 2030 het type voertuig aan te geven. Als u het voertuigtype per rit wilt zien, dan kan dat beter bij de ontwerp dienstregeling. Als het voertuigtype per lijn opgegeven moet worden, dan kan het voorkomen dat op 1 lijn diverse voertuigtypen worden ingezet. Wat heeft uw voorkeur?	U kunt in het overzicht van Lijnen meerdere voertuigtypen per Lijn aangeven. Het opnemen van het type voertuig per Rit in de ontwerp-Dienstregeling is niet verplicht.	
268	Inschrijvingsleidraad	7.4.1			Bij het onderdeel "Niet meetellende Dienstregelingen" is de tekst bij de derde bullet niet volledig. Wilt u deze aanvullen?	Zie het antwoord op vraag 264.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is bij het onderdeel 'Niet meetellende Dienstregelingen' de derde bullet verwijderd.
269	Inschrijvingsleidraad	7.4.1			Wilt u bij het onderdeel "Niet meetellende Dienstregelingen", vijfde bullet toevoegen dat dienstregelingen bestaan op trajecten van en/of naar een garage of stalling (gedeelte) in het Exploitatieplan op te nemen indien hij de meerwaarde daarvan kan aantonen. De meerwaarde van deze Trajecten wordt in het kader van het Exploitatieplan beoordeeld. Indien een Inschrijver de meerwaarde van deze Trajecten niet voldoende aantoon, kan de provincie op basis van de vijfde bullet bij de beoordeling van Gunningcriterium G2: Aanbod Gewogen dienstregelingen corrigeren voor een eventuele onwenselijke bediening van Trajecten naar een garage of stalling.	Nee, de provincie past de tekst niet aan. De Inschrijvingsleidraad biedt de Inschrijver de ruimte om de Trajecten in de richting van een garage of stalling (gedeelte) in het Exploitatieplan op te nemen indien hij de meerwaarde daarvan kan aantonen. De meerwaarde van deze Trajecten wordt in het kader van het Exploitatieplan beoordeeld. Indien een Inschrijver de meerwaarde van deze Trajecten niet voldoende aantoon, kan de provincie op basis van de vijfde bullet bij de beoordeling van Gunningcriterium G2: Aanbod Gewogen dienstregelingen corrigeren voor een eventuele onwenselijke bediening van Trajecten naar een garage of stalling.	

270	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	49	Lijnnetkaarten	<p>Als bijlage bij G2 vraagt u, begrijpelijkerwijs, om het aanleveren van lijnnetkaarten. U verzoekt daarbij echter om alle lijnnetkaarten zoals beschreven in paragraaf 6.3.1 van het Programma van Eisen, hetsgeen resulteert in een totaal van circa 20 lijnnetkaarten. Daarnaast vraagt u tevens om een lijnnetkaart behorende bij G1 Ontwikkelplan.</p> <p>Deze lijnnetkaarten kunnen pas worden opgesteld zodra het Exploitatieplan 2030 definitief is uitgewerkt. De afronding hiervan is bovendien mede afhankelijk van de Nota's van Inrichtingen, waarvan de beantwoording regelmatig aanleiding geeft tot aanpassingen. Hierdoor vormt de omvang van deze eis een aanzienlijke uitdaging binnen de beschikbare tijd. Tevens brengt deze uitvraag substantiële kosten met zich mee voor inschrijvers.</p> <p>Daarnaast constateren wij dat u bij de lijnnetkaarten een groot aantal variabelen terug wenst te zien, zoals onder andere:</p> <ul style="list-style-type: none"> -verschillende lijncategorieën en productformules; -frequenties en bedieningsniveaus; -diverse kleurstellingen en visualisaties. <p>Wij zijn van mening dat de cumulatie van deze eisen niet in alle gevallen ten goede komt aan de leesbaarheid en interpretatie van de kaarten.</p> <p>Gezien de tijdsdruk, de noodzaak tot doorontwikkeling van de kaarten en de hoge kosten die deze uitvraag met zich meebrengt, verzoeken wij u te overwegen de eisen ten aanzien van de aan te leveren lijnnetkaarten in het kader van deze aanbesteding te beperken of te vereenvoudigen. Wij begrijpen en onderschrijven de wens om deze kaarten gedurende de concessie te gebruiken, maar vragen u te bezien of een minder uitgebreide set kaarten volstaat voor de inschrijvingsfase.</p>	<p>Zie wat de bij de Inschrijving aan te leveren lijnnetkaarten betreft het antwoord op vraag 265.</p> <p>Naar aanleiding van uw opmerking dat de cumulatie van criteria waaraan de lijnnetkaarten moeten voldoen niet in alle gevallen ten goede komt aan de leesbaarheid en interpretatie van de kaarten, heeft de provincie eis 6.3.2 van het PVE aangepast. De tekst luidt nu dat de Concessiehouder de mogelijkheid heeft om tijdens het opstellen van het Vervoerplan suggesties te doen voor afwijkende criteria.</p>	<p>In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de zinsnede 'alsmede alle Lijnnetkaarten zoals geëist in eis 6.3.1 van het Programma van Eisen' verwijderd.</p> <p>Aan eis 6.3.2 van het Programma van Eisen is de volgende zin toegevoegd: De Concessieoverlener kan op basis van een voorstel van de Concessiehouder tijdens het opstellen van het Vervoerplan besluiten bovenstaande criteria aan te passen wanneer dit de leesbaarheid en interpretatie van de Lijnnetkaarten naar het oordeel van Concessieoverlener ten goede komt.</p>
271	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	50	Subtitel	In de tweede subtitel op pagina 50 staat 'Overeenstemming Standaardformulier A met ontwerp Dienstregeling'. Is het correct dat hier standaardformulier 14 in plaats van A bedoeld wordt?	Ja, dat is correct. De provincie heeft dit aangepast.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de titel van het onderdeel 'Overeenstemming Standaardformulier A met ontwerp-Dienstregeling' gewijzigd in 'Overeenstemming Standaardformulier 14 met ontwerp-Dienstregeling'.
272	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	51	Niet meetellende Dienstregelingen	In de opsomming van voorbeelden waarom Dienstregelingen niet meegenomen worden bij de berekening van G2 staat bij het derde punt 'ingezet op lijntypes waar een (hogere) weging is dan'. Deze formulering oogt niet compleet. Kunt u deze formulering aanvullen of aanpassen, zodat duidelijk is wat wordt bedoeld?	Zie het antwoord op vraag 264.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is bij het onderdeel 'Niet meetellende Dienstregelingen' de derde bullet verwijderd.
273	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	51	formule	Wij nemen aan dat de in de formule gebruikte getallen afgerond zijn, want wanneer wij proberen om met deze formule de maximale en minimale scores te reproduceren (score = 0 voor 600.000 gewogen DRU en score = 100 voor 750.000 gewogen DRU) lukt dit niet. We komen dan uit op -0,00000155715315486304 en 99,999998442846957, respectievelijk. Dit lijken kleine afwijkingen, maar in het licht van paragraaf 7.2.4 en mogelijke bezwaargronden, is het wenselijk dat uw gunningsformule daadwerkelijk tot de uitkomst leidt die u in de tekst beschrijft. Wil u dit aanpassen?	Ja, de provincie heeft de formule aangepast.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de formule in het kader Beoordeling G2: Aanbod gewogen dienstregelingen aangepast.
274	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	51	niet meetellende dienstregelingen	'ingezet op lijntypes waar een (hogere) weging is dan' het lijkt of hier een deel van de zin is weggevalen: kunt u de zin aanvullen?	Zie het antwoord op vraag 264.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is bij het onderdeel 'Niet meetellende Dienstregelingen' de derde bullet verwijderd.
275	Inschrijvingsleidraad	7.4.2	52	Dienstregelingjaar 2030	Uw vermelding wanneer het dienstregelingjaar 2030 ingaat is niet eenduidig (Inschrijvingsleidraad 7.4.2 en Programma van Eisen 2.1). Soms wordt vermeld in ingangsdatum (vrijdag) 20 juli en soms (zaterdag) 21 juli. Gebruikelijk is dat een nieuwe dienstregeling geldig is vanaf zondag. Wil u duidelijkheid verschaffen welke datum hier de juiste is.	De provincie heeft de informatie over de ingangsdatum van het dienstregelingjaar 2030 in de Inschrijvingsleidraad en het Programma van Eisen aangescherpt en in lijn met elkaar gebracht.	In paragraaf 7.4.2 van de Inschrijvingsleidraad en paragraaf 2.1 van het Programma van Eisen is de ingangsdatum van het dienstregelingjaar 2030 gewijzigd in zondag 22 juli.
276	Inschrijvingsleidraad	7.4.2	52	Gunningscriterium G3	Onder het kopje 'Algemeen' geeft u aan dat Dienstregelingjaar 2030 eindigt op 7 december 2030. Normaal gesproken eindigt een dienstregelingjaar op de 2e zaterdag van december. In 2030 is dat 14 december. Kunt u bevestigen dat Dienstregeling 2030 eindigt op 14 december 2030?	Ja, de provincie bevestigt dat het Dienstregelingjaar 2030 eindigt op 14 december 2030.	In paragraaf 7.4.2 van de Inschrijvingsleidraad is de einddatum van het Dienstregelingjaar 2030 gewijzigd in 14 december 2030.
277	Inschrijvingsleidraad	7.4.2			Bij onderdeel 2 (Beschrijving van de veranderingen in het vervoeraanbod in 2030) wordt ondermeer gevraagd om overzichtelijke tabellen. Zijn dit aparte bijlagen of moeten die in de tekst worden opgenomen?	De Inschrijver dient per Deelgebied een tabel in de tekst van het Exploitatieplan aan te leveren. Daarnaast vraagt de provincie Inschrijvers om bij de in het kader van Gunningscriterium G2: Aanbod Gewogen dienstregelingen gevraagde informatie in ieder geval een van de veranderingen per lijn ten opzichte van het Dienstregelingjaar 2026 weer te geven en biedt de provincie Inschrijvers de mogelijkheid om daarbij ook een totaaloverzicht van alle veranderingen op te nemen.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is aan het eind van de derde bullet in het onderdeel 'Door de Inschrijver aan te leveren informatie' de zinsnede 'alsmede de veranderingen ten opzichte van de Dienstregeling 2026 al dan niet voorzien van een totaaloverzicht van alle veranderingen'.
278	Inschrijvingsleidraad	7.4.2	53	Gunningscriterium G3	Onder het kopje '1. Algemene keuzes vervoeraanbod' geeft u aan dat een eventuele verandering in de verhouding tussen het aantal DRU's per Deelgebied ten opzichte van de Dienstregeling 2026 onderbouwd moet worden. Kunt u bevestigen dat de Deelgebieden als volgt zijn: Texel, Kop van Noord-Holland, West-Friesland, Alkmaar, IJmond en Zuid-Kennemerland. En kunt u de huidige verhouding in het aantal DRU per Deelgebied aangeven, daarbij graag toelichten hoe de DRU van een lijn die in meer dan één Deelgebied rijdt moet worden verdeeld?	Ja, wij bevestigen dat de Deelgebieden de zes door u genoemde gebieden zijn. De provincie vraagt echter niet langer om onderbouwing van een eventuele verandering in de verhouding tussen het aantal DRU's per Deelgebied, maar om een onderbouwing van de eventuele verandering in de verhouding tussen de twee twee Regio's (zie ook het antwoord op vraag 302) in het aantal DRU's in 2026 en 2030. Voor de verhouding in het Dienstregelingjaar 2026 kunnen Inschrijvers uitgaan van het aantal DRU's in de huidige concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord.	In paragraaf 7.4.2 van de Inschrijvingsleidraad is onder punt 1 van het onderdeel 'Door de Inschrijver aan te leveren informatie' het aantal DRU's per Deelgebied gewijzigd in 'het aantal DRU's per Regio'.
279	Inschrijvingsleidraad	7.5			Het lijkt erop dat u bij punt 4b een compleet uitvoeringskwaliteit plan vraagt. Wij nemen aan dat u dat niet bedoelt. Wil u nauwkeuriger aangeven wat u hier verwacht?	Wij nemen aan dat u refereert aan paragraaf 7.5 in de Inschrijvingsleidraad. De provincie wenst in het Materieelplan onder punt 4b een beschrijving van de resources die de inschrijver inzet om het beheer en onderhoud uit te voeren en goede invulling te geven aan de werkwijze rondom storingen, zoals uitgevraagd onder punt 4a. De provincie heeft dit aangescherpt in de Inschrijvingsleidraad.	In paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleidraad is 'om een probleemloze exploitatie te garanderen' vervangen door 'om ervoor te zorgen dat het Materieel gedurende hun (resterende) inzetperiode daadwerkelijk inzetbaar is'.
280	Inschrijvingsleidraad	7.5	57	Doelstelling gunningscriterium	In het Materieelplan dient de inschrijver de keuze voor de type(n) voertuigen en de bijdrage aan de doelen van het gunningscriterium van deze type(n) voertuigen toe te lichten. We lezen nergens expliciet de doelstelling van het gunningscriterium G4 terug. Kunt u de doelstelling voor het Materieelplan definiëren?	De provincie heeft het beoogde doelstelling van Gunningscriterium G4: Materieelplan nader omschreven. Dit betreft het hoofdoel en subdoelen 1 en 3 in paragraaf 1.3 van het Programma van Eisen van toepassing.	In paragrafen 7.5 van de Inschrijvingsleidraad is het beoogde doel van het gunningscriterium nader omschreven.
281	Inschrijvingsleidraad	7.5	57	Paginalimiet Materieelplan	25 Pagina's voor het Materieelplan voor de beschrijving van voorzieningen, het onderhoud en bovendien de uitwerking van de productformules is zeer summier. Wij stellen voor om het aantal pagina's te verminderen naar 30 pagina's zodat een degelijke toelichting en onderbouwing kan worden opgenomen. Gaat u hiermee akkoord?	De provincie stemt in met uw verzoek en heeft het maximum aantal pagina's voor het Materieelplan verhoogd van 25 naar 30 pagina's.	In paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleidraad is het maximum aantal pagina's gewijzigd van 25 in 30.
282	Inschrijvingsleidraad	7.5	57	Uitvraag Materieelplan	U vraagt in de inleiding van het Materieelplan om een 'werkwijze rond de vervanging van het materieel', maar wij zien dit punt nergens terug in de aan te leveren informatie, met uitzondering van het thema 'circulariteit' in 3.b. Kunt u beter duiden wat u hierin van inschrijvers verwacht?	De provincie wenst inzicht in de werkwijze rondom de uitstroombaan van het over te nemen materieel en de maatregelen die de Inschrijver hierbij treft vanuit het oogpunt van circulariteit. Dit maakt onderdeel uit van de beoordeling van het Materieelplan. De provincie heeft dit aangescherpt in de Inschrijvingsleidraad.	In paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleidraad is punt 3.b gewijzigd in 'Hergebruik en recycling van materialen na uitstroombaan die de Inschrijver daartoe is opgenomen in de Overnameverplichting'.
283	Inschrijvingsleidraad	7.5	57	Uitvraag toegankelijkheid	Bij de uitvraag onder 2.b van het Materieelplan dient de inschrijver voorzieningen op te voeren om de mentale toegankelijkheid te verbeteren. In 2.c vraagt u om voorzieningen gericht op het verbeteren van reisinformatie. In het Programma van Eisen (inleiding hoofdstuk 5) schaaft u de informatievoorziening (waaronder reisinformatie) onder 'mentale toegankelijkheid'. Dit zou betekenen dat er in de uitwerking van de uitvraag een sterke overlap ontstaat. Hoe dienen wij hiermee om te gaan?	De provincie onderschrijft de mogelijke overlap tussen beide punten en heeft punt 2.c. in de Inschrijvingsleidraad verwijderd. Inschrijvers dienen voorzieningen op het gebied van reisinformatie bij punt 2.b te behandelen.	In paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleidraad is punt 2.c verwijderd.

284	Inschrijvingsleiraad	7.5	57	Uitvraag Materieelplan	Inschrijvers dienen in het Materieelplan uitsluitend, met uitzondering van de instandhouding van het Materieel en de werkwijze rond de vervanging hiervan, de voorzieningen en maatregelen rondom nieuw in te zetten materieel te beschrijven. Hoe wenst u een beschrijving te zien van het nieuw in te stromen Materieel dat niet per start, maar gedurende de concessie instroomt (bijvoorbeeld in 2030 of 2034)? Dient dit Materieel ook beschreven te worden en zo ja, hoe waardeert u dit ten opzichte van nieuw Materieel dat per start concessie instroomt (dat concreet beschreven kan worden).	In het Materieelplan wordt het materieel dat tot en met 2030 instroomt beoordeeld. De provincie heeft dit aangegeven in de Inschrijvingsleiraad. De provincie wenst voor de rest van de looptijd van de Concessie wel inzicht in de momenten waarop materieel wordt vervangen door nieuw/ander materieel. De Inschrijver dient hierin inzicht in te geven op standaardformulier 15, waarbij kan worden volstaan met een globale beschrijving van het materieel dat dient ter vervanging van materieel dat onder de overnameverplichting valt of door de Inschrijver is aangevraagd in het Materieelplan. In lijn met eis 5.1.2. van het Programma van Eisen dient de Concessiehouder tijdens de looptijd van de Concessie vervolgens voorafgaand aan iedere vervanging van materieel, waaronder in ieder geval het materieel dat onder de overnameverplichting valt, een voorstel in bij de Concessieoverlener. Daarbij moet het kwaliteitsniveau van het tijdens de Concessie in te stromen materieel ten minste gelijkwaardig zijn aan het kwaliteitsniveau van het materieel dat vervangen wordt. De relevante passages in eis 5.1.2. van het Programma van Eisen zijn hierop aangepast.	In de eerste alinea van paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleiraad is '1) de type(n) Voertuigen inclusief voorzieningen die hij voor de uitvoering van de Concessie gaat inzetten beschrijft vervangen door '1) de type(n) Voertuigen inclusief voorzieningen die hij in de Dienstregelingjaren 2028 tot en met in ieder geval 2030 voor de uitvoering van de Concessie gaat inzetten beschrijft'. Eis 5.1.2 van het Programma van Eisen is als volgt aangepast: De Concessiehouder zet voor de uitvoering van de Concessie de typen Voertuigen in zoals opgenomen in de Inschrijving, waaronder het Materieel dat onder de Overnameverplichting valt. Het is de Concessiehouder alleen na voorafgaande schriftelijke toestemming van de Concessieoverlener toegestaan om hiervan af te wijken. Ingeval de Concessiehouder voornemens is Voertuigen zoals bedoeld in de eerste volzin te vervangen of extra Voertuigen aan te schaffen dient hij voorafgaand aan de bestelling bij de Leverancier van de vervangende/extra Voertuigen een voorstel bij de Concessieoverlener in waarin hij: a. de overeenkomsten en verschillen tussen de instromende en uitstromende Voertuigen beschrijft (alleen bij vervanging van Voertuigen); b. onderbouwt dat de kwaliteit van en voorzieningen in een vervangend/extra Voertuig ten minste gelijkwaardig zijn van de typen Voertuigen zoals opgenomen in de Inschrijving, waaronder het Materieel dat onder de Overnameverplichting valt; en c. beschrijft hoe circulariteit een rol heeft gespeeld bij de keuze voor het materieel zoals bedoeld in eis 11.3.2. De Concessieoverlener beoordeelt het voorstel aan de hand van de volgende criteria: a. het instromende Voertuig is van ten minste gelijkwaardige kwaliteit als het uitstromende Voertuig; b. het instromende Voertuig is een Zero-Emissievoertuig, en c. de Concessiehouder treft afdoende maatregelen in het kader van circulariteit als het gaat om (her)gebruik van materialen en grondstoffen. Indien de Concessieoverlener niet instemt met vervanging van een type Voertuigen uit de Inschrijving door een ander type Voertuigen zal de Concessieoverlener dit gemotiveerd aangeven.'
285	Inschrijvingsleiraad	7.5	57	Uitvraag Materieelplan	U vraagt onder 3.a. een toelichting op het 'materieelgebruik' in het nieuw aan te schaffen materieel. Wij veronderstellen dat u hier 'materiaalgebruik' bedoelt. Is dit juist?	Ja, dat is juist. De provincie bedoelt hier materiaalgebruik i.p.v. materieelgebruik.	Paragraaf 7.5 punt 3.a van de Inschrijvingsleiraad is 'materieelgebruik' gewijzigd in 'materiaalgebruik'.
286	Inschrijvingsleiraad	7.5	57	Uitvraag Materieelplan	U vraagt onder 3.b. circulaire maatregelen bij het vervangen van materieel dat is opgenomen in de overnameverplichting. Betreft dit uitsluitend het huidige materieel dat bij start concessie overkomt?	Ja, dit betreft inderdaad de uitstroam van het materieel dat onderdeel uitmaakt van de overnameverplichting. Zie ook het antwoord op vraag 282.	
287	Inschrijvingsleiraad	7.5			Wij achten het niet wenselijk om in het materieelplan reeds te specificeren hoe het materieel eruitziet en hoe circulaair het materieel is dat instroomt ter vervanging van de te nemen voertuigen. Dit om te voorkomen dat in dit stadium materieel wordt aangeboden dat bij daadwerkelijke instroom verouderd is, waardoor een kans wordt gemist om de nieuwste generatie meest duurzame bussen in te zetten. Kunt u aangeven of u deze overweging deelt?	De provincie deelt uw overweging. Zie verder het antwoord op vraag 284.	
288	Inschrijvingsleiraad	7.5 en 7.6.2	57 en 62	Beheer en onderhoud	Bij de uitvraag van G4: Materieelplan vraagt u bij onderdeel 4.a om een beschrijving van de maatregelen gericht op het beheer en onderhoud van het Materieel en de werkwijze rondom storingen. Bij G5: Implementatieplan ZE vraagt u bij deelscore 2 eveneens om het beheer en onderhoud van de laadinfrastructuur en zero-emissievoertuigen gedurende de exploitatie te beschrijven. Kunt u aangeven of de beschrijving van het beheer en onderhoud van ZE-voertuigen onder G5 kan vervallen vanwege inhoudelijke overlap met hetgeen dat onder G4 wordt uitgevraagd?	Ja, de beschrijving onder G5 kan vervallen vanwege de inhoudelijke overlap. De provincie heeft dit in de Inschrijvingsleiraad aangepast.	In paragraaf 7.6.2 van de Inschrijvingsleiraad is bij het onderdeel 'Beschrijving aan te leveren informatie' 'Beheer en onderhoud laadinfra en ZE-voertuigen' verwijderd.
289	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging energiebronnen	Bij G5 deelscore 1: Transitiepad ZE geeft u in hoofdstuk 7.6.1 aan dat Zero-Emissiebussen rijdend op energie verkregen uit grijze stroom een wegingsfactor van 75% krijgen, terwijl Zero-Emissiebussen rijdend op energie verkregen uit fossiele brandstoffen een wegingsfactor van 50% krijgen. Kunt u toelichten wat in deze context het onderscheid is tussen "grijze stroom" en "energie verkregen uit fossiele brandstoffen"?	De provincie heeft naar aanleiding van uw vraag geconstateerd dat de betreffende bulletts voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Met de beide bulletts bedoelde de provincie de situatie waarbij Zero-Emissiebussen rijden op elektriciteit opgewekt met een aggregaat bij een oplaadpunt dat op respectievelijk biobrandstoffen of fossiele brandstoffen werkt. De provincie heeft dit verduidelijkt in de Inschrijvingsleiraad. Daarnaast heeft de provincie een bullet toegevoegd die Inschrijvers de mogelijkheid biedt om Zero-Emissiebussen rijdend op grijze netstroom in te zetten.	In paragraaf 7.6.1 van de Inschrijvingsleiraad is: •Zero-Emissiebus rijdend op energie verkregen uit grijze stroom (o.a.Bio-CNG); 75% •Zero-Emissiebus rijdend op energie verkregen uit fossiele brandstoffen (minimaal Stage 5 norm): 50% vervangen door: •Zero-Emissiebus rijdend op elektriciteit opgewekt met een aggregaat die werkt op bio-brandstoffen (o.a.Bio-CNG); 75% •Zero-Emissiebus rijdend op elektriciteit opgewekt met een aggregaat die werkt op fossiele brandstoffen (minimaal Stage 5 norm); 50% •Zero-Emissiebus rijdend op grijze netstroom: 50%
290	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging Energiebronnen	Graag ontvangen wij enige verduidelijking over de weging energiebronnen: Zero-Emissiebus rijdend op Hernieuwbare energie 100%. Wat wordt bedoeld: Hernieuwbare energie die direct vanuit de hernieuwbare bron aan de lader geleverd wordt, of kwalificeerd energie vanuit een netaansluiting die door middel van certificaten / GVO's aantoonbaar afkomstig zijn uit een Hernieuwbare energie bron ook als Hernieuwbare energie?	Zowel hernieuwbare energie die direct vanuit de bron aan de lader wordt geleverd als hernieuwbare energie die via een netaansluiting aan de lader wordt geleverd kwalificeert als hernieuwbare energie, onder de voorwaarde dat de Concessiehouder (aan de hand van zijn contract met zijn energieleverancier en certificaten/GVO's) kan aantonen dat deze energie afkomstig is van één van de bronnen genoemd in eis 7.6.1 van het Programma van Eisen.	
291	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging Energiebronnen	4) Bus rijdend op fossiele brandstoffen 0%. Wij lezen dit als bijvoorbeeld een diesel bus rijdend op fossiele diesel. Hoe waardeert u een diesibus op HVO100?	Een diesibus op HVO100 beoordeelt de provincie op dezelfde manier als een diesibus rijdend op fossiele diesel en hiervoor geldt dus ook het gewicht 0%.	
292	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	61	Beoordeling G5 deelscore 1: Transitiepad ZE	Het is de Inschrijver niet toegestaan om in enig Dienstregelingjaar minder dan 66,67% van de Dienstregelingskilometers uit te voeren met Zero-Emissiebussen die rijden op Hernieuwbare Energie. U waardeert 725.000 gewogen dienstregelingsuren met een 100% score. In welke verhouding staat dit aantal gewogen dienstregelingsuren tot het reeds beschikbare aanbod van Hernieuwbare energie op de nu aanwezige aansluitingen? Met andere woorden: is 66,67% ZE bij 725.000 DRU een proportionele eis, rekening houdend met de netcongestieproblematiek?	De provincie is van mening dat de eis proportioneel is. In de huidige concessies wordt een deel van de dienstregelingsuren al met Zero-Emissiebussen uitgevoerd. Daarnaast heeft de provincie zoveel als mogelijk voorbereidingen getroffen ten behoeve van de verdere transitie naar volledig ZE en heeft de provincie bij het bepalen van het percentage rekening gehouden met de mogelijkheid dat de provincie met de huidige eigenaar van de stalling in Alkmaar geen afspraken zou kunnen maken over een nieuwe huurperiode, zoals recent is gebeuren (zie ook het antwoord op vraag 311). Verder heeft de provincie de gestelde eisen getoetst in gesprekken met marktpartijen. Ten slotte hanteert de provincie voor wat betreft het aantal aangeboden gewogen dienstregelingsuren een ingroei-model, waarbij het volledige aanbod pas vanaf het tweede dienstregelingjaar van toepassing is en dit geldt ook voor het daaraan gekoppelde aantal dienstregelingskilometers.	
293	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	61	Beoordeling G5 deelscore 1: Transitiepad ZE	Het is de Inschrijver niet toegestaan om in enig Dienstregelingjaar minder dan 66,67% van de Dienstregelingskilometers uit te voeren met Zero-Emissiebussen die rijden op Hernieuwbare Energie. Wij gaan er van uit dat u hier het percentage dat de uitkomst is van het toepassen van de twee eerste punten in het kader bedoeld, aangezien deze eis anders na 2035 niet meer haalbaar is (jaarlijkse wegingfactor 0,5). Is dat correct?	Uw aanname is juist.	
294	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging Energiebronnen	In het geval dat energie uit het openbare elektriciteitsnet ook kan kwalificeren als Hernieuwbare energie, hoe wordt het percentage hernieuwbare energie in elektriciteit uit het elektriciteitsnet beoordeeld? Past u in analogie met de ERE toekennning het actuele percentage hernieuwbare energie in een referentiejaar toe? Bijvoorbeeld, een ZE-Bus rijdt op stroom uit het net wanneer geen GVO's ingekocht zijn. Beoordeeld u dan 50%(percentage Hernieuwbare elektriciteit uit net) van de kilometers tegen 100% en 50% tegen 75%?	Ingeval elektriciteit uit het openbare elektriciteitsnet als hernieuwbare energie kwalificeert tellen dienstregelingskilometers voor 100% mee (zie ook het antwoord op vraag 290). Dienstregelingskilometers waarvoor gebruik wordt gemaakt van grijze stroom uit het elektriciteitsnet tellen voor 50% mee. Zie ook het antwoord op vraag 289.	
295	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging Energiebronnen	Zero-Emissiebus rijdend op energie verkregen uit grijze stroom (o.a. Bio-CNG). Hoe definieert u grijze stroom? Wij begrijpen de link tussen grijze stroom en Bio-CNG niet. Bedoelt u dat bussen rijdend op Bio-CNG 75% scoren, evenals elektrische bussen die rijden op grijze stroom? Wat kwalificeert als bio-CNG?	Zie het antwoord op vraag 289. Daarbij geldt dat de provincie bio-CNG definieert als gas geproduceerd uit organisch afval, waaronder reststromen zoals groente- en fruitafval, mest, rioolbui, voedselresten en ander biologisch materiaal. Deze reststromen worden vergist, waarbij biogas ontstaat. Uit dit biogas kan elektriciteit worden gemaakt.	Zie de wijziging bij vraag 289.
296	Inschrijvingsleiraad	7.6.1	60	Weging Energiebronnen	Zero-emissiebussen rijdend op energie verkregen uit fossiele brandstoffen (minimaal Stage 5 norm) 50%. Wordt hier, als voorbeeld, een elektrische bus rijdend op elektriciteit die is verkregen met een op locatie opgestelde dieselgenerator bedoeld? Hoe beoordeelt u dit geval als er in plaats van diesel, HVO100 of een andere hernieuwbare brandstof ingezet wordt in de dieselgenerator?	Uw voorbeeld valt inderdaad onder deze categorie. Dit geldt ook als gebruik wordt gemaakt van HVO100 in plaats van diesel. Zie verder het antwoord op vraag 289.	Zie de wijziging bij vraag 289.

297	Inschrijvingsleidend	7.6.2	62	Paginalimiet Implementatieplan ZE	Voor G5: Implementatieplan ZE geldt momenteel een paginalimiet van 15 pagina's. Gezien de hoeveelheid gevraagde informatie achten wij dit onvoldoende om alle onderdelen volledig en zorgvuldig te kunnen beschrijven. Kunt u aangeven of de paginalimiet voor G5 verhoogd kan worden naar ten minste 20 pagina's, zodat de vereiste informatie op een complete wijze kan worden opgenomen?	Ja, de provincie heeft het maximum aantal pagina's voor het Implementatieplan ZE verhoogd van 15 naar 20 pagina's.	In paragraaf 7.6.2 van de Inschrijvingsleidend is het maximum aantal pagina's verhoogd van 15 naar 20.
298	Inschrijvingsleidend	7.6.2	62	Door de inschrijver te leveren informatie	"(maximaal 15 pagina's per, door de Inschrijver in te zetten, Zero-Emissietechniek, " betekent dit dat als er meerdere ZE technieken ingezet worden, er een veelvoud van 15 pagina's geldt?"	Uw interpretatie is juist. De provincie heeft dit nader toegelicht.	In paragraaf 7.6.2 van de Inschrijvingsleidend is bij het onderdeel "Door de Inschrijver achter te leveren informatie" achter "per, door de Inschrijver in te zetten, Zero-Emissietechniek" (batterij-elektrische bussen of andere vormen van Zero-Emissietechniek) toegevoegd.
299	Inschrijvingsleidend	hele document		Nummering even pagina's	De leidraad is op de even pagina's niet genummerd. Om te kunnen verwijzen vragen wij u de paginanummering ook toe te voegen voor de even pagina's.	De provincie heeft de pagina's van de Inschrijvingsleidend opnieuw genummerd.	De paginanummering van de Inschrijvingsleidend is aangepast.
300	Inschrijvingsleidend			Dubbele waardering vervoeromvang	In de Inschrijvingsleidend wordt het aantal (gewogen) Dienstregelingen beoordeeld onder Gunningscriterium G2, terwijl het Exploitatieplan als een afzonderlijk, kwalitatief criterium wordt beoordeeld onder Gunningscriterium G3. Wij willen graag bevestiging van de volgende interpretatie, mede ter borging van een transparante en niet-dubbel tellende beoordelingsmethodiek. Begrijpen wij het correct dat de beoordeling van het Exploitatieplan (G3) uitsluitend ziet op de inhoudelijke kwaliteit, samenhang, onderbouwing, realiseerbaarheid en doelgerichtheid van het aangeboden vervoeraanbod, en dat daarbij de omvang van het vervoer (het absolute of relatieve aantal Dienstregelingen/DRU's) geen rol speelt in de beoordeling? Met andere woorden: Kunt u bevestigen dat het aantal aangeboden Dienstregelingen uitsluitend en exclusief wordt meegewogen binnen Gunningscriterium G2, en dat de beoordeling van het Exploitatieplan (G3) losstaat van de omvang van het aanbod, zodat wordt voorkomen dat de hoeveelheid vervoer direct of indirect dubbel wordt meegewogen? Indien dit niet het geval is, verzoeken wij u toe te lichten op welke wijze en binnen welke beoordelingsaspecten de omvang van het vervoer wel een rol speelt bij de beoordeling van het Exploitatieplan, en hoe daarbij wordt geborgd dat geen sprake is van dubbele waardering ten opzichte van G2.	Dat kan de provincie ten dele bevestigen. De omvang van het vervoeraanbod gemeten in aantal Gewogen dienstregelingen beoordeeld de provincie in het kader van Gunningscriterium G2. Echter, de omvang van het vervoeraanbod kan van invloed zijn op de inhoudelijke kwaliteit van het Exploitatieplan (Gunningscriterium G3), bijvoorbeeld als het gaat om de beschrijving van de veranderingen in het vervoeraanbod in 2030 (punt 2) en de inzet van Dienstregelingen in 2029 en 2029 (punt 3).	
301	Inschrijvingsleidend				In het ontwikkelplan (G1) vraagt u inschrijvers een visie gebaseerd op een analyse en toelichting van sterke en zwakte punten en de kansen en bedreigingen voor het openbaar vervoer in het concessiegebied inclusief hoe deze analyses zijn uitgevoerd en welke bronnen hiervoor zijn gebruikt. Aanvullend wordt aan inschrijvers gevraagd ten aanzien van de ontwikkeling van het vervoeraanbod rekening te houden met de uitgangspunten per deelgebied. Om een logisch en gedegen ontwikkelplan te kunnen indienen, zijn maximaal 25 pagina's ons inziens ontoereikend. In een vergelijkbare uitvraag voor de aanbesteding van de concessie Oost-Brabant werd met 35 pagina's aanzienlijk meer ruimte geboden voor een solide ontwikkelplan. Bent u bereid in relatie tot de omvang van de uitvraag bij dit gunningscriterium het maximum aantal pagina's aan te passen naar 35 pagina's.	De provincie gaat mee in uw verzoek en heeft het maximum aantal pagina's voor het Ontwikkelplan verhoogd van 25 naar 35 pagina's.	In paragraaf 7.3 van de Inschrijvingsleidend is '25' vervangen door '35'.
302	Inschrijvingsleidend & B (PvE)	13.2.2.2	106 / 107	Deelgebied versus Regio	In Artikel 13.2.2.2 b lid iii en vi hanteert u de term 'regio' en in de Inschrijvingsleidend artikel 7.3. hanteert u het begrip Deelgebieden. Kunt u aangeven wat leidend is voor de inschrijving en ook ter verduidelijking het verschil expliciet benoemen tussen de twee termen?	De provincie onderscheidt twee regio's (de huidige concessiegebieden) en zes Deelgebieden. De provincie heeft dit in de Inschrijvingsleidend en het Programma van Eisen verduidelijkt door een nieuw begrip 'Regio' te introduceren en de definitie van het begrip "Deelgebied" aan te passen.	Op diverse plekken in de Inschrijvingsleidend en het Programma van Eisen is het onderscheid tussen Regio en Deelgebied verduidelijkt. In de Begrippenlijst is het begrip Regio toegevoegd en is de definitie van het begrip "Deelgebied" aangepast.
303	J (Sociale Veiligheid)		2	Cijfer OV-klantenbarometer	U stelt dat het niet realistisch lijkt om het huidige cijfer op de OV-klantenbarometer (8,6) op sociale veiligheid tijdens de rit voort te zetten of te verbeteren. Kunt u dit nader toelichten? Hoe kan het dat dit cijfer nu bovengemiddeld hoog is en daarmee niet reeel voor de nieuwe concessie?	De provincie is, na de marktconsultatie sociale veiligheid en gesprekken met andere partijen in het veld, tot de conclusie gekomen dat het wel realistisch is om in te zetten op een hoger cijfer dan 7,5 voor veiligheid tijdens de rit. De provincie heeft de norm aangepast naar een 8,5. Zie ook het antwoord op vraag 40.	In eis 10.3.5 van het Programma van Eisen is '7,5' gewijzigd in '8,5'.
304	K (Overnameregeling)	103 VDL HIJ			U heeft diverse documenten gedeeld over de over te nemen voertuigen. In map "103 VDL HIJ" is PDF document "Citea LLE 99 E_HIJ_31045404" toegevoegd. Op de (technische)tekening in dit document staat aangegeven "HEATER FUEL TANK 45 Ltr.". Bij de schouw hebben wij deze tank niet aangetroffen. Kunt u dit verduidelijken?	De 13 VDL bussen voor Haarlem-Umoud zijn niet van een standkachel(vulpunt) voorzien. De technische tekening blijkt niet correct. De provincie zal de huidige concessiehouder verzoeken om een juiste versie van document "Citea LLE 99 E_HIJ_31045404" op te leveren.	
305	M (Info. stallingen)			Stalling Hoorn	Van welke data moeten inschrijvers uitgaan betreffende gebruik van de nieuwe stalling in Hoorn aan de Berkhoutweg 28-30?	Zie het antwoord op vraag 310.	
306	M (Info. stallingen)				Vooruitlopend op de verplichting om de huidige stalling Alkmaar te gebruiken, hierbij enkele vragen: 1) Is er een traad tekening en/of kabellijst beschikbaar van het buitennetten in Alkmaar? Zo niet, zou dan het type voedingskabel wat voor de Ecotap 60kw laders gebruikt is gedeeld kunnen worden? 2) Is er een stallingsplan/ indelings-tekening beschikbaar van de locatie in Alkmaar? Het liefst in DWG. 3) Is er informatie beschikbaar, zoals een productsheet of aansluit manual, over de Ecotap 60kw laders? 4) Zijn er gegevens beschikbaar over de storingen van de Ecotap 60kw laders? We willen weten of deze storingsgevoelig zijn of niet. 5) Zijn er ooit vragen geweest vanuit de veiligheidsregio over het overdekt stallen en laden van de bussen? 6) Zijn er bijzonderheden in de vergunning waar we rekening mee moeten houden? Zoals een evt. inrichting van het terrein, minimaal bebouwingspercentage, etc.	De provincie heeft geen verplichting opgelegd om de huidige stalling Alkmaar te gebruiken. Zie ook het antwoord op vraag 311. De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: *1) er is al eerder een tekening van Alkmaar gedeeld. *2) er is al eerder een stallingsplan van Alkmaar gedeeld. *3) de specificaties van de laders zijn eerder gedeeld. Aansluitmanuals van de Ecotapladers zijn opvraagbaar bij Ecotap. *4) Er is geen storingshistorie van de Ecotapladers beschikbaar. *5) Dit is in geen enkel regio overleg aan de orde gesteld door de veiligheidsregio. De provincie merkt met betrekking tot vraag 6 op: "De provincie is geen partij en kent de inhoud van de afgegeven vergunning(en) niet."	
307	M (Info. stallingen)			Ontbreken Verhuurovereenkomsten Alkmaar en Haarlem	In bijlage M zijn een aantal Verhuurovereenkomsten opgenomen van de stallingen waarbij de Overnameregeling geldt. De huurovereenkomsten van Alkmaar en Haarlem Industrieweg ontbreken in deze bijlagenlijst. Kunt u deze aan de lijst van Verhuurovereenkomsten toevoegen.	De huurovereenkomst voor Haarlem is bijgevoegd. De provincie heeft voor de stalling in Alkmaar geen overeenstemming met de eigenaar weten te bereiken. (zie ook het antwoord op vraag 311).	
308	M (Info. stallingen)			Huurovereenkomst Industrieweg Haarlem	We hebben de huurovereenkomst van Industrieweg te Haarlem niet gevonden tussen de stukken	Het huurcontract van de gemeente Haarlem is inclusief bijbehorende bijlagen toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.	Het huurcontract van de gemeente Haarlem is als Bijlage M8.1 tm M8.5 toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
309	M (Info. stallingen)			Missende bijlagen	Wij missen de bijlagen van Den Helder en Hoorn, zoals plattegronden en demarcatielijsten wat er niet toebehoort en incl huurovereenkomst is.	De gevraagde bijlagen van de huurovereenkomsten voor Den Helder en Hoorn zijn toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.	De bijlagen van Den Helder en Hoorn zijn toegevoegd als Bijlage M2.1 en Bijlage M3.1 toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.
310	M (Info. stallingen)			Hoorn Stationsplein 2 en Hoorn	In M1 - de bijlage over stallingen - wordt gesproken over de huidige locatie Stationsplein en de nieuw te ontwikkelen locatie Berkhoutweg 28-30. Graag zien we duidelijkheid over deze ontwikkeling. Is er zekerheid over het moment waarop de nieuw te ontwikkelen locatie Berkhoutweg operationeel beschikbaar is. En over het gecontracteerde vermogen op dat moment van ingebruikname voor de vervoerder beschikbaar is voor de locatie en laadinfra. Betekent dit dan tevens dat de bestaande laadinfra door de huidige, en op kosten van de huidige concessiehouder wordt verhuist naar de nieuwe locatie. Graag meer duidelijkheid over deze transitie van bestaande naar nieuwe locatie te Hoorn	De planning is dat de remise aan het stationsplein in Hoorn in 2034 gesloten wordt en de remise aan de Berkhoutweg dan operationeel moet zijn. De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het operationeel maken van de nieuwe locatie aan de Berkhoutweg, d.w.z. inrichting terrein, laadinfra, opstellen, wasplaats, werkplaats, etc. De bouw van de remise kan via de MPO gefinancierd worden als de Concessiehouder dat wenst en de remise zal onderdeel worden van de Overnameregeling. De provincie gaat er van uit dat de huidige laadinfra in de remise aan het stationsplein tegen die tijd volledig zal zijn afgeschreven (gelet op de afschrijvingsperiode van de zero-emissiebusen waarvoor de huidige concessiehouder deze laadinfrastructuur heeft aangeschaft). In dat geval is er geen sprake dat de huidige laadinfrastructuur verplaatst moet worden naar de nieuwe locatie, al staat het de Concessiehouder wel vrij deze laadinfrastructuur te verplaatsen naar de remise aan de Berkhoutweg. In dat geval zijn de kosten van de verplaatsing voor rekening en risico van de Concessiehouder. Voor de nieuwe locatie is een aansluiting aangevraagd van 2MVa met een gecontracteerd vermogen van 1.700 kW.	
311	M (Info. stallingen)			Alkmaar locatie Helderseweg 55	Uit uw mededeling is ons duidelijk geworden dat met de publicatie van de antwoorden op de Nv1 1 vragen, er tevens duidelijkheid komt over de mogelijkheid de locatie te kunnen huren, en daarmee oost uit maakt van de Overnameregeling. In Alkmaar is ook een deel van de laadinfra geplaatst welke tevens tot de Overnameregeling toebehoort. Graag zien we in de beantwoording Nv1 1 een duidelijk beeld ontstaan van wel of niet te gebruiken locatie Alkmaar, Helderseweg 55. Indien wel, welke voorzieningen er dan toebehooren. Indien niet of de provincie dan een andere locatie daarvoor voorstelt. Graag zien we helderheid over de mogelijkheden en implicaties bij de beslissing. Ook hierin wie is dan verantwoordelijk voor herplaatsen van de laadinfra, en heeft dit dan effect op de (het aantal) Overnamervoertuigen. Immers is het aantal laders en bussen 1 op 1 aan elkaar gekoppeld.	De provincie heeft voor de stalling in Alkmaar geen overeenstemming met de eigenaar weten te bereiken over de aankoop van deze locatie. De eigenaar heeft de provincie wel een aanbod gedaan voor huur van deze locatie, maar de huurprijs die de eigenaar vraagt, vindt de provincie niet overeenkomstig met de door de provincie getaxeerde waarde van het terrein. Daarom zal de provincie geen verplichting tot huur van de locatie Alkmaar opleggen, maar laat het aan Inschrijvers over om afspraken over het gebruik van deze of een alternatieve locatie te maken. Als dat betekent dat de laadinfrastructuur verplaatst moet worden, beschrijft de Inschrijver in het kader van G5-deelcore 2 (ZE-implementatieplan) op welke wijze en termijn hij deze verplaatsing zal realiseren, waarbij de provincie de werkelijke kosten van de verplaatsing compenseert.	

312	M (Info. stallingen)			Den Helder	In bijlage M wordt gesproken over een verzwaring naar 660 kW GTV-voormogen. Het is voor ons op dit moment niet duidelijk of dit vermogen beschikbaar zal zijn bij de start van de concessie. Kunt u aangeven of het 660 kW GTV-voormogen bij aanvang van de concessie beschikbaar is, of dat dit pas op een later moment wordt gerealiseerd?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Connexio heeft in afstemming met Provincie Noord-Holland 7 aanvragen gedaan voor netaansluitingen of verzwaring daarvan. De aanvragen zijn samengevat in twee relevante bijlagen, die beschikbaar worden gesteld." De provincie merkt daarbij het volgende op: "De ontvangen samenvatting wordt volledig (met drie bijlagen) gedeeld".	De provincie heeft het document <i>Stand van zaken realisatie electriciteitsaansluitingen januari 26.pdf</i> (brief met drie bijlagen) is toegevoegd aan Bijlage N, map 401 Netaansluitingen Liander/Aanvragen en verzwaringen Liander op de sharepointomgeving.
313	M (Info. stallingen)			Den Helder	Tijdens de schouw is waargenomen dat onder de overkapping twee laders zijn geplaatst. Kunt u aangeven wat het laadvermogen (kW) is van de momenteel aanwezige laders op deze stalling?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Deze twee laders zijn geen onderdeel van de overnameregeling."	
314	M (Info. stallingen)			Hoorn	Tijdens de schouw is waargenomen dat op meerdere locaties op het terrein bodemonsters zijn genomen. Kunt u aangeven of er een bodemonderzoek beschikbaar is? Indien dit niet het geval is, is het dan bekend of er sprake is van bodemverontreiniging op deze locatie?	Het is bij de verhuurder niet bekend dat in, op of aan het verhuurde verontreiniging aanwezig is.	
315	M (Info. stallingen)			Hoorn	Tijdens de schouw is geconstateerd dat het straatwerk op deze locatie zich momenteel in een zeer matige / slechte staat bevindt. Kunt u aangeven of het straatwerk vóór de start van de nieuwe concessie nog zal worden verbeterd, dan wel of de locatie in de huidige staat zal worden overgedragen aan de concessiehouder?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Lopende de concessie worden er werkzaamheden verricht om veiligheid te borgen en schade te voorkomen. Het straatwerk wordt in de huidige staat/staat waarin het zich aan het einde van de concessie bevindt, overgedragen."	
316	M (Info. stallingen)			Hoorn	Aan de straatkant van het terrein hangen twee kleinere laders (laders 15 en 16). Kunt u aangeven wat het laadvermogen (kW) van deze laders is en of deze worden overgedragen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Deze laders zijn geen onderdeel van de overnameregeling. Alleen de 11 laders uit bijlage M maken onderdeel uit van de overnameregeling."	
317	M (Info. stallingen)			Hoorn	Tijdens de schouw is waargenomen dat op de locatie 13 laadpalen aanwezig zijn, hetgeen ook wordt weergegeven op het stallingsplan. In het bijlage M wordt gesproken over "11 x 60 kW-laders". Kunt u verduidelijken hoeveel laders er feitelijk aanwezig zijn op deze locatie? Daarnaast verzoeken wij u aan te geven welke laders onderdeel uitmaken van de overdracht aan de concessiehouder. Indien niet alle aanwezige laders worden overgedragen, vernemen wij graag welke laders dit betreft en wat hiervoor de reden is.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Er zijn 15 laders op het terrein aanwezig, maar alleen de 11 laders uit bijlage M maken onderdeel uit van de overnameregeling."	
318	M (Info. stallingen)			Hoorn (nieuwe stalling)	Bij het raadplegen van het adres Berkhoutherweg 28-30 te Hoorn wordt een locatie weergegeven met de bestemming 'Agrarisch'. Het is ons hierdoor niet duidelijk welke specifieke locatie in de aanbestedingsdocumenten wordt bedoeld. Kunt u aangeven om welke locatie het precies gaat, bij voorkeur door middel van een perceelnummer, aangevuld met een visuele aanduiding van de locatie (bijvoorbeeld een screenshot van Google Maps of een vergelijkbare kaartweergave)?	U vindt de tekening van het terrein met de toekomstige splitsing van de percelen in Bijlage M6.2. Bij de beantwoording van uw vraag heeft de provincie geconstateerd dat in de zuidoostelijke hoek van het perceel een dammeje is weggevaald. Dit dammeje is er in de huidige situatie wel aanwezig. Het dammeje moet op last van Liander en de Veiligheidsregio dienen als tweede toegangsweg het terrein op.	
319	M (Info. stallingen)			Alkmaar	Kunt u aangeven of bekend is of op (delen van) dit terrein sprake is van bodemverontreiniging? Indien dit het geval is, verzoeken wij u te specificeren op welke locaties binnen het terrein deze verontreiniging aanwezig is.	De provincie schrift gebruik van deze stalling niet voor. Zie verder het antwoord op vraag 311.	
320	M (Info. stallingen)			Alkmaar	Kunt u aangeven of door de veiligheidsregio in het verleden opmerkingen en/of bezwaren zijn geuit met betrekking tot het overdekt stallen en laden van zero-emissiebussen op deze locatie? Indien dit het geval is, vernemen wij graag wat de aard van deze opmerkingen en/of bezwaren was.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dit punt is in geen enkel overleg door de veiligheidsregio aan de orde gesteld."	
321	M (Info. stallingen)			Alkmaar	Indien de stalling Alkmaar verplicht dient te worden gebruikt voor de uitvoering van de concessie, verzoeken wij u aan te geven of het straatwerk en/of de stelcomplaten op deze locatie nog zullen worden verbeterd vóór de start van de nieuwe concessie, dan wel of de locatie in de huidige staat zal worden overgedragen aan de concessiehouder.	De provincie schrift gebruik van deze stalling niet voor. Zie verder het antwoord op vraag 311.	
322	M (Info. stallingen)			Haarlem	Tijdens de schouw is aangegeven dat de laadinfrastructuur geen onderdeel zou uitmaken van de overnameregeling. In het gedeelde overzicht wordt onder de kolom 'Laadinfra' echter vermeld: "8 x 100 kW en 44 x 50 kW". Kunt u verduidelijken of deze laadinfrastructuur wel of niet beschikbaar wordt gesteld aan de nieuwe concessiehouder?	De laadinfrastructuur zoals opgenomen in bijlage N maakt deel uit van de overnameverplichting en komt dus beschikbaar voor de Concessiehouder.	
323	M (Info. stallingen)				Op de locatie Haarlem is de verdeler van de laadinfrastructuur gesitueerd in de buitenlucht, voorzien van een overkapping. Kunt u aangeven of bij de realisatie en het gebruik van deze installatie door of namens een installatieverantwoordelijke en/of de veiligheidsregio aandachtspunten, vragen of opmerkingen zijn geuit met betrekking tot de veiligheid van deze opstelling?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Voor elektrificatie was er sprake van een gasvuilpunt. De buitenopstelling is blijven staan ter bescherming van de stroomaansluiting."	
324	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 1	3	Haarlem	Aansluitwaarde >1 MVA t/m 2 MVA, terwijl er 2074 kW gecontracteerd vermogen beschikbaar is. Dit lijkt met elkaar in tegenspraak aangezien er in het ideale geval maximaal 2000 kW aan de aansluiting onttrokken mag worden. Kan u dit verduidelijken?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dit betreft de gegevens zoals vastgelegd bij Liander. Wij bevestigen dat er geen vermogen beschikbaar is boven de 2000 kW."	
325	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 1	3	Hoorn	Graag ontvangen wij alle correspondentie en toezeggingen betreffende het verzwaren van het transportvermogen, inclusief alle correspondentie en toezeggingen over eventuele alternatieve transportvormen.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Connexio heeft in afstemming met Provincie Noord-Holland 7 aanvragen gedaan voor netaansluitingen of verzwaring daarvan. De aanvragen zijn samengevat in twee relevante bijlagen, die beschikbaar worden gesteld." De provincie geeft het volgende aan: "De ontvangen samenvatting is volledig (met drie bijlagen) gedeeld".	Het document <i>Stand van zaken realisatie electriciteitsaansluitingen januari 26.pdf</i> (brief met drie bijlagen) is toegevoegd aan Bijlage N, map 401 Netaansluitingen Liander/Aanvragen en verzwaringen Liander op de sharepointsite.
326	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 1	3	Hoorn (nieuw)	U spreekt over een gewenst transportvermogen van 1700 kW. Is dit transportvermogen toegekend? Graag ontvangen wij alle correspondentie en toezeggingen betreffende het transportvermogen, inclusief alle correspondentie en toezeggingen over eventuele alternatieve transportvormen.	Er is sprake van een transportbeperking op de locatie. Het transportvermogen is nu niet toegekend. Met betrekking tot uw vraag delen we hierbij de stand van zaken: - Er zijn geen toezeggingen gedaan over het moment van verkrijgen van het transportvermogen. - Er is geen correspondentie geweest en er zijn geen toezeggingen gedaan over eventuele alternatieve transportvormen over deze locatie. - In januari 2025 heeft correspondentie plaatsgevonden over het verkrijgen van transportcapaciteit op deze locatie. Hierbij heeft Liander verwezen naar de openbaar toegankelijke informatie uit de postcodecheck. Deze is openbaar te raadplegen op: https://www.liander.nl/grootzakelijk/capaciteit-op-het-net/capaciteit-op-uw-locatie . Omdat de website actueel is en de mail niet, is de mail niet bijgevoegd. - Bij het versturen van de offerte voor een aansluit- en transportvereenkomst heeft Liander de volgende opmerking gegeven: "Overhevelen van het vermogen vanaf de oude stationslocatie is op dit moment niet mogelijk omdat de nieuwe MiddenSpannings-route transportschaarste heeft, dit kan pas opgeheven worden als het net verzaard is en de knelpunten opgelost zijn." De volgende documenten zijn toegevoegd aan de sharepointomgeving: - De aansluit- en transportvereenkomst uit 2024 met bijlagen - Brief Liander 2025 over Tennencongestie met actuele planning aanleg netaansluiting (staat los van moment levering transportvermogen).	De onderstaande documenten zijn op de sharepointomgeving toegevoegd aan Bijlage N, map 401 Netaansluitingen Liander/Aanvragen en verzwaringen Liander: - Hoorn Berkhoutherweg - ATO - getekend (geschoond).pdf - Hoorn Berkhoutherweg - ATO - indicatieve nettekening.pdf - Hoorn Berkhoutherweg - ATO - aanbod (geschoond).pdf - Hoorn Berkhoutherweg - ATO - addendum (geschoond).pdf - Hoorn Berkhoutherweg - Mail transportbeperking tennencongestie bijlage (geschoond).pdf - Hoorn Berkhoutherweg - Mail transportbeperking tennencongestie met actuele datum werkzaamheden.pdf
327	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 1	2	Alkmaar	"Uitgangspunt is dat de laadinfrastructuur op de huidige stalling in Alkmaar onderdeel vormt van de overname regeling" Als er sprake is van een nieuwe locatie, wordt de laadinfrastructuur dan door de huidige concessiehouder oedemonteerd en als losse onderdelen overleerd. Op welk moment?	Zie het antwoord op vraag 311.	
328	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 1	3	Den Helder	U spreekt over een gewenst transportvermogen van 660 kW. Is dit transportvermogen toegekend? Graag ontvangen wij alle correspondentie en toezeggingen betreffende het transportvermogen, inclusief alle correspondentie en toezeggingen over eventuele alternatieve transportvormen.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Connexio heeft in afstemming met Provincie Noord-Holland 7 aanvragen gedaan voor netaansluitingen of verzwaring daarvan. De aanvragen zijn samengevat in twee relevante bijlagen, die beschikbaar worden gesteld." De provincie geeft het volgende aan: "De ontvangen samenvatting wordt volledig (met drie bijlagen) gedeeld".	De provincie heeft het document <i>Stand van zaken realisatie electriciteitsaansluitingen januari 26.pdf</i> (brief met drie bijlagen) is toegevoegd aan Bijlage N, map 401 Netaansluitingen Liander/Aanvragen en verzwaringen Liander op de sharepointsite.
329	M1 (Overzicht stallingen)	tabel 3	7	Aangevraagd Transportvermogen	Graag ontvangen wij een opgave van toegekende transportvermogens. Daarnaast ontvangen wij graag alle correspondentie en toezeggingen betreffende het transportvermogen, inclusief alle correspondentie en toezeggingen over eventuele alternatieve transportvormen.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Connexio heeft in afstemming met Provincie Noord-Holland 7 aanvragen gedaan voor netaansluitingen of verzwaring daarvan. De aanvragen zijn samengevat in twee relevante bijlagen, die beschikbaar worden gesteld." De provincie geeft het volgende aan: "De ontvangen samenvatting wordt volledig (met drie bijlagen) gedeeld".	De provincie heeft het document <i>Stand van zaken realisatie electriciteitsaansluitingen januari 26.pdf</i> (brief met drie bijlagen) is toegevoegd aan Bijlage N, map 401 Netaansluitingen Liander/Aanvragen en verzwaringen Liander op de sharepointsite.

330	M1 (Overzicht stallingen)			Locatie Hoorn	In bijlage M1 wordt gesproken over een nieuw te ontwikkelen remislocatie en tevens is een ontwerp aan de Berkhoutweg opgenomen in de M.8.2 bijlage. We beseffen dat dit ontwikkeling is, maar wel een verplicht te huren locatie. Kunt meer duidelijkheid geven over de kosten welke met deze Berkhoutweg locatie gemeoid gaan zoals Huurkosten en ontwikkelingskosten. Of mag een Inschrijver ervan uit gaan dat de kosten genoemd voor de Stationsplein 2 voor de Inschrijver dan blijven gelden voor de gehele concessieperiode.	Nee, van dat laatste mag u niet uitgaan. Inschrijvers dienen de realisatiekosten van de nieuwe stalling in de FEO van hun Inschrijving te verwerken (zie ook het antwoord op vraag 310). De huurkosten betreffen uitsluitend de kosten voor de huur van het terrein en niet de kosten van de opstallen.	
331	M1 (Overzicht stallingen)			Stalling Haarlem	Gezien de omvang van de stalling Haarlem en het huidige gecontracteerde vermogen daar willen wij u vragen om de uitbreiding van gecontracteerd vermogen (2.074 KW) ook daar alvast aan te vragen tot het maximaal mogelijke. Wij horen graag of u daarvoor open staat.	De provincie staat hier niet voor open en ziet hierboven ook geen mogelijkheden. Reden is dat de provincie zelf geen contractpartij is en daarom geen aanvraag tot uitbreiding van het gecontracteerd vermogen kan indienen.	
332	N (Overnameverplichting)	919907	5.1 pag. 15	Overnamewaarde bussen	In dit rapport van Ricardo staat dat er op de boekwaarde een afslag van € 267.691 is bepaald waardoor de overnamewaarde € 16.569.850 bedraagt. De afslag is, zoals o.a. in art. 3.4.2 onder tabel 5 is beschreven, berekend door de gemiddelde reparatiekosten per bus te extrapoleren tot een totaal afslagbedrag. Begrijpen wij het goed dat ondanks de extrapolatie inschrijvers mogen uitgaan van een basis overnamebedrag van € 16.569.850?	De aanname klopt met het volgende voorbehoud: voor de concessie wisseling zal beoordeeld worden of de eind 2025 geconstateerde tekortkomingen zijn verholpen en of nieuwe aanvullende tekortkomingen zijn ontstaan.	
333	N (Overnameverplichting)	[2] 920367 - Waardebepaling ZE materieel + Laadinfrastructuur		Waardebepaling Ebusco 2.2	U verwacht een aanzienlijk verschil in verreden kilometers tussen de Ebusco 2.2 bussen in 'Connooion' en R-NET' uitvoering op het moment van overname, respectievelijk ca. 600.000 km en 820.000 km. Naast kalenderduur heeft het aantal verreden kilometers ook impact op de restwaarde van een voertuig. Kunt u de waardebepaling aanpassen, met daarbij inachtnemend het aantal verreden kilometers?	De waardebepaling is gebaseerd op het aankoopbedrag verminderd met de lineaire afschrijving in 15 jaar naar een restwaarde van €0 en achterstallig onderhoud cq geconstateerde defecten. Er wordt geen rekening gehouden met de kilometerprestatie van de voertuigen.	
334	N (Overnameverplichting)	502 Leveranciersverklaring bussen		Kilometrage Ebusco 2.2 bussen; R-NET variant	Kunt u bevestigen dat er geen kilometerbeperking van toepassing is op alle 3 afgegeven leveranciersverklaringen ten aanzien van de 3 busvarianten? Indien ja, kunnen wij er daarmee ook vanuit gaan dat de huidige Ebusco R-NET bussen gedurende de voorziene levensduur van 15 jaar ook meer dan 1.500.000 kilometer kunnen rijden?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Nee, dat kunnen wij niet bevestigen."	
335	N (Overnameverplichting)	Annex Addendum - signed-Gotlon_Contract_Letter		Garantievoorwaarden batterijpakketten Ebusco / Gotlon	Kunt u bevestigen dat de back-to-back batterijgarantieverklaring van Gotlon, zoals die gesteld is in de richting van Transdev, straks ook door Gotlon wordt overgedragen naar de nieuwe concessiehouder?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij verwijzen u naar bijlage 'Transfer warranty Haarlem Ijmond 2026 Ebusco.pdf'. Deze is door de provincie opgenomen in Bijlage N, map 502.	
336	N (Overnameverplichting)	Annex Addendum - signed-Gotlon_Contract_Letter		Garantievoorwaarden batterijpakketten Ebusco / Gotlon	In de back-to-back batterijgarantieverklaring van Gotlon wordt gesteld dat: "All other warranty terms, performance criteria, and obligations remain unchanged and shall follow the same terms and conditions as agreed between Ebusco BV and Transdev/CXX." Kunt u bevestigen dat alle garantie bepalingen, performance criteria and verplichtingen zoals benoemd door Gotlon zijn opgenomen in het document 'Bijlage B-1.3C SPECIFIEKE GEBRUIKSVORWAARDEN EN SPECIFICATIES BATTERIJEN'? Indien dit niet het geval is, kunt u alle andere condities delen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij verwijzen u naar bijlage 'Transfer warranty Haarlem Ijmond 2026 Ebusco.pdf'. Deze is door de provincie opgenomen in Bijlage N, map 502.	
337	N (Overnameverplichting)	Appendix 11 - EBUSCO 2.2 - Meetrapport ISO 16121		ISO 16121	Wat is de positie van de medezeggenschapsraad (en eventuele andere chauffeur beslissingsorganen) ten aanzien van de non-conforme items uit het ISO 16121 rapport van de Ebusco 2.2 12m? Zijn deze items aan te passen naar conformiteit en zo ja, wat is daarvoor nodig?	Zie het antwoord op vraag 112.	
338	N (Overnameverplichting)	Ebusco concept planning gotlon batch 6 20251106		Vervanging batterijpakketten	Kunt u bevestigen dat alle batterijpakketten zijn vervangen conform de opgegeven planning van Ebusco (afroning werkzaamheden bus 50 op woensdag 4 februari 2026)?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dat kunnen wij niet bevestigen. Op dit moment zijn 20 Ebusco bussen voorzien van een nieuwe batterij. De komende maanden worden de resterende voertuigen ook voorzien van een nieuwe batterij."	
339	N (Overnameverplichting)	ISO rapport VDL Citea LLE Isri		ISO 16121	Wat is de positie van de medezeggenschapsraad (en eventuele andere chauffeur beslissingsorganen) van beide concessies ten aanzien van de non-conforme items uit het ISO 16121 rapport van de VDL LLE 9.9m? Zijn deze items aan te passen naar conformiteit en zo ja, wat is daarvoor nodig?	De provincie heeft geen ISO-normering gekoppeld aan de gestelde eisen. De provincie kan niet beoordelen wat de positie van de medezeggenschapsraad van een vervoerder is. De Bussen worden in de bestaande configuratie overgedragen. Indien uit regelgeving blijkt dat de nieuwe concessiehouder verplicht is, of vanuit inspraak vanuit de medezeggenschapsraad deze aanpassingen wil maken, is dat een zaak voor de nieuwe Concessiehouder. Zie ook het antwoord op vraag 112.	
340	N (Overnameverplichting)	Status batterij-ombouw Ebusco 2.2 HU		Vervanging batterijpakketten	Het document 'status batterij-ombouw Ebusco 2.2 HU' suggereert dat er slechts 9 Ebusco bussen zijn voorzien van een nieuwe batterij. Is deze informatie juist en hoe moeten we dit document zien in relatie tot het document 'Ebusco concept planning motion batch 6 20251106'? Kunt u voorzien in een exacte planningsupdate van de batterijvervanging van alle over te nemen Ebusco 2.2 bussen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Zie antwoord op vraag 338".	
341	N (Overnameverplichting)	Status batterij-ombouw Ebusco 2.2 HU		Vervanging batterijpakketten	Graag ontvangen we meer verduidelijking rondom de batterijvervanging op de Ebusco 2.2 bussen. We ontvangen graag alle officiële correspondentie tussen Ebusco en de huidige vervoerder omtrent deze batterijvervanging, waarin onder andere de aanleiding, omvang, garantiewijzigingen, planning en alle andere verplichtingen beschreven staan.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Zie antwoord op vraag 338".	
342	N (Overnameverplichting)			Stalling Haarlem: Wat is de batterijcapaciteit en (ont)laadvermogen van de batterij van iWell?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De batterij van iWell maakt geen deel uit van de Overnameregeling."		
343	N (Overnameverplichting)			Stalling Haarlem: Is er een kabeltracé en/of kabeljst beschikbaar van het buitenterrin (specifiek de laadinfra hebben we nodig)?	De gevraagde informatie is opgenomen in de documenten "2078 009020 Haarlem Industrierweg revisie A dd 2021-1-29.pdf" en "2078 BL6210 Haarlem Industrierweg Blokschema Voedingssysteem dd 2021-1-14.pdf" die op de sharepointomgeving in Bijlage N, map 202 Schema's laadinfra zijn opgenomen.	Documenten zijn toegevoegd aan de sharepoint-omgeving	
344	N (Overnameverplichting)			De huidige Alkmaarse VDL's hebben een dieselelstandkachel en voldoen daarmee niet aan eis 11.2.3 van het PVE. Daarin wordt immers gesteld dat milieuprestaties van zero-emissievoertuigen ook gelden voor apparatuur tbv klimaatbeheersing zoals standkachels. Wilt u bevestigen dat de Alkmaarse VDL's onthefing hebben voor eis 11.2.3?	De over te nemen zero-emissiebussen mogen in de bestaande uitvoering worden ingezet en behoeven dus niet te voldoen aan eis 11.2.3 voor wat betreft standkachels. Zie ook het antwoord op vraag 38.		
345	N (Overnameverplichting)			In de werkplaatshistorie zien we de standaard preventie en storingen. Wij missen een overzicht van de status van eventuele modificaties die door de leverancier uitgegeven zijn. Wilt u die ont verstrekken?	De provincie heeft het van de huidige concessiehouder verkregen overzicht van modificaties toegevoegd aan de sharepointomgeving.	Het document 'Overzicht modificaties Ebusco 2.2.png' is in de sharepointomgeving toegevoegd aan Bijlage N, map 105 EBUSCO.	
346	N (Overnameverplichting)			Wij missen informatie over het verbruik van de verplicht over te nemen voertuigen. Wilt u een overzicht van het verbruik op dagbasis per bus van tenminste het afgelopen jaar verstrekken? Zo kunnen wij het effect van weersomstandigheden op het verbruik achterhalen en uitvoerbare materieelomlopen maken.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Met het verstrekken van deze gegevens (N.B. op maandbasis) is naar onze mening voldoende informatie geleverd om een level playing field te garanderen."	De documenten 'Verbruiksgegevens 2025 elektrische bussen HIJ en Verbruiksgegevens 2025 elektrische bussen NHN' zijn in de sharepointomgeving toegevoegd aan Bijlage N, map 104 OH en km Data Bus op de sharepointsite.	
347	N (Overnameverplichting)			Zijn er afspraken gemaakt met Ebusco voor de verplicht over te nemen bussen indien Ebusco ophoudt te bestaan? Zo ja, wilt u die afspraken beschikbaar stellen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Nee, er zijn geen afspraken dienovereenkomstig gemaakt."		
348	N (Overnameverplichting)			In de waardebepaling ZE-materieel + Laadinfrastructuur [2] wordt aangegeven dat de aanschafwaarde van de vervangende batterij 100KEUR bedraagt. Wij hebben gereide twijfel dat deze waarde te hoog is. Wij verzoeken u om deze opgegeven waarde te controleren.	De waarde van de vervangende batterijen zijn bepaald op basis van de oorspronkelijke aankoopbedragen omdat de batterijen onder garantie zijn vervangen.		
349	N (Overnameverplichting)			In paragraaf 2.6.1 van de inschrijvingsleidraad geeft u aan dat de overdracht van de zero-emissiebussen en de bijbehorende laadinfrastructuur een aangelegenheid is tussen de huidige concessiehouders en de opvolgende concessiehouder, en dat de concessieverlener hierin geen partij is. Tegelijkertijd verstrekt u als concessieverlener informatie in het kader van deze aanbesteding, waarbij het aan inschrijvers is om deze informatie te beoordelen en zo nodig om aanvullende verduidelijking te verzoeken. Kunt u bevestigen dat, indien tijdens de aanbesteding gevraagde informatie niet, onvolledig of onjuist wordt verstrekt, dit niet zonder meer kan worden aangemerkt als uitsluitend de verantwoordelijkheid van de (opvolgende) concessiehouder, en dat de concessieverlener hiervoor een eigen verantwoordelijkheid behoudt?	Nee, dat kan de provincie niet bevestigen. De provincie is niet verantwoordelijk voor de door de huidige concessiehouder verstrekte informatie. Wel is de provincie bereid gemotiveerde informatieverzoeken die zij in het kader van deze aanbesteding ontvangt voor te leggen aan de huidige concessiehouder.		
350	N (Overnameverplichting)			Overnameregeling	In bijlage N zijn de diverse documenten opgenomen t.a.v. de voertuigen en laadinfra overname in juli 2028. De concessie heeft een termijn van 13 jaren. Er ontbreekt echter een algemeen reglement als Overnameregeling, voor 2028 en tevens 2041 indien er een afschrijvingstermijn van 15 jaren geldt. Kunt voor beide momenten 2028 en 2041 duidelijkheid geven door de Overnameregeling als document toe te voegen.	In paragraaf 2.6.1. van de Inschrijvingsleidraad staat de overnameverplichting van de 109 voertuigen en bijbehorende Laadinfrastructuur beschreven. De provincie heeft in Bijlage N alle relevante informatie over deze overnameverplichting toegevoegd. De provincie heeft voor de overname aan het einde van de Concessie de model overnameregeling (bijlage K) toegevoegd aan de stukken.	Bijlage K is toegevoegd aan de stukken op TenderNed

351	N (Overnameverplichting)			Overname materieel Noord-Holland Noord	In artikel 7.2 van bijlage B.3 Concept Uitvoeringsovereenkomst wordt vermeld dat alleen bussen die in 2023 of 2024 in de huidige concessie Noord-Holland Noord zijn ingestroomd, opgenomen worden in de overnameregeling. Uit de documentatie van de nieuwe concessie blijkt dat 51 bussen die thans in de concessie Noord-Holland Noord rijden en overgenomen dienen te worden ingestroomd zijn tussen oktober 2019 en januari 2020. Daarmee komen deze bussen niet in aanmerking voor overname. Toch zijn inschrijvers verplicht deze bussen over te nemen. Kunt u verduidelijken waarom deze bussen wel overgenomen moeten worden?	In november 2022 hebben GS van de provincie Noord-Holland een transitieplan vastgesteld (Vaststellen aanpassingen concessies en aangaan financieringsovereenkomsten ZE-materieel n.a.v. Transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland" met registratienummer: 1901331/191358 d.d. 8 november 2022). Onderdeel van het transitieplan was een gewijzigde Overnameregeling (verruiming): "Voor Zero Emissie Bussen (niet zijnde Auto's) die voor 31-12-2024 voor het eerst op kenteken worden gezet, alsmede voor tank- en laadinfrastructuur die bedoeld is voor deze Bussen, geldt – indien de Concessiehouder dit wenst – een overnameregeling." De huidige concessiehouder heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.	
352	N (Overnameverplichting)			Overname batterijen Ebusco	Van de Ebusco's worden de batterijen vanaf 1 januari 2026 afgeschreven. Deze batterijen hebben een garantie van 8 jaar, waardoor deze ofwel in 2033 wederom vervangen moeten worden, ofwel de bussen dan vervroegd moeten uitstromen. De bussen zijn in 2020 in dienst gekomen, waardoor het niet noodzakelijk is deze batterijen nu al te vervangen. Kunt u daarom bevestigen dat de bussen bij overname voorzien zijn van een batterij die tot einde inzettermijn (15,5 jaar) en dus (afhankelijk van de bus) tot februari, maart, april 2036 kunnen rijden zonder additionele batterijvervanging, daarbij voldoende aan de gebruiksvorschriften van Ebusco (zoals, maar niet uitsluitend een maximale degradatie van 80%)?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De garantie van 8 jaar op de batterijen gaat in op het moment van ingebruikname van de batterij; de vervanging van de batterijen heeft in 2025/2026 plaats gevonden."	
353	N (Overnameverplichting)			Overname VDL bussen	Kunt u bevestigen dat de overname waarde van de batterijen voor de VDL bussen € 0,- is.	Ja, de provincie bevestigt dat.	
354	N (Overnameverplichting)			Afwijkende waardes	In het rapport meetresultaten zien wij bij twee bussen afwijkende waardes ten opzichte van de overige bussen. Dit betreft bus 7621 en 7593. Kunt u dit verklaren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Dit is te verklaren uit een registratiefout."	
355	N (Overnameverplichting)			60 kw DC laders Hoom	In de waardebepaling van de laadinfrastructuur staat bij de laadinfra in Hoom een opmerking vermeld van Wil van Roij: "Opgave CXX komt niet overeen met documentatie". Kunt u verduidelijken hoe we hiermee om moeten gaan?	U kunt deze opmerking negeren. Het gaat hierbij om een afwijking van €28, een bedrag dermate klein dat hier verder geen rekening mee is gehouden.	
356	Overig	Nvl-0	4	Vraag 23	In de antwoorden van Nvl-0, vraag 23, geeft u aan een extra schouw te organiseren. Graag zouden wij dan nog een mogelijkheid zien om de locaties Alkmaar en Haarlem te bezichtigen.	Zie mededeling 3 in Nvl-0	
357	Overig				We zien in de data dat er een minikaartje is uitgegeven en dat deze voor 31 euro aan opbrengsten heeft opgeleverd. Zou u kunnen toelichten wat dit kaartje precies inhoudt en hoe deze (minimale) opbrengsten zijn gerealseerd?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "E19058 betreft de minimakaartjes van de gemeente Alkmaar. Deze papieren tickets met barcode worden vantevoren geprint en aan de gemeente Alkmaar ter beschikking gesteld, die deze vervolgens uitgeeft aan hun inwoners. Het is de voor de reizigers 'gratis' variant van ticket E18038 Eurokaartje Alkmaar. De gemeente betaalt deze kaartjes. Er wordt niet in het voertuig afgerekend. De nominale waarde van deze tickets is 1 euro incl btw dus 0,92 excl btw. Kennelijk is die waarde bij het valideren van de barcodetickets zeer incidenteel gelogd, waardoor deze kaartsoort in het opbrengstenrapport K10B is opgenomen."	
358	Overig			VENOM data	op 12-12-2025 hebben wij bij VENOM een aanvraag gedaan om matrices te ontvangen voor het gebied om te gebruiken voor de indiening van deze aanbesteding. Wij ontvingen op 19-1-2026 als antwoord dat er overleg is met de provincie Noord-Holland en dat deze matrices samen met de bestekstukken zouden worden aangeleverd. In de bestanden kunnen wij deze echter niet vinden. Kunt u deze nog aanleveren?	De provincie heeft de databestanden waarvoor u een aanvraag bij VENOM heeft gedaan in de sharepointomgeving opgenomen.	De documentenset 'Data VENOM 2024' is toegevoegd aan de sharepointomgeving.
359	Overig			Bijlage B6.1 dienstregeling lijn N30	In Bijlage B6.1 is geen dienstregelingtabel van lijn N30 opgenomen. Kunt u deze doen toekomen	Ja, de provincie heeft de dienstregelingtabel als bijlage toegevoegd bij het Programma van Eisen.	De Dienstregeling van lijn N30 is toegevoegd als Bijlage B6.1a bij het Programma van Eisen.
360	Overig			Versterkingsritten	Wij missen een overzicht van de versterkingsritten binnen de concessie. Wilt u een overzicht verstrekken van de in 2024 en 2025 ingezette versterkingsritten?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij hebben de versterkingsritten conform uitvraag met Mipov element O11 geleverd."	
361	Overig			Volledigheid databestanden	In de bezettingscijfers per rit, per halte (bijvoorbeeld 146, 2025_Q4_K12), welke is meegeleverd met de datalevering van 17-02-2026, vinden wij lijn 244 slechts gedeeltelijk terug. Enkel de bezetting op de lijn binnen het concessiegebied zijn terug te vinden. Het gaat om een rit met de concessie Amstelland-Meerlanden gedeelde lijn. Uiteindelijk is de bezetting over de lijn als geheel relevant, niet alleen het trajectdeel tussen Beverwijk en Haarlem. Bent u bereid de bezettingscijfers van de lijn als geheel te delen? En kunt u aangeven hoe in andere databestanden met deze lijn is omgegaan?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Als concessiehouder van de concessie Haarlem IJmond kunnen wij geen cijfers van de concessie Amstelland-Meerlanden delen."	
362	SF 12			Financieel econ. onderbouwing	Dit standaardformulier ontbreekt nog. Graag dit document spoedig verstrekken.	De provincie heeft Standaardformulier 12 tegelijk met de Nvl-1 gepubliceerd.	Standaardformulier 12 (Financieel Economische Onderbouwing) is aan de aanbestedingsdocumenten toegevoegd.
363	SF 12			Financieel Economische Onderbouwing	Standaardformulier 12 (Financieel Economische Onderbouwing T2) hebben wij nog niet aangetroffen in de aanbestedingsdocumentatie. Kunt u deze toevoegen?	Zie het antwoord op vraag 363.	
364	SF 14			Lijn in Deelgebied Texel	Kunt u voor het Lijntype "Lijn in Deelgebied Texel" aangeven wanneer deze in het dagdeel Spits, Overdag, Avond of Overig valt?	Voor dit Lijntype geldt dezelfde indeling in bedieningsperiodes als voor Streeksprinter, Wijk- en Basisverbinder zoals opgenomen in Tabel 3 van het Programma van Eisen. De provincie heeft in Standaardformulier 14 een voetnoot toegevoegd bij de betreffende Lijntypes.	In Standaardformulier 14 is een voetnoot toegevoegd.
365	SF 14			Lijn in Deelgebied Texel	Met het oog op de vergelijkbaarheid van de Inschrijvingen vragen wij u aan te geven met welke aantallen per dagtype gerekend moet worden voor de lijn die dient aan te sluiten op de afvaarten van de 'tussenboot' van TESO? Dienstregeling 2030 is immers nog niet door TESO gepubliceerd. Kunt u tevens aangeven welk type dienstregeling TESO per dag zal hanteren? De inzet van de tussenboot varieert namelijk.	Voor uw Inschrijving dient u uit te gaan van de Dienstregeling van de TESO in 2026.	
366	SF 14			Maatwerkverbinder	Kunt u voor het Lijntype "Maatwerkverbinder" aangeven wanneer deze in het dagdeel Spits, Overdag, Avond of Overig valt?	Zie het antwoord op vraag 364.	In Standaardformulier 14 is een voetnoot toegevoegd.
367	SF 14			Lijn Beverwijk - Haarlem - Amsterdam Zuid	Kunt u voor het Lijntype "Lijn Beverwijk - Haarlem - Amsterdam Zuid" aangeven wanneer deze in het dagdeel Spits, Overdag, Avond of Overig valt?	Zie het antwoord op vraag 364.	In Standaardformulier 14 is een voetnoot toegevoegd.
368	SF 8			Bereidverklaring bankgarantie	Onze bank verzoekt om de volgende tekst op te nemen in de bereidverklaring: "Deze verklaring wordt uitsluitend beheerd door Nederlands recht en eventuele geschillen die daaruit voortvloeien zullen in eerste instantie worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag". Bent u hiertoe bereid?	Ja, de provincie is hier in die zin toe bereid dat het de bank is toegestaan deze tekst toe te voegen aan de bereidverklaring. De provincie wijst er daarbij op dat een dergelijke forumkeuze alleen geldt ten aanzien van geschillen tussen de inschrijver en de bank en geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van het College van Beroep van het bedrijfsleven (zoals bepaald in paragraaf 3.11.2 van de Aanbestedingsleidraad).	
369	Standaardformulieren (bij Bestek)	12 t/m 19		Ondertekening	In de aanbestedingsleidraad hoofdstuk 4.1.6 schrijft u dat alle pagina's van de inschrijving geparafeerd dienen te worden. In het document standaardformulier, standaardformulier 12 staat dat met het rechtsgeldig ondertekenen van het Word document, bevestigd wordt dat het Excel document volledig en juist is ingevuld. Begrijpen wij goed dat hiermee alleen de Word/PDF versie ondertekend dient te worden en het Excel document niet? Voor de Excel documenten die een handtekening vragen, volstaat het om de eerste pagina in PDF te zetten en te ondertekenen?	Uw aanname is in de basis juist, ondertekening van het Word document is in de meeste gevallen voldoende. Voor een aantal gevallen wenst de provincie ook een ondertekening van het Excel document, in deze gevallen is in het Excel document een ondertekeningblok toegevoegd. Het volstaat dan dus om de eerste pagina in PDF te zetten en te ondertekenen. Daarnaast heeft de provincie in het document standaardformulieren bij standaardformulier 14 een verwijzing verbeterd.	In Standaardformulier 14 is een verwijzing aangepast
Mededeling 5	Bijlage M			Toegang tot stallen		De provincie heeft van de huidige concessiehouder een brief ontvangen betreffende de toegang van de Concessiehouder tot een aantal stallen tijdens de implementatieperiode van de Concessie.	Bijlage M10 - Getekende brief CXX 'Toegang concessiehouder NWNH tot remises concessies NHH en HJ' is aan de aanbestedingsdocumenten toegevoegd.
Mededeling 6	Bijlage M			Toegang tot stallen		De provincie heeft een concept-opstalovereenkomst ontvangen voor de locatie in Beverwijk.	Bijlage M11 - Concept Opstalovereenkomst laadinfra busremise Beverwijk is aan de aanbestedingsdocumenten toegevoegd.