

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
370	A (Concessiebesluit)	Artikel 11.2		Wijziging van zeggenschap	<p>In artikel 11.2 van het Ontwerp Concessiebesluit is aangegeven dat in beginsel schriftelijke toestemming van de Concessieoverlener is vereist voor wijziging van zeggenschap bij de Concessiehouder. Potentiële inschrijvers zijn onderdeel van een groep van ondernemingen waarvan vele rechtspersonen deel uitmaken. Soms bestaat een groep van ondernemingen uit een subgroep van ondernemingen die in het Openbaar Vervoer actief is en uit andere subgroepen van ondernemingen die in geheel andere sectoren actief zijn, die voor een concessieoverlener in het geheel niet relevant zijn. Ook kan het daarbij gaan om ondernemingen die in het geheel niet in Nederland actief zijn.</p> <p>Gezien de lange looptijd van de Concessie en de wijzigingen in zeggenschap die in elke groep van ondernemingen en/of bij daartoe behorende rechtspersonen en subgroepen van ondernemingen van tijd tot tijd plaatsvindt, hebben we de volgende vragen:</p> <p>a. Bent u bereid om de verplichting van toestemming te wijzigen in een verplichting tot melding vooraf van een wijziging van zeggenschap?</p> <p>b. Zo nee, bent u dan wel bereid om de verplichting tot toestemming te beperken tot de subgroep van de inschrijver die (mede) in het openbaar vervoer in Nederland, dan wel (mede) in het openbaar vervoer actief is? Dan is de verplichting minder bezwaarlijk voor de inschrijver dan wanneer die verplichting alle subgroepen en ondernemingen zou raken ongeacht of zij in het openbaar vervoer actief zijn en ondanks of zij wel of niet in Nederland actief zijn. En dan is er ook geen sprake meer van benadeling van groepen van ondernemingen die in meerdere sectoren en landen actief zijn ten opzichte van groepen van ondernemingen die alleen in het openbaar vervoer (in Nederland) actief zijn.</p>	<p>a. Nee, daartoe zijn wij niet bereid.</p> <p>b. Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Daarbij benadrukken wij dat artikel 11.2 alleen betrekking heeft op een wijziging van zeggenschap (direct of indirect) bij de Concessiehouder. Voor een wijziging van zeggenschap bij een rechtspersoon in een andere subgroep van ondernemingen, die geen gevolgen heeft voor de zeggenschap (direct of indirect) bij de Concessiehouder is dus geen toestemming van de provincie vereist.</p>	
371	A (Concessiebesluit)	Artikel 16	15	Wijziging Concessiebesluit	De looptijd van de concessie NWNH is met 13 jaar en een verlengsoptie van 2 jaar lang, zeker gezien het feit dat tegenvallende reizigersopbrengsten volledig bij de concessiehouder wordt gelegd. Nieuwe technologieën bieden kansen en onzekerheden, die de bestaande reizigersstromen sterk kunnen doen wijzigen. In geval van grotere stromen roemt u de opbrengsten af. Kunt u bevestigen dat grote (+10%) afname van de reizigersstromen, bijvoorbeeld door veranderend mobiliteitsgedrag als gevolg van autonoom vervoer onder artikel 16 van het Concessiebesluit valt?	De provincie kan en wil dit niet bevestigen om strategisch gedrag (het rekenen met hoge reizigersopbrengsten) bij het inschrijven op de aanbesteding tegen te gaan. Wel is de provincie bereid om in geval van majeure ontwikkelingen buiten de invloedssfeer na te gaan of deze aanleiding geven tot een aanpassing van de concessie. De provincie heeft deze mogelijkheid toegevoegd aan artikel 16.1 van het Concessiebesluit. Aan dit artikel is ook de mogelijkheid toegevoegd om de concessie aan te passen als de middelen die de provincie voor de concessie kan aanwenden structureel wijzigen.	Aan artikel 16.1 van het Concessiebesluit is een extra sub toegevoegd die luidt: 'majeure ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de concessiehouder die een grote (al dan niet financiële) impact hebben voor de Concessiehouder (zowel positief als negatief);' Aan artikel 16.1 sub d van het Concessiebesluit is toegevoegd: 'v. structurele wijzigingen in de middelen die de Concessieoverlener kan aanwenden ten behoeve van de Concessie;'
372	Algemeen			Planning	<p>Ondanks de door u geleverde inspanningen door vooraf een dataroom ter beschikking te stellen constateren wij dat bij het publiceren van het Bestek er informatie ontbrak, onjuist of onvolledig was. Hierdoor hebben geïnteresseerde partijen, anders dan de huidige concessiehouder, tot de antwoorden van NvI-1 moeten wachten op deze informatie. Hierdoor ontstaat, mede vanwege krappe tijdsplanning, een voordeel voor de huidige concessiehouder. Het gaat onder andere om de volgende onderwerpen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. MIPOV data die onvolledig was bij publicatie bestek 2. Voorwaarden rondom de methodiek voor bepalen van bezettingsgraad zijn gewijzigd, die essentieel zijn voor de uitvraag bij voertuigleveranciers 3. Wijziging waardering in de weging van overige lijnen en vraagafhankelijk vervoer 4. Stalling Alkmaar (waar o.a. het gecontracteerd vermogen voor de huidige concessiehouder bekend is, maar overige inschrijvers nu pas de informatie kunnen achterhalen) 5. Informatie over te nemen voertuigen 6. Informatie over te nemen laadinfra 7. Projectbegroting stalling Hoorn 8. Publicatie overnameregeling <p>Om een gelijk speelveld te garanderen, verzoeken we u de indatatum tot eind september uit te stellen. Dit betekent namelijk dat de aanbesteding effectief met 6 weken wordt uitgesteld, zijnde de periode van publicatie bestek tot publicatie NvI-1. Deze tijd is noodzakelijk om overige inschrijvers gelegenheid te geven de bij het publiceren van het bestek nog ontbrekende informatie te analyseren, uitgangspunten uit te harden en de interne besluitvorming af te ronden. We pleiten bewust voor een effectief uitstel van 6 weken, waarmee we erop doelen dat de zomervakantieperiode buiten beschouwing wordt gelaten, omdat in deze periode nauwelijks voortgang gemaakt kan worden.</p>	De provincie gaat grotendeels mee in uw verzoek en heeft op 10 april jl. NvI-2a gepubliceerd met daarin de mededeling 9 dat de uiterste termijn voor het indienen van een inschrijving is gewijzigd naar 3 september. Dit betekent een uitstel van 10 weken, daarmee is de provincie van mening dat ze rekening houdt met een redelijke vakantieperiode. De provincie heeft deze aanpassing verwerkt in de versie van de Inschrijvingsleidraad die tegelijk met deze NvI-2b is gepubliceerd.	In de tabel in paragraaf 3.5 en in paragraaf 3.9.1 van de Inschrijvingsleidraad is de uiterste datum voor het indienen van de inschrijvingen aangepast. Tevens zijn in de tabel de data waarop de gunningsbeslissing in principe wordt medegedeeld en de bezwaartermijn eindigt aangepast.
373	B (PvE)	5	58	Overnameregeling	Bij deze concessie zitten 109 bussen in de overnameregeling. In uw beantwoording van vraag 256 geeft u aan dat wij hier in de implementatieperiode nadere afspraken met de huidige vervoerder zullen moeten maken. Bent u bereid om aanvullende regels te stellen omtrent de verplichting van de vertrekkend vervoerder om mee te werken aan een soepele overgang van concessie? Specifiek vragen wij: De huidige concessiehouder is verplicht om al in mei en juni 2028 bussen ter beschikking te stellen voor inbouw van nieuwe apparatuur. Hierbij geldt vanzelfsprekend dat de operatie en het genereren van inkomsten van de huidige concessies niet in geding mogen komen.	De huidige concessiehouder dient mee te werken aan het beschikbaar stellen van over te nemen bussen voorafgaand aan de start van de concessie zolang hierdoor de operatie van de huidige concessies niet in geding komen en dit niet leidt tot een opbrengstenderving voor de huidige concessiehouder. Tijdens de implementatie zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt.	
374	B (PvE)	11.1.1		initiatieven op het gebied van duurzaamheid	U vraagt volledige medewerking aan initiatieven en onderzoeken van de concessieoverlener betreffende duurzaamheid. Volledige medewerking is een erg ruim begrip. Om hier akkoord op te geven zijn hiervoor randvoorwaarden belangrijk. Kunt u deze specificeren?	Nee, dat kan de provincie niet. Door de duur van de concessie is niet te voorzien welke initiatieven zich tijdens de looptijd van de Concessie zullen voordoen. De provincie verwacht dat de Concessiehouder meewerkt aan nu nog niet aan te geven initiatieven als de provincie daartoe een verzoek doet.	
375	B (PvE)	11.1.2	97	HBE's	In uw antwoord op vraag 44 van NvI 1 geeft u aan dat buurtbussen uitgezonderd zijn, zolang er geen zero-emissiebuurtbussen zijn die met een rijbewijs B gereden kunnen worden. Ook geeft u aan dat de aanschaf van buurtbussen in de implementatie besproken worden. Het kan goed zijn dat de situatie ontstaat een concessiehouder een volledige ZE exploitatie aanbiedt op hernieuwbare energie én dat er zero-emissiebuurtbussen beschikbaar zijn, maar dat de instroom van deze voertuigen later is dan de start van de concessie. Dit levert de situatie op dat de concessiehouder geen aanspraak kan doen op de ERE's, zonder dat dit volledig binnen de invloedssfeer valt. Kunt u daarom bevestigen dat de ERE's aan de concessiehouder toekomen, ongeacht of de buurtbussen zero-emissie zijn of niet en dat de buurtbussen pas gaan meetellen op het moment dat deze als zero-emissie geïntroduceerd zijn in de concessie en niet op het moment dat deze mogelijk beschikbaar zijn?	Ija, de provincie bevestigt dit. Zie ook het antwoord op vraag 376.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
376	B (PvE)	11.1.2	95	ERE/Buurtbussen	In uw antwoord op NVI-vraag 44 geeft u aan dat de huidige diesel-Buurtbussen niet meetellen in de beoordeling of de Dienstregeling volledig met Zero-Emissievoertuigen wordt uitgevoerd zolang er geen Zero-Emissiebuurtbussen zijn die met een rijbewijs B gereden kunnen worden. Mogen wij ervan uitgaan dat hier bedoeld wordt zolang deze bussen niet door u ter beschikking van de Concessiehouder worden gesteld (oftewel zolang deze niet in de Concessie worden ingezet)? Bent u tevens bereid de tekst in het PvE hierop aan te passen?	Ja, dat wordt inderdaad bedoeld. De provincie heeft eis 11.1.2 van het Programma van Eisen aangepast.	Aan de eerste zin van eis 11.1.2 van het Programma van Eisen is na Zero-Emissievoertuigen 'm.u.v. buurtbussen' toegevoegd.
377	B (PvE)	11.2.c	18	Eerste/laatste rit bij gecombineerde trajecten	Kunt u bevestigen dat als we meerdere Verbindingen uit 2.5.2 combineren tot één lijn, dat de eisen voor wat betreft de eerste en laatste ritten en frequenties gelden per Verbinding?	De provincie bevestigt dat de eisen aan eerste en laatste ritten en frequenties gelden per Verbinding. De provincie heeft ter verduidelijking eis 2.3.1 aangepast.	Programma van Eisen, eis 2.3.1 is gewijzigd in: 'Daarbij zorgt de Concessiehouder ervoor dat per Lijn in richting alsmede voor elke Verbinding zoals opgenomen in paragrafen 2.4 en 2.5 en richting de eerste Rit van de dag nooit later vanaf de Beginalhalte vertrekt dan het in Tabel 3 aangegeven begintijdstip en de laatste Rit van de dag nooit eerder op de Eindhalte aankomt dan het in Tabel 3 aangegeven eindtijdstip van de betreffende periode.'
378	B (PvE)	13.2	105	Ontwikkelplan	De Concessiehouder stelt in het kader van diens ontwikkelrol bij de Inschrijving een Ontwikkelplan op. Kunt u bevestigen dat u een eerste ontwikkelplan t/m 2033 met een doorkijk verwacht?	De provincie bevestigt dat het Ontwikkelplan dat onderdeel uitmaakt van de inschrijving een looptijd tot en met 2033 heeft en een doorkijk tot het einde van de concessie moet bevatten. De provincie heeft dit in de Inschrijvingsleidraad verduidelijkt.	In paragraaf 7.3 van de Inschrijvingsleidraad is bij de beschrijving van de aan te leveren informatie voor G1 de zinsrede 'met een doorkijk tot het einde van de Concessie' toegevoegd.
379	B (PvE)	13.2.2b, iv	105	Voertuigen: moment van inzetten	U schrijft dat de inschrijver in het ontwikkelplan aandacht moet besteden aan: "het moment waarop de Concessiehouder de Voertuigen gaat inzetten". Dit kan op meerdere manieren uitgelegd worden, bijvoorbeeld het moment van de dag/week/jaar of het moment dat nieuw materieel wordt ingezet ter vervanging van de bussen in de overnameregeling. Op welk type moment doelt u met deze bullet?	De provincie doelt hiermee op het moment dat nieuw materieel voor het eerst wordt ingezet in de concessie.	
380	B (PvE)	2.3.1	18	Frequente-eis bij overgang tussen bedieningsperiodes	U heeft in 2.3.1 niet vastgelegd wat de frequentie-eisen zijn rond overgang van bv Overdag naar Avond. Meet u de frequentie dan op basis van de Vertrekhalte, Aankomsthalte, of iets anders?	De provincie biedt de Inschrijver de ruimte om zelf invulling te geven aan de eisen rondom de overgang tussen bedieningsperiodes per Lijn. Inschrijvers kunnen zich positief onderscheiden door langere bedieningsperiodes met hogere frequenties aan te bieden. In het Programma van Eisen is in 2.11.5 wel toegevoegd dat het interval tussen twee ritten bij een overgang tussen twee bedieningsperiodes nooit langer mag zijn dan het gelet op de geïstemeerde minimumfrequenties maximaal toegestane interval tussen twee opeenvolgende ritten in de twee bedieningsperiodes. Bijvoorbeeld: Bij een overgang van een bedieningsperiode met als eis 4x per uur naar een bedieningsperiode met als eis 2x per uur mag geen interval van meer dan 30 minuten tussen twee ritten ontstaan.	Eis 2.11.5 van het Programma van Eisen, is gewijzigd in: [...] Dat houdt in ieder geval in dat Ritten van elke Lijn in elke richting gelijkmatig over het uur verdeeld zijn, bij overgang tussen bedieningsperiodes zoals opgenomen in Tabel 3 geen langere intervallen tussen twee Ritten ontstaan dan het interval tussen twee Ritten binnen de bedieningsperiode met de respectievelijk lagere frequentie [...]
381	B (PvE)	2.3.1		Eerste ritten	Uw eisen aan de eerste ritten van de dag zijn ruimer dan de huidige bediening op de meeste lijnen. Aan één kant past dit bij uw wens om te komen tot ruimere bedieningsperiodes. Tegelijkertijd bent u in het vervoerkundig kader behoudender in de ambitie t.a.v. landelijke gebieden: daar wenst u uitbreiding waar dit zinvol is. Een groot deel van de huidige eerste ritten in deze gebieden worden zeer beperkt (slechts enkele reizigers) gebruikt. Nog vroegere ritten zijn dan een weinig zinvolle uitbreiding en kosten tegelijkertijd wel veel DRU's: middelen die op andere tijdstippen meer kwaliteit toevoegen. Bent u bereid een uitzondering te maken op eis 2.3.1 daar waar de huidige dienstregeling ook later opstart? Bijvoorbeeld door de huidige eerste rit als minimumeis te hanteren.	De provincie herkent deze afwijking. Het Programma van Eisen is aangepast om meer ruimte te bieden om later met de exploitatie van lijnen te beginnen.	Eis 2.3.1 van het Programma van Eisen, is gewijzigd in: 'Als alternatief is het de Concessiehouder toegestaan om de eerste Rit van de dag niet eerder vanaf de Beginalhalte te laten vertrekken dan de vertrektijd van de eerste in de Jaardienstregeling 2026 opgenomen rit van de vergelijkbare lijn vanaf die Halte, mits de Concessiehouder deze keuze naar genoegen van de Concessieoverlener kan onderbouwen.'
382	B (PvE)	2.3.4	20	Lusroutes met haltes in beide richtingen door een betreffende lijn	In artikel 2.3.4 op bladzijde 20 van het PvE beschrijft u dat het de Concessiehouder niet is toegestaan om Lijnen aan te bieden die Routevarianten en/of Trajecten met een alternerende bediening (waaronder lusroutes met Haltes die in beide richtingen door de betreffende lijn bediend worden) hebben. Betekent dit dat als voorbeeld de huidige lijn 123 vanaf Alkmaar Station via de Rijk naar Alkmaar Station niet is toegestaan?	Zie het antwoord op vraag 383.	
383	B (PvE)	2.3.4	19	Lusroutes met haltes in beide richtingen door een betreffende lijn	In artikel 2.3.4 op bladzijde 19 van het PvE beschrijft u dat het de Concessiehouder niet is toegestaan om Lijnen aan te bieden die Routevarianten en/of Trajecten met een alternerende bediening (waaronder lusroutes met Haltes die in beide richtingen door de betreffende lijn bediend worden) hebben. Betekent dit dat als voorbeeld de huidige lijn 123 vanaf Alkmaar Station via de Rijk naar Alkmaar Station -waarbij in de middag en avond het rondje in de Schermer/Eilandspolder in de andere richting dan in de ochtend wordt gereden- niet is toegestaan?	Volgens de provincie is de huidige lijn 123 wel toegestaan conform eis 2.3.5. Het gaat om een lusroute van één Lijn die enkelzijdig bediend wordt en die in de Jaardienstregeling 2026 wordt aangeboden. Ter verduidelijking is in eis 2.3.4 van het Programma van Eisen verduidelijkt dat alleen een alternerende bediening tijdens dezelfde bedieningsperiode niet is toegestaan.	Eis 2.3.4 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'Het is de Concessiehouder niet toegestaan om Lijnen aan te bieden die Routevarianten en/of Trajecten met een alternerende bediening (waaronder lusroutes met Haltes die tijdens dezelfde bedieningsperiode in beide richtingen door de betreffende Lijn bediend worden) hebben [...]
384	B (PvE)	2.3.7	19	Frequente-eis met samenloop	Op enkele corridors (PvE 2.5.2 - 2.5.4) worden specifieke lijntypes uitgevraagd met bijbehorende specifieke frequentie-eisen. Bent u bereid hierbij toe te staan dat deze frequentie geboden wordt door meer dan één lijn gezamenlijk, mits deze lijnen in een afgestemd patroon rijden? Dus bijvoorbeeld twee lijnen die ieder een halfuurdienst rijden en zo op het gezamenlijke traject een kwartierdienst bieden.	De provincie heeft als uitgangspunt dat het nieuwe lijnennet in de Concessie eenvoudig en begrijpelijk voor Reizigers, waaronder ook potentiële nieuwe Reizigers is. De provincie ziet daarom graag dat op de Verbindingen in 2.5.2-2.5.4 zo veel mogelijk frequente lijnen met een dagdekkende bediening worden aangeboden. Dat geldt in het bijzonder voor de Trajecten waarop een Stadsprinter/R-net-lijn uitgevraagd is. De provincie zal dit o.a. in het Exploitatieplan beoordelen. Wel herkent de provincie dat in sommige gevallen een bediening van een Verbinding met meerdere, of elkaar afgestemde Lijnen zinvol kan zijn. De provincie heeft daarom in het Programma van Eisen met een nieuwe eis 2.5.7 verduidelijkt dat de Verbindingen ook door meerdere lijnen mag worden geboden, mits deze bediening in termen van frequentie, betrouwbaarheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid geen afbreuk doet aan het verwachte bedieningsniveau. Op de Verbinding tussen Alkmaar en Heerhugowaard geldt deze mogelijkheid niet omdat hier de voorkeur uitgaat naar een Stadsprinterlijn op de gehele Verbinding.	Als eis 2.5.7 is aan het Programma van Eisen toegevoegd: 'Het is de Concessiehouder toegestaan om op de Verbindingen genoemd in eisen 2.5.2 en 2.5.4 aan de minimumeisen voor het betreffende Lijntype te voldoen door middel van meerdere Lijnen met lagere frequenties, niet zijnde Overige Lijnen, mits a. Het bedieningsniveau op de Verbinding in termen van bedieningstijden en frequenties per bedieningsperiode ten minste gelijk is aan het minimaal vereiste bedieningsniveau van het betreffende Lijntype; b. De vertrektijden van de Ritten van deze Lijnen op het gehele Traject van de betreffende Verbinding dusdanig op elkaar afgestemd zijn dat het interval tussen opeenvolgende Ritten binnen een bedieningsperiode altijd gelijk is; c. De Concessiehouder naar genoegen van de Concessieoverlener kan aantonen dat: i. de bediening met meerdere Lijnen voor (potentiële) Reizigers eenvoudig te begrijpen is, en ii. de bediening van de Verbinding met meerdere op elkaar afgestemde Lijnen betrouwbaar is uit te voeren.'
385	B (PvE)	2.5.1	24		In het PvE staat het volgende: "De Concessiehouder bedient het Traject tussen IJmuiden Dennekoplaan en IJmuiden aan Zee minimaal conform het bedieningsniveau (frequenties en bedieningstijden) zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2026." Momenteel geldt in de concessie Haarlem-IJmond een zomerdienstregeling van mei tot en met september, terwijl in het PvE elke keer gesproken wordt over een afwijkende dienstregeling alleen tijdens de zomervakantie van de scholen in regio Noord. Welke periode moet er gebruikt worden voor de zomerdienstregeling van het traject tussen IJmuiden Dennekoplaan en IJmuiden aan Zee?	De provincie herkent dat het continueren van een langere zomervakantieperiode zinvol kan zijn voor lijnen naar kustplaatsen. Ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de Inschrijvingen en de begrijpelijkheid van de dienstregeling voor reizigers heeft de provincie ervoor gekozen om het aantal weken voor de vakantiedienstregeling te maximaleren, met als gevolg een kortere zomervakantieperiode dan nu geldt op sommige lijnen. De provincie houdt hieraan vast. Het Programma van Eisen is aangepast dat voor de bediening van de R-net-uitloper naar IJmuiden aan Zee de uitbreiding van het bedieningsniveau voortstaat voor de periode van de zomervakantie. Daarnaast is het Programma van Eisen aangepast om te verduidelijken dat Inschrijvers zich wel mogen onderscheiden door op kansrijke lijnen voor een langere periode dan het maximale aantal weken voor de vakantiedienstregeling een hoger bedieningsniveau aan te bieden, bijvoorbeeld als het gaat om de bediening van recreatieve bestemmingen.	De voetnoot bij eis 2.5.1 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'De Concessiehouder bedient het Traject tussen IJmuiden Dennekoplaan en IJmuiden aan Zee minimaal conform het bedieningsniveau (frequenties en bedieningstijden) zoals opgenomen in de Jaardienstregeling 2026, waarbij voor de bediening tijdens de zomervakantie minimaal de periode zoals aangegeven in eis 2.12.1 van toepassing is.' Eis 2.12.1 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'Het is de Concessiehouder wel toegestaan om op Lijnen die tijdens een of meerdere vakantieperiodes een hoger bedieningsniveau hebben, zoals bijvoorbeeld Lijnen naar kustplaatsen, dit verhoogde bedieningsniveau voor een langere periode dan het hiervoor genoemde maximale aantal weken aan te bieden.'

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten	
386	B (PvE)	2.7.1		Schollerenlijnen Haarlem	Naar aanleiding van vraag 80 heeft u de wegging aangepast van door het PvE verplichte lijnen: deze tellen nu ook mee in de gewogen DRU's voor G2. In Haarlem rijden tijdens schooltijden nu lijn 7 en 8 vooral voor scholieren en studenten. Omdat deze twee lijnen niet in 2.7.1 van het PvE genoemd zijn wegen deze DRU's niet mee voor G2. Bent u bereid voor de schollerenlijnen in Haarlem ook een uitzondering te maken?	Nee, de provincie is hiertoe niet bereid. De provincie heeft de bediening van deze scholen en de betreffende wijk met een specifiek op scholieren gerichte Lijn niet verplicht gesteld. De ambitie van de provincie ten aanzien van de bediening in het betreffende gebied is aangegeven in het Ontwikkelersperspectief Zuid-Kennemerland/IJmond.		
387	B (PvE)	2.8		32	Vervoer op Texel	Op Texel stelt u meer vast vervoer verplicht dan in de huidige situatie. Het vraagafhankelijk vervoer, dat het vaste vervoer blijft aanvullen, zal aanzienlijk minder worden gebruikt, omdat het vaste vervoer gaat voorzien in de relaties, waarop nu het meest met Texelhopper wordt gereisd. In het eerste concessiejaar mag de nieuwe concessiehouder in principe geen routes wijzigen, dus ook geen vaste vaste lijn op Texel introduceren. De vraagafhankelijke dienst blijft dan in zijn huidige uitgebreide vorm in stand. De nieuwe concessiehouder dient dus voor die eerste jaar een relatief grote vloot auto's voor de Texelhopper aan te schaffen, die hij in het tweede jaar deels niet meer nodig heeft, omdat de vraag naar flexvervoer zal afnemen ten gunste van vast vervoer. Dit lijkt ons een ongewenste situatie. Wilt u dit voorkomen door bij uitzondering wel routewijzigingen op Texel vanaf start concessie toe te staan?	De provincie honoreert uw verzoek en heeft het Programma van Eisen aangepast. De eisen aan de bediening van Texel (paragraaf 2.8 van het Programma van Eisen) zijn van toepassing vanaf start van de concessie.	Eis 2.8.1 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'De eisen in paragrafen 2.1 tot en met 2.7 zijn niet van toepassing op de ontsluiting en bediening van Texel met Openbaar Vervoer.' Daarnaast zijn de toelichtende teksten in paragrafen 2.1 en 2.8 aangepast.
388	B (PvE)	2.8.2		32	Vervoeraanbod Texel	In eis 2.8.2.b vraagt u om een directe, vaste verbinding naar De Cocksdorp, Vuurtorenweg. In deze omgeving bevinden zich tevens enkele aanvullende haltes die bediend dienen te worden. Indien deze haltes via vraagafhankelijk vervoer worden ontsloten, eist u een aansluiting op Den Burg Elemert/Centrum op de in eis 2.8.2 genoemde vaste verbinding. Dit betekent in de praktijk dat een eventueel gereserveerde rit, bijvoorbeeld vanaf De Krim, eerst naar Den Burg rijdt om daar aansluiting te bieden op de vaste lijn, terwijl deze vaste lijn eveneens vanuit de richting De Cocksdorp komt. Wij verzoeken u om toe te staan dat vraagafhankelijke ritten in dit geval mogen aansluiten op de dichtstbijzijnde halte waar een vaste buslijn rijdt die rechtstreeks doorrijdt naar Den Burg en de veerhaven. Hiermee wordt voorkomen dat onnodige omrijkmeters worden gemaakt, terwijl reizigers alsnog op dezelfde vaste buslijn aansluiting krijgen.	Dank u voor uw oplettendheid. De vraagafhankelijke haltes rondom de Cocksdorp hoeven niet te worden bediend met vraagafhankelijk vervoer op het moment dat de vaste verbinding rijdt. Eis 2.8.4 sub a is aangepast.	Aan eis 2.8.4 sub a van het Programma van Eisen is toegevoegd: 'Op momenten dat de Haltes met de huidige haltenummers 101, 108, 112, 117, 121, 124 en 125 met een vaste Lijn zoals genoemd in eis 2.8.2 sub b bediend worden, is de Concessiehouder niet verplicht om deze Haltes met Vraagafhankelijk Vervoer te bedienen.'
389	B (PvE)	2.8.2.b		32	Vervoeraanbod Texel	In eis 2.8.2.b lijkt te worden gedoeld op een verlenging van lijn 28 richting De Cocksdorp. -Deze lijn wordt momenteel uitgevoerd met een gelede bus, hetgeen op basis van de door u beschikbaar gestelde data noodzakelijk is om de gevraagde capaciteit te bieden. -In NvI-1 geeft u als antwoord op vraag 91 "De route loopt via de "Stengweg". " Dit impliceert dat u reeds een vastgestelde route voor ogen heeft. Wij verzoeken u om ruimte om de gevraagde verbinding Den Burg - De Cocksdorp op alternatieve wijze in te vullen, mits aantoonbaar sprake is van een gelijkwaardig of beter resultaat voor de reiziger. Indien dit niet is toegestaan, kunt u dan aangeven of – en zo ja op welke wijze – wordt geborgd dat de benodigde infrastructuur geschikt is, dan wel geschikt wordt gemaakt, voor de inzet van voertuigen met een lengte gelijk aan of groter dan 12 meter, zodat aan de eisen ten aanzien van realiseerbaarheid en vervoerplicht kan worden voldaan? Aanvullend verzoek wij u om een eventueel reeds bekende route met inschrijvers te delen.	De provincie houdt vast aan de eis van een directe Verbinding met een vaste Lijn tussen 't Hornpje, Veerhaven en de Cocksdorp via Den Burg en De Koog zoals aangegeven in eis 2.8.2 sub b van het Programma van Eisen. Ten aanzien van de nadere invulling van deze eis biedt de provincie reeds de ruimte voor een alternatieve lijnvoering dan de lijnvoering die is aangegeven in de beantwoording van vraag 390. Volgens de provincie is de route zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 390 geschikt voor het reeds ingezette Materieel op Texel.	
390	B (PvE)	2.8.3		32	Vervoeraanbod Texel	U stelt uitgebreide, maar gecompliceerde eisen ten aanzien van de bediening van Den Burg. Met name de genoemde bediening per richting wekt de indruk dat hier reeds over is gesproken en er al een duidelijke visie voor ogen is met een uitgewerkte lijnvoering. Indien dit het geval is; kunt u deze dan in het kader van level playing field met alle inschrijvers delen? Kunt u tevens aangeven van welke haltes mag worden uitgegaan die de invulling van deze eis mogelijk maken?	De provincie heeft in de voorbereiding van de aanbesteding indicatieve routes van lijnen uitgewerkt. De provincie stelt die beschikbaar als een nieuwe bijlage F1.10. De Inschrijver is echter niet gebonden aan de in deze Bijlage uitgewerkte invulling van de eisen.	Nieuwe bijlage publiceren bij NvI-2: Bijlage F1.10 - Fictieve lijnen vervoeraanbod Texel
391	B (PvE)	2.8.4c		33	Texel	Indien in plaats van Vraagafhankelijk Vervoer voor sommige haltes Ritten met een Overige lijn worden geboden, moeten deze ritten voldoen aan eis 2.8.3. En verwijst 2.8.3 weer naar eis 2.8.2. Eis 2.8.2 betreft de verplichte verbinding De Koog - Den Burg - Veerhaven. Het is ons niet duidelijk hoe deze eisen gezien moeten worden in relatie tot het eventueel op sommige haltes vervangen van Vraagafhankelijk Vervoer door Ritten met een Overige lijn. Kunt u dit expliciet toelichten?	Zie antwoord op vraag 388 en 390.	
392	B (PvE)	3.3.5		46	Haltepalen en borden	Wilt u aangeven hoeveel haltepalen en borden er in het concessiegebied staan?	In het Concessiegebied staan circa 4790 haltepalen en halteborden.	
393	B (PvE)	3.3.5			Overname haltepalen	Graag ontvangen we hier meer informatie over van de huidige concessiehouder. Kunt u aangeven hoe deze overname er uit ziet? En wat hiervan de kosten zijn?	De provincie is van mening dat dit een onderwerp is waarover de Concessiehouder eventueel afspraken kan maken met de huidige concessiehouder, zonder dat de provincie hier als tussenpersoon optreedt. De provincie laat deze eis daarom vervallen.	Eis 3.3.5 van Programma van Eisen is verwijderd.
394	B (PvE)	4.1.3			structureel ontoereikende capaciteit	Wat bepaalt of het versterkt moet worden of dat we reguliere DRU's kunnen inzetten?	Dat is de keuze van de Concessiehouder. In geval van inzet van reguliere DRU's dient de Concessiehouder vooraf toestemming van de provincie te hebben om extra ritten in de dienstregeling op te nemen.	
395	B (PvE)	4.3.5		53	Punctualiteit kustlijnen	Op mooie dagen in de zomer is het op diverse routes naar de kust zeer druk, waardoor de rijtijd van sommige lijnen (veel) langer worden, zoals op lijn 81 van Haarlem naar Zandvoort. Het bepalen van de 85e percentielwaarde van de rijtijd wordt dan afhankelijk van het aantal mooie dagen in de maand waarin gemeten wordt. Als in een ander jaar er meer mooie dagen zijn, dan wordt de punctualiteitseis bij lange na niet gehaald en leidt dit tot hoge boetes. Bent u bereid bij de lijnen van en naar de kust de vertragingen ten gevolge van mooi weer buiten beschouwing laten voor de punctualiteitseisen, door ze als Overmacht aan te merken? Zo nee, kunt u aangeven hoe u van inschrijvers verwacht de punctualiteitseisen te halen bij dergelijke grote fluctuaties buiten de invloedssfeer van de concessiehouder.	In de huidige concessie Haarlem-IJmond mag de concessiehouder vertraging van ritten door drukte op verbindingen naar kustplaatsen vanwege de weersomstandigheden achteraf en na goedkeuring door de Concessieverlener als Overmacht aanmerken. De provincie continueert deze regeling voor de Concessie en heeft dit verduidelijkt in eis 4.4.1.	Aan eis 4.4.1 van het Programma van Eisen is achter 'code Rood afgeeft' toegevoegd: 'of weersomstandigheden die tot extra drukte op verbindingen naar kustplaatsen leiden'
396	B (PvE)	4.5.1			Compensatieregeling	In deze eis vraagt u van de concessiehouder een compensatieregeling voor de reiziger wanneer deze 30 minuten of langer vertraging heeft of bij een halte moet wachten. Het lijkt ons goed hier nog randvoorwaarden aan te stellen zoals bijvoorbeeld de voorwaarde dat de reiziger in dat geval geen alternatief had om met een andere lijn die langs deze halte komt de reis te maken naar de juiste bestemming. Kunt u deze eis specifiek noteren?	De provincie heeft eis 4.5.1 sub a aangepast zodat duidelijk is dat het gaat om een vertragting van meer dan 30 minuten vertraging om op de bestemming te komen.	Eis 4.5.1 sub a van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'deze Reizigers langer dan 30 minuten op een Halte moeten wachten dan wel meer dan 30 minuten vertraging oplopen om op hun bestemming te komen',

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / label	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
397	B (PvE)	5.2.2	58	Eisen materieel	In deze paragraaf stelt u eisen die van toepassing moeten zijn op al het materieel (inclusief auto's, buurtbussen en midbussen). Dit resulteert in een groot aantal uitsluitingen van potentiële leveranciers. Kunt u instemmen met versoepeling van de eisen a en c voor kleine voertuigen?	Ja, de provincie stemt in met de versoepeling van eisen 5.2.2.a. en 5.2.2.c. voor Auto's, waaronder Buitbussen.	Aan eis 5.2.2 van het Programma van Eisen is de volgende zin toegevoegd: 'De eisen in sub a en sub c zijn niet van toepassing op Auto's, waaronder Buitbussen.'
398	B (PvE)	5.3.3	61	Maximaal hoogteverschil instap	In deze paragraaf eist u een maximaal hoogteverschil van 5 cm tussen de instap van de Bussen en opgehoogde Haltes (18cm). Deze minimale instap van 23 cm is lager dan wettelijk is voorgeschreven volgens UN ECE R107 en zal resulteren in een groot aantal busleveranciers. Wij verzoeken tot bijstelling van deze eis tot 25 cm.	De provincie is bereid deze eis aan te passen naar een maximaal hoogteverschil van 7 cm (maximaal 25 cm boven het wegdekniveau).	Eis 5.3.3 van het PvE is gewijzigd in: 'De Bussen die de Concessiehouder inzet voor de uitvoering van de Concessie zijn (ten minste) lage instapbussen die voorzien zijn van een kniefunctie, zodat er bij opgehoogde Haltes (18 cm) ten minste bij één deur een gelijkvloerse instap (maximaal 7 cm hoogteverschil) mogelijk is.'
399	B (PvE)	5.5.1	63	Drie productformules	Wij vermoeden (mede door 5.6.2) dat de Buurtbussen niet onder deze bepaling vallen en dus in een eigen huistijl, of zelfs iedere Buurtbus in een eigen stijl, kunnen worden uitgevoerd. Kunt u dit verduidelijken?	Ook buurtbussen dienen conform eis 5.1.1 in een herkenbare huistijl te worden uitgevoerd. Het is niet nodig dat Buurtbussen in een eigen huistijl, die onderscheidend is van die van andere Lijnen, worden uitgevoerd. Het kenbaar maken van de buurtbus conform eis 5.6.2 geldt in aanvulling op de uitvoering van de buurtbus in een herkenbare huistijl. De provincie heeft eis 5.6.2 aangepast om dit te verduidelijken. Zie daarnaast ook het antwoord op vraag 405.	Eis 5.6.2 van het PvE is gewijzigd in: 'De Concessiehouder voert Buurtbussen conform eis 5.5.1 in een eenduidige huistijl uit en maakt Buurtbussen als zodanig herkenbaar door de aanduiding 'Buurtbus' op de voor- en zijkant van iedere Buurtbus te plaatsen. Deze aanduiding voor Buurtbussen geldt niet als een van de maximaal drie toegestane productformules zoals genoemd in eis 5.5.1.'
400	B (PvE)	5.5.3	64		In artikel 5.5.3 van het PvE geeft u aan dat voor de Stadsprinter waar mogelijk per Lijn een unieke kleurstelling in de reisinformatie toegepast moet worden. Tegelijkertijd geeft u in artikel 6.3.2 aan dat de Lijnen op de Lijnnetkaart in kleur worden weergegeven. De toegepaste kleuren dienen daarbij niet willekeurig te zijn, maar bij te dragen aan de informatiewaarde van de kaart door op een visueel aansprekende manier verschillen in het bedieningsniveau en specifieke Productformules inzichtelijk te maken. Deze eis mbt de Lijnnetkaart lijkt daarmee tegenstrijdig aan de wens van artikel 5.5.3. Kunt u danwel deze tegenstrijdigheid tussen wens en eis opheffen door één of beide artikelen aan te passen en met elkaar in lijn te laten zijn?	De provincie ziet in de twee aangegeven eisen geen tegenstrijdigheid. Enerzijds vanwege de in eis 5.5.3 van het Programma van Eisen aangegeven relativering dat de unieke kleurstelling per Lijn 'waar mogelijk' toegepast dient te worden. Anderzijds omdat de formulering in eis 6.3.2 niet uitsluit dat Stadsprinterlijnen met verschillende kleuren op de Lijnnetkaarten kunnen worden getoond. Er is juist sprake ervan dat 'verschillen [...] in specifieke Productformules' inzichtelijk kunnen worden gemaakt. De provincie ziet het als de rol van de Inschrijver/Concessiehouder om de voor hun aanbidding meest passende invulling van Productformules en reisinformatie in lijn met deze eisen uit te werken.	
401	B (PvE)	5.6		Buurtbussen	Kunnen we ervan uitgaan dat de keuze voor leverancier en type van aan te schaffen (ZE-) Buurtbussen in principe bij de vervoerder ligt en dat u hier redelijkerwijs mee instemt? Naast een beslissing op aanschafkosten zal een buskeuze ook impact hebben op onder andere onderhouds- en verbruikskosten welke voor rekening komen van de Concessiehouder.	Ja, u mag hiervan uitgaan. De Concessiehouder dient hierbij wel de Buurtbusverenigingen om advies vragen en de provincie zal dat advies meenemen in haar besluit.	
402	B (PvE)	5.6.1		Buurtbussen	U als Concessiehouder financiert de aanschaf van Buurtbussen. De Concessiehouder draagt zorg voor onderhoud en brandstof. Wij missen data over de Buurtbussen zoals deze bij start van de concessie inzetbaar zullen zijn. Mocht er sprake zijn van over te nemen Buurtbussen, dan ontvangen wij graag de voertuiggegevens van deze voertuigen zoals deze ook zijn opgegeven voor de verplicht over te nemen ZE-bussen.	De provincie heeft de voertuiggegevens toegevoegd aan de dataroom.	Bestand Buurtbussen is toegevoegd aan de dataroom in map data Nvl 2 .
403	B (PvE)	6.5.11	72	Auto's	Wat wordt verstaan onder personenauto's?	Onder de definitie van het begrip Auto vallen zowel personenauto's (doorgaans geschikt voor 1 tot 4 passagiers) als taxibusjes (geschikt voor 1 tot 8 passagiers). Met eis 6.5.11 sub b geeft de provincie aan dat deze eis alleen voor taxibusjes geldt.	
404	B (PvE)	6.5.6	71	Aantal schermen in een korte bus	Staat u het toe om in een bus korter dan 9,90m met twee displays te volstaan?	Het is toegestaan om in een Bus korter dan 9,90 meter te volstaan met 2 displays, zolang Reizigers vanaf elke positie in het Voertuig de informatie op de Displays kunnen lezen.	Eis 6.5.6 van het Programma van Eisen is een nieuwe sub c toegevoegd die luidt: 'In elke Bus korter dan 9,90 meter ten minste twee Displays aanbrengt.' De oorspronkelijke eis 6.5.6 sub c (nu sub d) van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'In elke Bus van 9,90 meter of langer ten minste drie Displays aanbrengt, en'
405	B (PvE)	Huistijl en reclame	62	Hoofdstuk 5.5	In hoofdstuk 5 beschrijft u, dat Concessiehouder maximaal 3 productformules mag hanteren, waarbij R-Net en de te ontwikkelen Stadsprinter twee formules zijn. Dat betekent dat alle overige lijnen onder dezelfde productformule vallen, is die interpretatie correct? Zo ja: - Is het inschrijvers toegestaan die productformule te differentiëren in bijvoorbeeld streek, stad en vraagafhankelijk? Juist om dit voor de reiziger duidelijker te maken. - Valt de (huidige naam) Texelhopper onder de nieuwe formule, of mag de huidige naam in stand blijven?	De provincie eist dat de Concessiehouder de R-net-productformule continueert en een productformule voor Stadsprinters (mits deze niet als R-net-Lijnen worden uitgevoerd) aanbiedt. Daarnaast dient de Concessiehouder een aparte productformule voor het vervoer op Texel aan te bieden, waarbij de Concessiehouder mag kiezen om de huidige naam te continueren of voor een alternatief te kiezen. Naast deze productformules is het de Concessiehouder toegestaan om maximaal twee andere verschillende productformules te hanteren, naar keuze van de Concessiehouder. De provincie heeft het Programma van Eisen aangepast om dit te verduidelijken. Verder is het inschrijvers niet toegestaan om te differentiëren tussen productformules.	Eis 5.5.1 van het Programma van Eisen is gewijzigd in: 'De Concessiehouder hanteert een eenduidige huistijl op het Materieel en maakt daarbij voor Lijnen, niet zijnde Vraagafhankelijk Vervoer, onderscheid tussen maximaal drie verschillende productformules naast de productformule R-net en de productformule van het vervoer op het eiland Texel.'
406	B (PvE)	Nvl Vraag 42 en 44		ERE's	In het antwoord op vraag 42 stelt u dat de ERE's ten goede komen aan de Concessiehouder op het moment dat de Concessie volledig wordt uitgevoerd met Zero Emissie Bussen, geladen met hernieuwbare energie. In het antwoord op vraag 44 stelt u dat de ERE's ten goede komen aan de Concessiehouder op het moment dat alle dienstregelingkilometers worden uitgevoerd met Zero-Emissievoertuigen. Uitgaande van Bijlage C Begrippenlijst betekent dit concreet dat de eis (antwoord 44) zowel geldt voor Bussen als ook Auto's. Wij constateren hiertoe een tegenstrijdigheid tussen uw antwoord op vraag 42 en vraag 44. Wij veronderstellen dat u bedoelt dat de ERE's ten goede komen aan de Concessiehouder, vanaf het moment dat alle dienstregelingkilometers per Bus worden gereden door Bussen die zijn geladen met Hernieuwbare Energie. De eis dat ook alle Auto's emissieloos moeten zijn en aantoonbaar met Hernieuwbare Energie geladen moeten worden maakt de inzet van onderaannemers praktisch onmogelijk, omdat deze partijen gebruikmaken van een zeer groot aantal laadlocaties, doorgaans ook bij medewerkers thuis. Zowel vanuit kostenefficiëntie als vanuit het perspectief van behoud van werkgelegenheid lijkt het ons niet wenselijk de inzet van deze partijen onmogelijk te maken. Wilt u daarom bevestigen dat ERE's ten gunste komen van de concessiehouder als alle dienstregelingkilometers per Bus zero emissie worden uitgevoerd?	De provincie bevestigt dat ERE's ten gunste komen van de Concessiehouder als voor alle dienstregelingkilometers uitgevoerd met bussen geldt dat deze worden uitgevoerd met zero-emissiebussen die op hernieuwbare energie rijden.	
407	B (PvE)			Bestuursakkoord niet realistisch	In uw antwoord op vraag 39 geeft u aan dat het niet realistisch is om de ambities uit het Bestuursakkoord als harde eisen in het Programma van Eisen op te nemen. Dank voor uw duidelijkheid. Tegelijkertijd stimuleert u inschrijvers om zo snel mogelijk naar 100% ZE te gaan. Als uw constatering echter is dat de netcongestie dit blokkeert, kunnen wij niet volgen waarom u maximaal 7,5 punt kwantitatief toekent aan een beloofde snelle transitie met per kalenderjaar een belofte. Dit kan sommige inschrijvers stimuleren om een onrealistische bieding in te dienen waarin zij aangeven bij start al 100% ZE te rijden, en vervolgens bij een tegenvallende implementatie externe factoren zoals de netcongestie de schuld te geven. Onze suggestie is om Gunningscriterium G5 terug te brengen tot alleen deelscore G5.2 en het aantal punten hiervoor te reduceren. Alternatief kunt u per jaar het aantal gewogen DRU's dat ZE gereden moet worden eenduidig voorschrijven, om deze onzekerheid buiten de inschrijvingen te houden.	De provincie handhaaft het Gunningscriterium G5 omdat de provincie van mening is dat de kwantitatieve beoordeling van de hoeveelheid dienstregelingkilometers uitgevoerd met zero-emissievoertuigen alsmede een kwalitatieve beoordeling van het Implementatieplan Zero-Emissie (deelscore Implementatie ZE) voldoende garantie biedt voor realistische inschrijvingen; mede omdat de provincie inschrijvers de mogelijkheid biedt om elektriciteit tijdelijk met aggregaten op te wekken. Daarbij verwijst de provincie ook naar de volgende tekst onder 'Beoordeling G5: Deelscore Implementatie Nulemissie': 'Op basis van in G5 genoemde kaders bepaalt het beoordelingsteam in hoeverre het aannemelijk is dat de Inschrijver het door hem aangeboden Transitiepad ZE kan realiseren (= percentage realisatie). Indien het beoordelingsteam tot het oordeel komt dat er geen duidelijk en concreet inzicht wordt gegeven dat alle aspecten die nodig zijn om tijdig te kunnen beschikken over een werkend Zero-Emissiebusstelsel, kan dit leiden tot uitsluiting van de Inschrijver.'	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
408	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.6.1	141	Huidige ontsluitingsgraad	Voor enkele Kernen wordt aangegeven dat deze samen met een andere Kern als één Kern beschouwd dienen te worden. Een aantal van deze samen te beschouwen Kernen staan beiden in het overzicht met een andere Ontsluitingsgraad. Welke Ontsluitingsgraad dient te worden gehanteerd voor de gecombineerde Kernen?	De provincie heeft voor de samenvoeging van Kernen gekozen om voor deze Kernen een (hoger) bedieningsniveau voor te schrijven. De Inschrijver/Concessiehouder dient wel per individuele Kern aan de in Bijlage B2.6.1 opgenomen Ontsluitingsgraad te voldoen, met uitzondering van de Kern Wervershoof-Kerkbuurt. De provincie heeft dit nader toegelicht in Bijlage B2.6.1.	In Bijlage B2.6.1 bij het Programma van Eisen zijn enkele voetnoten en is een enkel percentage aangepast.
409	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	2.6.1	141	Huidige ontsluitingsgraad	Voor het berekenen van de huidige Ontsluitingsgraad van Kernen en Wijken lijkt u ook de Ontsluiting door buslijn met een laag bedieningsniveau (Buurtbuslijnen, Spitslijnen) mee te hebben genomen. Hierdoor is de Ontsluitingsgraad van Kernen en Wijken hoger dan het gedeelte dat op dit moment bediend wordt door een frequente, dagdekkende buslijn. Hierdoor is het alleen mogelijk om te voldoen aan de bedieningsis in 2.2.1 door deze infrequente Buurtbuslijnen en/of Spitslijnen op te waarderen naar een lijn met het Lijntype wat voor de Kern/Wijk als bedieningsis wordt gegeven. Deelt u de constatering dat dit onwenselijk en onrealistisch is, en kunt u de Ontsluitingsgraad opnieuw berekenen met de lijnen waarvan het huidige bedieningsniveau passend is bij de bedieningsis van de Kern/Wijk?	De provincie herkent dat voor het bepalen van de ontsluitingsgraden ook laagfrequente buslijnen zijn meegenomen. Dit leidt in sommige gevallen tot hogere eisen aan het bedieningsniveau ten behoeve van de ontsluiting van Kernen en Wijken. In veel gevallen geldt wel conform Tabel 1 (inclusief voetnoot "****") dat het bedieningsniveau van 2026 volstaat. Dit geldt bijvoorbeeld voor een Kern als Helloo (gedeeltelijke bediening door een Buurtbuslijn). Waar deze voetnoot niet van toepassing, zoals bijvoorbeeld voor de categorie Kernen met 5.000-24.999 inwoners zonder Treinstation, herkent de Provincie dat het generieke bedieningsniveau op basis van een Lijntype onwenselijke gevolgen kan hebben. De Provincie heeft daarom in het Programma van Eisen 1) geconcretiseerd dat eventueel relevante Haltes van Overige lijnen om te voldoen voldoen aan het bedieningsniveau zoals aangegeven in Tabel 1 van het PvE wel meetellen voor de ontsluitingsgraad, mits het gaat om Overige lijnen die in paragraaf 2.7 van het Programma van Eisen genoemd zijn, en 2) een aanvullende voetnoot toegevoegd dat voor de berekening van de ontsluitingsgraad ook Haltes mogen worden meegeteld die door de Inschrijver/Concessiehouder van Buurtbuslijnen en verplichte Overige lijnen zoals opgenomen in paragraaf 2.7 van het PvE worden bediend. 3) In de Bijlage B2.6.1 het ontsluitingspercentage voor twee Kernen (Castricum en Egmond-Binnen) aangepast waar de huidige ontsluitingsgraad mede door een niet in het Programma van Eisen verplichte Lijn bepaald wordt die tegelijkertijd geen Buurtbus- of Overige lijn is (de huidige lijn 164).	Aan eis 2.2.1 van het Programma van Eisen is toegevoegd dat haltes van Overige lijnen meetellen voor de ontsluiting van Wijken/Kernen. Daarnaast is onder Tabel 1 een derde voetnoot toegevoegd die luidt: "****Om te voldoen aan eis 2.2.1 mag de Concessiehouder bij het berekenen van de ontsluitingsgraad ook alle Haltes meetellen die uitsluitend bediend worden door een Buurtbuslijn en/of een van de in paragraaf 2.7 opgenomen verplichte Overige lijnen. Ten slotte is het ontsluitingspercentage voor de Kernen Egmond-Binnen en Castricum aangepast."
410	B2 (Vervoerkundige bijlagen)	B2.7 bij NvI 1	1	Ritverdeling lijn 244	In deze bijlage geeft u de ritverdeling van lijn 244 tussen de concessiehouder AML en de concessiehouder NWNH weer: kunt u bevestigen dat deze ritverdeling met zowel de Vervoerregio Amsterdam (opdrachtgever concessie AML) als de concessiehouder AML is afgestemd en door alle partijen akkoord is bevonden?	Op basis van de huidige dienstregeling (Q2 2026) is door een onderzoeksbureau een verdeling gemaakt van logische omlopen. In de implementatiefase zal in overleg met de Vervoerregio en de concessiehouder AML een definitieve omloopverdeling opgesteld worden. Voor zijn inschrijving dient de Inschrijver uit te gaan van de in Bijlage B2.7 aangegeven verdeling.	
411	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den Helder	In artikel 1.2 wordt vermeld dat er op de locatie een werkplaats aanwezig is. Dit lijkt echter onjuist, aangezien uit onze informatie blijkt dat er op deze locatie geen werkplaats aanwezig is. Mogelijk is deze passage per abuis in de tekst terechtgekomen, kan de Provincie dit bevestigen? Daarnaast mist in artikel 1.2 dat het gehuurde gebruikt wordt om te stallen, laden en wassen van bussen alsmede het parkeren van prive voertuigen.	Dank u voor uw oplettendheid. Het artikel 1.2 in de overeenkomst is aangepast. Er wordt nu geen werkplaats meer genoemd. En het gebruik is toegevoegd.	Artikel 1.2 in de huurovereenkomst is aangepast. Een nieuwe versie van deze bijlage wordt bij de NvI-2 gepubliceerd.
412	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den Helder	In artikel 3.3 staat dat zowel huurder als verhuurder de huurovereenkomst tegen het einde van de lopende huurperiode kan opzeggen, met een opzegtermijn van 12 maanden. Daarover zijn er twee vragen: Is deze bepaling ook opgenomen in de door de provincie gesloten huurovereenkomst met de eigenaar? Indien het antwoord op vraag 1 'ja' is: is de provincie zich ervan bewust dat de eigenaar de huurovereenkomst per augustus 2038 kan beëindigen, terwijl de concessie dan nog niet is afgelopen, waardoor een aanzienlijk risico ontstaat?	Nee, deze bepaling is niet opgenomen in de tussen eigenaar en provincie gesloten huurovereenkomst. In 2038 heeft de huurder (provincie) de mogelijkheid om op te zeggen, de verhuurder heeft deze mogelijkheid niet. Na 2038 zal er een automatische verlenging ingaan van 5 jaar of 'zoveel langer of korter dan de concessie duurt'.	
413	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den Helder	In artikel 3.5 is een bepaling opgenomen over een afkoopsoptie bij een tussentijdse beëindiging. Mogelijk is deze passage per abuis overgenomen uit de huurovereenkomst voor Hoorn. Kan de provincie dit bevestigen? Zo niet, kan de provincie toelichten waarom deze bepaling is opgenomen en onder welke voorwaarden een tussentijdse opzegging op grond van deze afkoopsoptie kan worden ingeroepen?	In de huurovereenkomst tussen eigenaar en provincie is het volgende vastgelegd: "Indien er sprake is van een dwingende aantoonbare reden heeft de huurder de mogelijkheid om de huurovereenkomst tussentijds op te zeggen." De bepaling (art 3.5) over de afkoopsoptie bij tussentijdse beëindiging is één op één overgenomen. Dwingende aantoonbare redenen zijn gedefinieerd in artikel 6.258BW "onvoorziene omstandigheden".	
414	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Hoorn Den Helder	In artikel 4.9, lid 6, is een beëindigingsmogelijkheid opgenomen voor zowel huurder als verhuurder indien geen overeenstemming wordt bereikt over de hoogte van een extreme indexstijging. Hoewel de kans hierop relatief beperkt is, hebben wij hierover twee vragen: 1. Is deze bepaling ook opgenomen in de door de provincie gesloten huurovereenkomst met de eigenaar? 2. Indien het antwoord op vraag 1 'ja' is: is de provincie zich ervan bewust dat deze opzeggingsmogelijkheid voor de verhuurder in de praktijk betekent dat de vervoerder het grootste risico draagt op ontbinding, en daardoor feitelijk genoodzaakt is in te stemmen met de voorgestelde indexatie? Overweegt de provincie in dit kader om, mocht een dergelijke situatie zich voordoen, voor een alternatieve methode te gaan en een onafhankelijke partij in te schakelen om de hoogte van de huurindexatie te bepalen, waarbij dit advies bindend zou zijn? Vervoerder stelt voor om in plaats van deze ontbindingsmogelijkheid een methode op te nemen dat indien partijen niet tot overeenstemming komen en er een geschil ontstaat, er een onafhankelijke partij wordt aangesteld om de hoogte van de indexatie te bepalen en dat dit advies bindend is. Kan de provincie daarmee instemmen?	1. Ja, dit artikel staat ook in de huurovereenkomst tussen provincie en eigenaar. 2. Nee, de provincie kan hier niet mee instemmen omdat dit niet is opgenomen in de huurovereenkomst tussen de eigenaar en de provincie. Daarnaast staan er in artikel 4.9 voldoende bepalingen om tot een aanpassing van de huurprijs te komen bij een extreme CPI index stijging. In artikel 4.9.4. staat dat partijen binnen 4 weken na ontvangst van het verzoek in onderhandeling treden. En zoals u zelf ook al aangeeft, de kans hierop is zeer beperkt wanneer u kijkt naar de historische CPI-cijfers.	
415	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Hoorn	In artikel 11.3 staat dat, indien de huurder aanpassingen aan het gehuurde wenst te doen, voorafgaande schriftelijke toestemming van de verhuurder vereist is. In de daaropvolgende zin staat echter dat de huurder de verhuurder schriftelijk van zijn voornemen op de hoogte zal stellen. Door deze formulering is voor de vervoerder onduidelijk of voor wijzigingen uitsluitend een schriftelijke kennisgeving volstaat, of dat daadwerkelijk expliciete schriftelijke goedkeuring van de eigenaar benodigd is. Daarnaast vraagt de vervoerder zich af of met de eigenaar reeds is besproken dat er mogelijk laadinfrastructuur op het terrein zal worden aangelegd. Indien dit het geval is, kan dan reeds een vorm van voorafgaande instemming of een verzachting van de goedkeuringsvereiste worden overeengekomen, bijvoorbeeld in de vorm van een bepaling dat de verhuurder zijn toestemming niet op onredelijke gronden zal onthouden? Dit uiteraard onder de voorwaarde dat artikel 11.3 in gelijke vorm is opgenomen in de huurovereenkomst tussen de provincie en de eigenaar.	Dank u voor uw oplettendheid. Er is schriftelijke toestemming van de verhuurder vereist. De leesvolgorde is als volgt: 1) een voornemen om aanpassingen aan het gehuurde te doen moet de huurder schriftelijk doorgeven en 2) de verhuurder zal het voornemen beoordelen en zal indien akkoord schriftelijk toestemming verlenen. De provincie heeft met de eigenaar geen afspraken gemaakt over het aanpassen of toevoegen van laadinfrastructuur.	
416	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M1	Verhuurovereenkomst Den Helder	In tabel 1 stallingen staat bij Den Helder dat het een type locatie betreft: Stalling met kantoor. Ter verduidelijking merkt vervoerder op dat uit de huurovereenkomst niet blijkt dat het aanwezige kantoorgebouw onderdeel uitmaakt van het gehuurde. Kan de Provincie dit bevestigen?	Dank u voor uw oplettendheid. De provincie heeft in tabel 1 de toevoeging 'met kantoor' verwijderd. De portacabin is eigendom van de huidige concessiehouder en maakt geen deel uit van de overnameverplichting.	In tabel 1 van Bijlage M1 is bij Den Helder 'met kantoor' verwijderd. Nieuwe versie M1 publiceren op TenderNed.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / label	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
417	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	In artikel 11.4.3 staat dat de huurder het gehuurde aanvaardt in de staat waarin het zich op dat moment bevindt, terwijl de verhuurder tegelijkertijd verantwoordelijk is voor het in goede staat onderhouden van het gehuurde. Om als vervoerder een inschatting te kunnen maken van de eventueel benodigde investeringen om het gehuurde in 'goede staat' te brengen of te houden, is het van belang om te weten of de huidige staat van het gehuurde op dit moment al voldoet aan deze kwalificatie. Kan de provincie aangeven of het object momenteel als 'goede staat' wordt beschouwd? Daarnaast stelt Vervoerder voor om aan dit artikel toe te voegen: behoudens normale slijtage en technische veroudering.	Er is op 6 maart 2026 een schouw van de verschillende remises georganiseerd. Tijdens deze schouw hebben geïnteresseerden de mogelijkheid gehad om zelf de staat van de verschillende objecten uitgebreid waartoe te nemen en hier foto's van te nemen.	
418	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	In artikel 11.4.5 verklaren partijen zich bewust te zijn van de afwijking van de wettelijke regeling en van de AB en komen uitdrukkelijk overeen dat deze afwijking geoorloofd is. Kan de Provincie ter verduidelijking aangeven waarop in de huurovereenkomst afgeweken wordt van wettelijke regelingen zodat Vervoerder kan inschatten of dit geoorloofd is en daarmee ingestemd kan/mag worden?	De afwijking is beschreven vanaf artikel 11.4 t/m 11.4.4 van de huurovereenkomst. Het is de afwijking van het bepaalde in artikel 11 van de Algemene Bepalingen behorende bij het ROZ-model huurovereenkomst Kantoorruimte en andere bedrijfsruimte ex artikel 7:230a BW (2015). Er wordt naar de Algemene Bepalingen gerefereerd in artikel 2.1.	
419	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	Artikel 11.5.3 biedt de mogelijkheid tot directe ontbinding zonder duidelijke ingebrekestelling. Dit wordt door de vervoerder als onevenredig zwaar en te subjectief beschouwd. Bij constatering van een tekortkoming zou eerst een deugdelijke schriftelijke ingebrekestelling moeten plaatsvinden, waarbij tevens bewijslast van het geconstateerde feit wordt overgelegd. Vervolgens dient de huurder de gelegenheid te krijgen om de tekortkoming binnen een redelijke termijn te herstellen. Is de provincie bereid deze waarborgen aan artikel 11.5.3 toe te voegen?	Artikel 11.5.3 heeft betrekking op artikel 11.5 "verboden gebruik en sancties". Dit is een afspraak tussen provincie en eigenaar die wordt doorgelegd naar de onderhuurder. Aangezien het een artikel omtrent 'verboden gebruik' betreft is het niet nodig om ruimte te bieden voor herstel binnen redelijk termijn. Het artikel is opgenomen ter voorkoming van bodemvervuiling / milieu delicten.	
420	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	In artikel 11.5.4 verzoeken wij om toevoeging van een bepaling waarin wordt vastgelegd dat de verhuurder conform de wettelijke verplichting (artikel 6:101BW) een schadebeperkingsplicht heeft. Dit houdt o.a. in dat, bij beëindiging van de huurovereenkomst, de verhuurder zich moet inspannen om een opvolgende huurder te vinden, zodat de schade voor de verhuurder wordt beperkt en daarmee de schadevergoeding voor de huurder evenredig wordt verminderd. Is de provincie bereid deze toevoeging op te nemen?	Zoals u zelf al aangeeft, wordt deze plicht afgedekt door artikel 6:101BW. De provincie ziet daarom geen noodzaak om deze bepaling daarom toe te voegen aan de overeenkomst.	
421	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	Artikel 11.10.1 zal in de praktijk nimmer door de verzekeraars van vervoerders worden geaccepteerd. In de huidige formulering sluit de verhuurder iedere vorm van aansprakelijkheid uit, zelfs in gevallen van opzet of grove nalatigheid. Kan de provincie bevestigen dat zij eveneens inziet dat deze bepaling in deze vorm voor vervoerders onuitvoerbaar is? En is de provincie bereid om een alternatieve bepaling op te nemen die wél werkbaar en verzekeraar is?	Nee, de provincie is daar niet toe bereid. Opname van dit artikel in de huurovereenkomst tussen provincie en eigenaar was een voorwaarde vanuit de eigenaar om aan de verhuur van het object mee te werken. De provincie legt deze bepaling door aan de onderhuurder (werkelijk gebruiker). De provincie merkt daarbij op dat de verhuurder om een all-risk goederenverzekering vraagt, maar dat het een vrije keuze voor de Concessiehouder is om een lagere dekkingvariant af te sluiten, maar de (eigen) risico's bij een lagere verzekeringswaarde zijn dan voor de Concessiehouder.	
422	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	Artikel 11.14.1. Er wordt voorafgaand aan ondertekening een bodemonderzoek nulsituatie uitgevoerd. Eventuele conclusies en gevolgen uit dit bodemonderzoek zijn voor rekening en risico van Huurder en dienen door Huurder te worden hersteld voor ingangsdatum van de huurovereenkomst. Vervoerder vermoedt dat hier per abuis huurder en verhuurder door elkaar is gehaald en dat in dit artikel overal waar huurder staat Verhuurde gelezen moet worden. Kan de provincie dat bevestigen?	Nee, de provincie kan dit niet bevestigen. In de bestaande huurovereenkomst staat de verplichting dat de huurder op de einddatum een bodemonderzoek moet laten uitvoeren en dat de grond weer in vergelijkbare conditie moet worden opgeleverd (conform nulmeting bij aanvang). Uitgangspunt is dat de grond dus zonder bodemvervuiling overgaat naar de nieuwe huurder. Mocht het uit hoofde van de activiteiten van de huurder nodig zijn om bodemverbetering uit te voeren dan zijn deze kosten voor de huurder. De nieuwe huurder dient bij aanvang van de huurovereenkomst ook weer een nulmeting en bij einde van de huurovereenkomst een eindopname uit te voeren.	
423	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den H	Artikel 11.14.4 bepaalt dat de huurder verantwoordelijk is voor de verslechtering van de milieukundige toestand van de bodem. Een dergelijke verslechtering kan echter ook ontstaan buiten de invloedssfeer van de huurder, bijvoorbeeld doordat verontreiniging via het grondwater mobil is en vanaf een naastgelegen perceel het terrein binnenkomt. Om die reden verzoekt de vervoerder om toevoeging van een bepaling waarin wordt vastgelegd dat de huurder uitsluitend verantwoordelijk is voor het verschil tussen de nulsituatie en de eindsituatie, tenzij de verhuurder kan aantonen dat de verslechtering het gevolg is van handelen of nalaten van de huurder.	De provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek. Zoals ook in het antwoord op vraag 422 is aangegeven, dient de nieuwe huurder bij aanvang van de huurovereenkomst ook weer een nulmeting en bij einde van de huurovereenkomst een eindopname uit te voeren. Bij een verslechtering van de bodemkwaliteit is het aan de huurder om dit op te lossen. Dit laat onverlet de mogelijkheid voor de Concessiehouder om met een externe vervuiler afspraken te maken.	
424	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	In de huurovereenkomst van Hoorn wordt een initiële looptijd onder artikel 3.1 genoemd tot 1 augustus 2038. Onder 3.2. een verlengingsoptie in de huurovereenkomst voor Hoorn wordt in artikel 3.1 een initiële looptijd genoemd tot 1 augustus 2038, terwijl artikel 3.2 een verlengingsoptie van vijf jaar biedt tot en met 31 juli 2043. Beide termijnen sluiten echter niet aan op de einddatum van de concessie in 2041. Kan de provincie toelichten welke overwegingen eraan ten grondslag liggen dat deze data niet zijn afgestemd op de concessietermijn?	De provincie heeft parallel gesprekken gevoerd met de eigenaar van de remise en intern een afweging gemaakt wat de einddatum van de concessie betreft. De gesprekken met de eigenaar waren afgerond voordat een besluit over de einddatum van de concessie was genomen. De bepaling in de huurovereenkomst zorgt ervoor dat de provincie de flexibiliteit heeft om de huurovereenkomst aan te laten sluiten bij de einddatum van de concessie, ook in geval van verlenging van de concessie met twee jaar.	
425	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M1	Overzicht stalling	In het overzicht 'Stalling' wordt voor de huidige locatie Hoorn aangegeven dat deze op de lange termijn niet meer beschikbaar zal zijn. In de gedeelde huurovereenkomst is hierover echter geen enkele bepaling opgenomen. Kan de provincie inzicht geven in de contractuele en financiële gevolgen die een eventuele voortijdige beëindiging van de locatie Hoorn voor de vervoerder met zich mee zou brengen en dit ook verwerken in de huurovereenkomst?	De contractuele en financiële gevolgen van de huidige stalling in Hoorn voor de Concessiehouder vervallen op het moment dat de nieuwe stalling in Hoorn in gebruik moet worden genomen. De nieuwe stalling moet worden gebruikt zodra het busstation in Hoorn naar de noordzijde verplaatst. Omdat de planning van de verplaatsing (thans voorzien in december 2033) nog kan schuiven is de duur van de huurovereenkomst voor de huidige remise wat ruimer opgezet.	
426	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	In artikel 1.2 ontbreekt een omschrijving van het beoogde gebruik van het gehuurde. De vervoerder mist een expliciete vermelding dat het gehuurde wordt gebruikt voor het stallen, laden, onderhoud en wassen van bussen, alsmede voor het parkeren van privévoertuigen. Is de provincie bereid deze gebruiksdoeleinden aan artikel 1.2 toe te voegen?	De beoogde gebruiksdoeleinden zijn toegevoegd aan artikel 1.2.	Artikel 1.2 in de huurovereenkomst is aangepast. Een nieuwe versie van deze bijlage wordt bij de NvI-2 gepubliceerd.
427	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	In artikel 11.4.3 staat dat de huurder het gehuurde aanvaardt in de staat waarin het zich op dat moment bevindt, terwijl de verhuurder tegelijkertijd verantwoordelijk is voor het in goede staat onderhouden van het gehuurde. Om als vervoerder een inschatting te kunnen maken van de eventueel benodigde investeringen om het gehuurde in 'goede staat' te brengen of te houden, is het van belang om te weten of de huidige staat van het gehuurde op dit moment al voldoet aan deze kwalificatie. Dit tevens gezien het mogelijk tijdelijke karakter van het gebruik van de locatie. Kan de provincie aangeven of het object momenteel als 'goede staat' wordt beschouwd? Daarnaast stelt Vervoerder voor om aan dit artikel toe te voegen: behoudens normale slijtage en technische veroudering.	Zie het antwoord op vraag 417.	
428	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Kan de provincie toelichten hoe zij de verplichting uit artikel 11.4.2 interpreteert in relatie tot de mogelijke tijdelijkheid van de locatie? Indien op basis van dit artikel van de huurder wordt verlangd om vlak voor het einde van het gebruik van de locatie nog substantiële investeringen te doen, kan dit dan redelijkerwijs van de huurder worden verwacht? Of is de provincie in dat geval bereid de vervoerder hiervoor te compenseren?	Nee, de provincie is hier niet toe bereid. De tijdelijkheid van de locatie wijkt niet af van andere huurovereenkomsten in het kader waarvan ook een eindopname wordt georganiseerd en de staat van zaken wordt nagegaan. Er dient in die situaties ook geïnvesteerd te worden op het moment dat de staat van zaken aan het einde van hun levensduur zijn. De provincie compenseert om deze reden deze investeringen niet.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / label	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
429	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	In artikel 11.4.5. verklaren partijen zich bewust te zijn van de afwijking van de wettelijke regeling en van de AB en komen uitdrukkelijk overeen dat deze afwijking geoorloofd is. Kan de Provincie ter verduidelijking aangeven waarop in de huurovereenkomst afgeweken wordt van wettelijke regelingen zodat Vervoerder kan inschatten of dit geoorloofd is en daarmee ingestemd kan/mag worden?	Zie het antwoord op vraag 418.	
430	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Artikel 11.5.3 biedt de mogelijkheid tot directe ontbinding zonder duidelijke ingebrekestelling. Dit wordt door de vervoerder als onevenredig zwaar en te subjectief beschouwd. Bij constatering van een tekortkoming zou eerst een deugdelijke schriftelijke ingebrekestelling moeten plaatsvinden, waarbij tevens bewijslast van het geconstateerde feit wordt overgelegd. Vervolgens dient de huurder de gelegenheid te krijgen om de tekortkoming binnen een redelijke termijn te herstellen. Is de provincie bereid deze waarborgen aan artikel 11.5.3 toe te voegen?	Zie het antwoord op vraag 419.	
431	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Kan de provincie toelichten hoe artikel 11.6 zich verhoudt tot het mogelijk tijdelijk beschikbaar zijn van de locatie? Dit is met name relevant omdat in de huurovereenkomst geen bepalingen zijn opgenomen over een tussentijdse opzeggingsmogelijkheid. Hoe moet deze verplichting worden geïnterpreteerd in het licht van de onzekerheid over de duur van het gebruik van de locatie?	Zie het antwoord op vraag 425.	
432	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Artikel 11.10.1 zal in de praktijk nimmer door de verzekeraars van vervoerders worden geaccepteerd. In de huidige formulering sluit de verhuurder iedere vorm van aansprakelijkheid uit, zelfs in gevallen van opzet of grove nalatigheid. Kan de provincie bevestigen dat zij eveneens inziet dat deze bepaling in deze vorm voor vervoerders onuitvoerbaar is? En is de provincie bereid om een alternatieve bepaling op te nemen die wél werkbaar en verzekeraar is?	Zie het antwoord op vraag 421.	
433	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Artikel 11.14.1. Er wordt voortgaand aan ondertekening een bodemonderzoek nulsituatie uitgevoerd. Eventuele conclusies en gevolgen uit dit bodemonderzoek zijn voor rekening en risico van Huurder en dienen door Huurder te worden hersteld voor ingangsdatum van de huurovereenkomst. Vervoerder vermoedt dat hier per abuis huurder en verhuurder door elkaar is gehaald en dat in dit artikel overal waar huurder staat Verhuurde gelezen moet worden. Kan de provincie dat bevestigen?	Zie het antwoord op vraag 422.	
434	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M3	Verhuurovereenkomst Hoorn	Artikel 11.14.4 bepaalt dat de huurder verantwoordelijk is voor de verslechtering van de milieukundige toestand van de bodem. Een dergelijke verslechtering kan echter ook ontstaan buiten de invloedssfeer van de huurder, bijvoorbeeld doordat verontreiniging via het grondwater mobiel is en vanaf een naastgelegen perceel het terrein binnenkomt. Om die reden verzoekt de vervoerder om toevoeging van een bepaling waarin wordt vastgelegd dat de huurder uitsluitend verantwoordelijk is voor het verschil tussen de nulsituatie en de eindsituatie, tenzij de verhuurder kan aantonen dat de verslechtering het gevolg is van handelen of nalaten van de Huurder.	Zie het antwoord op vraag 423.	
435	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M6	Nieuwe busremise Hoorn	In de stukken is onder M6.3 een uitgangspuntenraming voor de remise Hoorn opgenomen. Kan de provincie ter verduidelijking aangeven met welke verplichtingen de vervoerder – zowel financieel als contractueel – rekening dient te houden indien bijvoorbeeld de huidige remise in 2032 zou verhuizen naar een nieuwe locatie in Hoorn? Welke verplichtingen vloeien in dat geval voort uit de huidige locatie en welke uit de nieuwe situatie? Wordt de nieuwe locatie bijvoorbeeld volledig ingericht en om niet aan de vervoerder beschikbaar gesteld, of is sprake van een doorlopende huurverplichting vergelijkbaar met de huidige locatie Hoorn?	Zie het antwoord op vraag 425 wat de huidige stalling betreft. Voor de nieuwe stalling zal er een huurovereenkomst voor enkel het huren van de grond worden opgesteld tot het einde van de concessie. De provincie is daarbij verplicht om een marktconforme huurprijs te hanteren. Het is aan de Concessiehouder om de stalling verder in te richten. Zie verder het antwoord op vraag 310 uit NvI-1.	
436	C (Begrippenlijst)			Zero-Emissiebusstelsel	Het komt voor dat voor het laden van bussen (meer specifiek, het bevestigen van laadinfrastructuur) gebruik wordt gemaakt van portalen. Kunt u bevestigen dat portalen onderdeel zijn van de Laadinfrastructuur en wilt u dit dan toevoegen aan de definitie?	Ja, de provincie bevestigt dat als Laadinfrastructuur aan portalen bevestigd is, deze portalen ook onderdeel zijn van het werkende Zero-Emissiebusstelsel. De provincie heeft de definitie van het begrip Laadinfrastructuur aangepast.	In de Begrippenlijst is de definitie van het begrip Laadinfrastructuur gewijzigd in: "Alle noodzakelijke voorzieningen in de keten voor het opladen van Batterijpakketten tussen de aansluiting van de netbeheerder en Zero-Emissievoertuigen, waaronder begrepen eventuele portalen voor de bevestiging van deze voorzieningen."
437	D (Financiële bep.)	11	10	Uitbreiding Productieniveau	De uitbreiding van het Productieniveau kan dusdanig uitpakken dat hiervoor een extra investering in het Zero-Emissiebusstelsel nodig is. Hoe wilt u hiermee omgaan? Mogen inschrijvers ervan uitgaan dat in dergelijke situaties een Business Case opgesteld mag worden zoals u ook beschrijft in art. 8.5 inzake Meer- of Minderwerk? Op voorhand is moeilijk in te schatten hoe de daadwerkelijke dienstregeling er in enig jaar uitziet en of uitbreiding van het Productieniveau wel of niet zal leiden tot extra aanschaf van materieel. Indien u niet kiest voor een Business Case hoe voorkomt u dan dat inschrijvers verschillende aannames doen wat betreft aanschaf van extra materieel en er dus geen goede basis voor vergelijking van inschrijvingen is?	Nee, daar mag u niet van uit gaan. Inschrijvers geven in de financieel economische onderbouwing aan met welke ontwikkeling in de reizigersopbrengsten zij gerekend hebben. In Standaardformulier 12 wordt vervolgens automatisch berekend welke uitbreiding van het productieniveau hiermee gepaard gaat. Ook geven zij op Standaardformulier 15 aan hoeveel voertuigen er tijdens de looptijd van de concessie in- en uitstromen. De provincie verwacht dat inschrijvers daarbij rekening houden met extra voertuigen die nodig zijn om gegeven de door hen verwachte ontwikkeling in de reizigersopbrengsten aan de eisen ten aanzien van vervoerplicht en zitplaatsgarantie te blijven voldoen.	
438	D (Financiële bep.)	11		Uitbreiding productieniveau	Kunt u aangeven of business cases binnen of buiten deze regeling vallen? Bijvoorbeeld als de ontwikkeling van de corridor Haarlem(-Schiphol)-Amsterdam doorzet en een grote impact heeft op het aanbod in deze concessie, hoe wordt hiermee omgegaan in het kader van deze regeling?	Business cases vallen buiten de regeling. In artikel 11.5 sub a is opgenomen dat gecorrigeerd wordt voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk, waaronder ook Meer- en Minderwerk valt dat verrekend wordt op basis van een business case. Dit geldt niet alleen voor de referentie Reizigersopbrengsten 2030, maar ook voor de reizigersopbrengstenprognose. De provincie heeft dit verduidelijkt in artikel 10.1 van de Financiële bepalingen.	Aan het eind van de eerste alinea van artikel 10.1 van de Financiële bepaling is toegevoegd: ', eventueel gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk'.
439	D (Financiële bep.)			Vervoerplan	U schrijft Vervoerplan met een hoofdletter terwijl dit begrip ontbreekt in Bijlage C - Begrippenlijst. Wilt u dit aanpassen?	De provincie heeft het begrip Vervoerplan toegevoegd aan de Begrippenlijst.	Aan de Begrippenlijst is het begrip Vervoerplan toegevoegd dat als volgt is gedefinieerd: "Het plan zoals bedoeld in paragraaf 2.11 van het Programma van Eisen."
440	D (Financiële bep.)	11.2	10	Weging vraagafhankelijk vervoer	In de naar aanleiding van de NvI aangepaste Financiële bepalingen (bijlage D) stelt u in artikel 11.2 dat ongewogen Dienstregelingen op Vraagafhankelijke vervoer uitgevoerd met een Auto meetellen met een weging van 30%. Aangezien niet op voorhand bekend is hoeveel uren aan Vraagafhankelijk vervoer uitgevoerd zullen worden, is het ons niet duidelijk hoe het aantal ongewogen Dienstregelingen van het Vraagafhankelijk vervoer berekend moet worden. Kunt u dit specificeren?	Bij de ongewogen dienstregelingen voor vraagafhankelijk vervoer gaat het om de dienstregelingen die genoemd zijn met de ritten zoals die in de dienstregeling zijn opgenomen. Bij de weging van deze uren houdt de provincie rekening met het feit dat niet alle uren in de praktijk uitgevoerd zullen worden. Daarbij tellen uitsluitend ritten van het vraagafhankelijke Vervoer mee die gebaseerd zijn op een Dienstregeling met een vaste lijnvoering en maximeert de provincie het aantal ritten waarvan de dienstregelingen meetellen tot tot één rit per uur per richting tussen begin- en eindpunt van de betreffende lijn. De provincie heeft hiervoor het begrip "Vraagafhankelijk Vervoer" en navent de Financiële bepalingen en de inschrijvingsleidraad aangepast.	Artikel 11.2 sub a onder ii van de Financiële bepalingen is gewijzigd in: "Vraagafhankelijk vervoer uitgevoerd met een Auto en op basis van een Dienstregeling tot een maximum van één Rit per uur per richting: 30%". In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad zijn onder het kopje 'Niet meetellende Dienstregelingen' de volgende regels toegevoegd: •Dienstregelingen ingezet op Ritten van Vraagafhankelijke Vervoer zonder een Dienstregeling zoals aangeduid in de Begrippenlijst; •Dienstregelingen ingezet op extra Ritten van Vraagafhankelijke Vervoer op basis van een Dienstregeling ten opzichte van een frequentie van één Rit per uur per richting (zie ook artikel 11.2 van de Financiële bepalingen).' In de Begrippenlijst is de definitie van het begrip Vraagafhankelijk Vervoer gewijzigd.
441	D (Financiële bep.)	11.2.a	10	Weging naar tijdstip	Door Nacht altijd als 0% te wegen ontstaat de situatie dat de eerste ritten van R-net die conform PvE 2.3.1 voor 6:00 op een Knooppunt of Eindhale moeten aankomen niet vergoed worden. Wij verzoeken u het tijdvak van 5:00 tot 6:00 voor R-net als Overig aan te merken in plaats van Nacht.	De provincie honoreert uw verzoek en heeft de begrippen "Nacht" en "Nachtlijn" zodanig aangepast dat ritten van R-net-Lijnen tussen 5:00 en 6:00 uur meetellen als Overige uren.	In de Begrippenlijst zijn de definities van de begrippen Nacht en Nachtlijn aangepast.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
442	D (Financiële bep.)	14.1			Indexatie De subsidie bestaat uit de componenten a t/m d. Wij begrijpen dat de componenten a, b en d worden geïndexeerd middels LBI-systematiek en dat op basis van <i>Nota bene 2</i> voor component c de indexatie conform LTI van toepassing is. Kunt u dit bevestigen?	Ja, de provincie bevestigt dat het bedrag vermeld in artikel 5.1 sub c (Bikkergelden - indexatie) met de LTI wordt geïndexeerd en dat de bedragen vermeld in artikel 5.1. sub a (Basisbedrag), sub b (Bikkergelden - algemeen) en sub d (Compensatie SOV-deriving Haarlem/limond) met de LBI worden geïndexeerd. Anders dan in de Financiële bepalingen is aangegeven betreft het prijspeil van het in artikel 5.1 sub d genoemde bedrag prijspeil 2027. De provincie heeft dit aangepast.	In artikel 5.1 sub d van de Financiële bepalingen is '(prijspeil 2028, indexatie vanaf kalenderjaar 2029)' gewijzigd in '(prijspeil 2027, indexatie vanaf kalenderjaar 2028)'
443	D (Financiële bep.)	3.2	4 voetnoot		Financiering ontwikkelbudget In de voetnoot op pagina 4 stelt u: <i>"Financiële middelen uit het ontwikkelbudget worden bekostigd door bijvoorbeeld afroaming van financiële voordelen die niet vooraf waren begroot en mogelijke opgelegde Boetes."</i> Hoe ziet u de financiering van het ontwikkelbudget voor u als de som van de afroaming van de financiële voordelen die niet vooraf waren begroot en mogelijke opgelegde boetes niet voldoende is om het ontwikkelbudget te bekostigen?	De door u geschetste situatie zal zich in principe niet voordoen, omdat de provincie op dit moment geen ontwikkelbudget heeft vastgesteld/geoormerkt. De provincie noemt in eis 13.3.9 van het Programma van Eisen de mogelijkheid om een (ontwikkel)budget ter beschikking te stellen. In de voetnoot bij artikel 4.2 van de Financiële bepalingen noemt de provincie de mogelijkheid om het ontwikkelbudget te vullen vanuit de genoemde bronnen. De Concessiehouder kan echter geen rechten aan beide mogelijkheden onttelen.	
444	D (Financiële bep.)	5.1		6	Bikkergelden U geeft aan dat de bedragen voor Bikkergelden op prijspeil 2027 zijn en voor het eerst in 2028 geïndexeerd worden. Kunt u bevestigen dat de in dit artikel opgenomen bedragen voor Bikkergelden ongewijzigd door inschrijvers toegepast en verwerkt kunnen worden in de FEO ondanks dat de bieding op prijspeil 2025 dient te geschieden?	Ja, dat bevestigt de provincie.	
445	D (Financiële bep.)	5.1		6	Compensatie SOV-deriving U geeft aan dat de compensatie op prijspeil 2028 is en voor het eerst in 2029 geïndexeerd wordt. Kunt u bevestigen dat deze compensatie ongewijzigd door inschrijvers toegepast en verwerkt kan worden in de FEO ondanks dat de bieding op prijspeil 2025 dient te geschieden?	Ja, dat bevestigt de provincie. Zoals in het antwoord op vraag 442 is aangegeven is het prijspeil echter niet 2028, maar 2027 en vindt de indexatie voor het eerst plaats in 2028 en niet in 2029.	
446	D (Financiële bep.)	5.1/5.2		6	Exploitatiesubsidie In art. 5.1/5.2.a wordt de hoogte van de maximale subsidie aangegeven. Vervolgens wordt in art. 5.2.c gesteld dat jaarlijks het DRU-tarief wordt vermenigvuldigd met de in dat kalenderjaar aan te bieden Gewogen dienstregelsuren, zijnde het Productieniveau zoals genoemd in art. 11.1. Het Productieniveau betreft de productieomvang inclusief eventuele toename op basis van de gestegen Reizigersopbrengsten (Productiedelta). Hoe verhoudt het maximale subsidiebedrag zich tot het in 5.1.c beschreven mechanisme van dienstregelsuren maal DRU-tarief waarvan de uitkomst hoger zal zijn dan de maximale subsidie van art. 5.1.a?	Dank voor uw oplettendheid. De exploitatiesubsidie bedraagt inderdaad maximaal de som van de bedragen die in artikel 5.1 genoemd worden. De provincie heeft artikel 5.2 beperkt tot de wijze waarop het DRU-tarief berekend wordt en verwijzingen naar het oorspronkelijke artikel 5.2 aangepast.	Artikel 5.2 van de Financiële bepalingen is gewijzigd in: 'De Concessievrager stelt jaarlijks een DRU-tarief vast voor de verrekking van Meer- en Minderwerk als bedoeld in lid 5, artikel 8 en artikel 16 door de maximale Exploitatiesubsidie zoals bedoeld in lid 1 te delen door het voor het Gestandaardiseerde dienstregelingjaar 2030 aangeboden aantal Gewogen dienstregelsuren zoals vermeld in de inschrijving en het resultaat te indexeren conform artikel 14.' Daarnaast zijn als gevolg van deze aanpassing meerdere wijzigingen in artikelen 5, 11 en 16 van de Financiële bepalingen doorgevoerd.
447	D (Financiële bep.)	6.1		7	Prijspeil subsidie Op welk prijspeil is de Subsidie voor de buurtbussen aangegeven? Kunt u dit opgeven op prijspeil 2025?	De subsidie per ingezette buurtbus zoals vermeld in artikel 6.1 van de Financiële bepalingen betreft het prijspeiljaar 2025.	In artikel 6.1 van de Financiële bepalingen is achter '33.000,-' '(prijspeil 2025)' toegevoegd.
448	D (Financiële bep.)	7.1		7	Prijspeil subsidie Op welk prijspeil is de Subsidie voor Sociale Veiligheid aangegeven? Kunt u dit opgeven op prijspeil 2025?	De Subsidie Sociale Veiligheid zoals vermeld in artikel 7.1 van de Financiële bepalingen betreft het prijspeiljaar 2025.	In artikel 7.1 van de Financiële bepalingen is achter '1.000.000,-' '(prijspeil 2025)' toegevoegd.
449	D (Financiële bep.)	8.5		8	Business Case Wilt u bevestigen dat bij het opstellen van een business case ook de impact van in Artikel 11.5 vereiste productie-uitbreidingen wordt meegenomen? Deze halveert immers feitelijk de onder sub b genoemde reizigersopbrengsten.	Nee, dat bevestigt de provincie niet. Bij de bepaling van de productieomvang wordt namelijk gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk, waaronder ook Meer- en Minderwerk valt dat verrekend wordt op basis van een business case (zie ook het antwoord op vraag 438). Het is daarom niet nodig om bij het opstellen van de business cases rekening te houden met de impact op de productie-uitbreidingen. De provincie heeft naar aanleiding van uw vraag geconstateerd dat in artikel 11 alleen bij het <i>referentie Productieniveau</i> is vermeld dat gecorrigeerd wordt voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk. Dit geldt ook voor het productieniveau zelf. De provincie heeft dit aangepast.	Aan artikelen 11.1, 11.3, 11.4, 11.5 en 11.6 van de Financiële bepalingen is toegevoegd dat het productieniveau gecorrigeerd wordt voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk.
450	D (Financiële bep.)	art 11 lid 8 en 9			Reizigersopbrengstenprognose De geformuleerde verrekkingen in artikel 11 lid 8 en 9 van de Financiële Bepalingen leiden bij elke afwijking tussen de gerealiseerde Reizigersopbrengsten en de Reizigersopbrengstenprognose tot een verlaging van de middelen van de Concessiehouder, hetzij minder Reizigersopbrengsten, hetzij lagere Exploitatiesubsidie. Beseft u dat deze systematiek kan leiden tot het inrekenen van een veiligheidsmarge om de onzekerheden rond de Reizigersopbrengstenprognose en de negatieve gevolgen daarvan op te vangen en daarmee tot minder aantrekkelijke biedingen dan wanneer artikel 11 lid 8 en lid 9 wat meer ruimte zouden geven voor onzekerheden in de Reizigersopbrengstenprognose? Bent u bereid om hiervoor een onzekerheidsmarge van enkele procenten toe te staan waarbinnen een afwijking tussen de Reizigersopbrengstenprognose en gerealiseerde reizigersopbrengsten niet direct verrekend hoeft te worden? Zo nee, waarom niet?	Nee, de provincie deelt uw mening niet dat de in artikelen 11.8 en 11.9 beschreven verrekkingen altijd tot een verlaging van de middelen van de Concessiehouder zouden leiden. In artikel 11.9 wordt namelijk aangegeven dat de exploitatiesubsidie niet met de volledige 100% maar met 65% van het verschil verlaagd wordt.	
451	D (Financiële bep.)	Artikel 5.1			Indexatie In artikel 5.1 schrijft u "b. Bikkergelden - algemeen: € 2.400.000 (prijspeil 2027, indexatie vanaf kalenderjaar 2028)" Voor ons is dit niet geheel duidelijk, kunt u doormiddel van tijdslijn met getallen voorbeeld aangeven vanaf welk moment de opbrengsten worden geïndexeerd.	De Bikkergelden - algemeen worden voor het eerst in 2028 geïndexeerd conform de LBI voor het jaar 2028 (ten opzichte van het prijspeiljaar 2027). Vervolgens worden de aldus berekende hoogte van deze gelden jaarlijks met de LBI voor dat kalenderjaar geïndexeerd. Dit is anders dan voor bijvoorbeeld het basisbedrag dat voor het eerst in 2026 wordt geïndexeerd conform de LBI voor het jaar 2026 (ten opzichte van het prijspeiljaar 2026) waarna het aldus berekende basisbedrag vervolgens jaarlijks met de LBI voor dat kalenderjaar wordt geïndexeerd. Dit betekent dat om te komen tot de hoogte van de bedragen in 2028 het basisbedrag zoals vermeld in artikel 5.1 drie keer wordt geïndexeerd (2026, 2027 en 2028) en de Bikkergelden - algemeen één keer wordt geïndexeerd (2028).	
452	D (Financiële bep.)	Artikel 5.2			Subsidiehoogte Kunt u bevestigen dat onze interpretatie juist is dat de jaren 2028 en 2029 de maximale subsidie wordt uitgekeerd, zoals deze is benoemd in artikel 5.1. Indien onze interpretatie niet correct is kunt u dan een voorbeeldberekening beschikbaar stellen?	De provincie kan dit alleen voor het kalenderjaar 2029 bevestigen. De hoogte van de exploitatiesubsidie voor het kalenderjaar 2028 wordt namelijk berekend naar rato van het deel van 2028 dat de concessie van kracht is. Voor de voorbeeldberekening verwijst de provincie naar Standaardformulier 12 (Financieel economische onderbouwing). De provincie merkt daarbij nog op dat voor alle jaren geldt dat eventuele rituitval met de exploitatiesubsidie zal worden verrekend.	
453	D (Financiële bep.)	Cel M47		10	Vraagafhankelijk vervoer per auto Vraagafhankelijk vervoer is vervoer dat per definitie niet altijd daadwerkelijk uitgevoerd wordt, maar wel voor 18%/20.7% meetelt in de gewogen DRU's. Dit opent de mogelijkheid om in te schrijven met zeer veel vraagafhankelijk vervoer, waarbij met het toenemen van de aantal ritten de kans dat een rit daadwerkelijk gereden wordt steeds kleiner wordt. Wij verzoeken u aan het meetellen van vraagafhankelijk vervoer nadere voorwaarden te verbinden om deze vorm van 'gratis' DRU's te vermijden	De provincie honoreert uw verzoek. Zie hiervoor het antwoord op vraag 440.	
454	D (Financiële bep.)				Nieuwe stalling Hoorn U heeft het totaalbedrag voor de realisatie van de nieuwe stalling in Hoorn al opgenomen in de FEO (tab E.01). Bij dit bedrag is aangegeven dat dit prijspeil 2023 betreft. Omdat inschrijvers dienen aan te bieden op prijspeil 2025 en de investering per 1-1-2034 plaatsvindt verzoeken wij u om aan te geven hoe inschrijvers hiermee dienen om te gaan.	Wij hebben het bedrag dat in de FEO is opgenomen op basis van de CPI naar prijspeil 2025 gebracht. Inschrijvers moeten rekening houden met jaarlijkse indexatie van dit bedrag met de CPI vanaf 2026 tot het moment dat de nieuwe stalling gerealiseerd is. Zie verder de antwoorden op vragen 455 en 456.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
455	D (Financiële bep.)			Nieuwe stalling Hoorn	U heeft de investeringskosten voor de nieuwe stalling Hoorn zelf opgenomen in de FEO. De onderliggende calculatie roept echter allerlei vragen op, er worden bijvoorbeeld aannames gedaan die in praktijk heel goed anders kunnen uitpakken. Denk aan uitgangspunten wat betreft de in te zetten vloot, maar ook een reservering van 20% voor nader te detaileren voorzieningen en een opslag van 15% voor onvoorzien kosten. Ons is niet duidelijk wat de status is van het ontwerp dat de basis vormt voor de op te nemen investering. a) Moet dit ontwerp te zijner tijd 1 op 1 worden gerealiseerd? En waar ligt dan het risico als ontwerpleuzes in praktijk duurder uitpakken dan voorzien in de huidige raming? b) Of is het uiteindelijk aan de vervoerder om naar eigen inzicht een passende stalling te realiseren? En als deze dan kiest voor een minimaal ontwerp tegen minimale kosten, zijn de besparingen ten opzichte van de huidige raming dan voor de vervoerder?	a) Nee, de Concessiehouder hoeft het ontwerp dat bij de aanbestedingsdocumenten is gevoegd niet 1 op 1 te realiseren. b) Ja, het is aan de Concessiehouder om een passende stalling te realiseren, met dien verstande dat de provincie verwacht dat de Concessiehouder voorafgaand aan de realisatie een voorstel voor de bouwen stalling ter goedkeuring bij de provincie indient aangezien de nieuwe stalling onderdeel wordt van de overnameregeling. Volgens de Model Overnameregeling moet de stalling ten minste 30 jaar meegaan. Als de stalling tegen lagere kosten kan worden gerealiseerd dan komt de besparing ten goede aan de Concessiehouder, waarbij de provincie verwacht dat dit voordeel beperkt zal zijn omdat de realisatiekosten lineair over een periode van 30 jaar moeten worden afgeschreven en daarmee het jaarlijkse financiële voordeel gelijk is aan 1/30 van de gerealiseerde besparing (zie ook het antwoord op vraag 456).	
456	D (Financiële bep.)			Nieuwe stalling Hoorn	Als antwoord op vraag 187 geeft u aan dat wanneer de realisatiekosten van de stalling hoger uitvallen u eventueel een aanvullende subsidie kan verstrekken. In huidige tijden van sterk stijgende bouwkosten geeft dit voor inschrijvers een grote onzekerheid voor een forse investering. Wij verzoeken u om inschrijvers meer zekerheid te bieden door bijvoorbeeld 'kan' te wijzigen in 'zal'.	De provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek. Wel zegt de provincie toe dat indien de Concessiehouder met instemming van de provincie kiest voor een ontwerp van de stalling waarvan de realisatiekosten hoger zijn maar waardoor de stalling langer dan 30 jaar meegaat, de provincie bereid is om de periode waarover de stalling lineair moet worden afgeschreven te verlengen om zo de gevolgen van de hogere realisatiekosten voor de jaarlijkse W&V-rekening van de Concessiehouder zoveel mogelijk te beperken.	
457	D2 (Toelicht. fin. model)	2.3.1	1	Fout in formule	Bij vraag 55 in de Nvl heeft u de formule in eis 2.1.1. van het PvE aangepast. Deze zelfde formule staat ook in de Toelichting Financieel model. Kunnen wij er vanuit gaan dat u ook deze formule aanpast?	Ja, de provincie heeft de formule aangepast in Bijlage D2 Toelichting Financieel model.	In bijlage D2 - Toelichting Financieel Model heeft... De eerste 12 maanden van de Concessie is het Productieniveau ten minste gelijk aan het aantal Dienstregelingen uit de dienstregeling van 2026 plus 25% van het verschil tussen het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030 en het aantal Dienstregelingen uit de dienstregeling van 2026. DRU's in Fase 1 = 614.877 DRU's (= Dienstregelingen 2026) + 0,25 * (DRU's Dienstregeling 2030 - 614.877 DRU's).
458	G (Dossier huid. CH)	MIPOV	nvt	Element K10	In vraag 222 geeft de huidige vervoerder geen antwoord op de vraag. Dat het logisch is dat er een verschil zit tussen de verschillende K10 bestanden is vanzelfsprekend, dat wordt ook niet in twijfel getrokken. De vraag was echter om de verschillen tussen de som van K10A+K10B en K10C te verklaren. Dit is informatie die bekend is bij de huidige vervoerder, maar niet bij andere geïnteresseerden. Daarom is het, om tot een realistische inschatting van toekomstige reizigersopbrengsten te komen, van groot belang dat deze discrepantie wordt toegelicht. Daarnaast verzoeken wij u om de details rondom de huidige 'Gratis OV' regeling met de gemeente Alkmaar met alle geïnteresseerden te delen.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "K10a is inclusief btw, K10b en K10c zijn exclusief btw. Mbt het Alkmaar-kaartje zijn de afspraken gebaseerd op een reis van 5 km (Reizen op saldo). Reizigers betalen per kaartje 1,-; de gemeente Alkmaar betaalt het aanvullende bedrag. De lopende afspraak is gemaakt t/m eind 2026. Voor K10c hebben wij voor de jaren 2023, 2024 en 2025 nieuwe bestanden aangeleverd."	De volgende bestanden zijn toegevoegd aan de dataroom in de map data Nvl 2: 143_2023_00_k10c.csv, 143_2024_00_k10c.csv, 143_2025_00_k10c.csv; 146_2023_00_k10c.csv, 146_2024_00_k10c.csv, 146_2025_00_k10c.csv, HU + NHN RO 2019-2025.xlsx
459	G (Dossier huid. CH)	MIPOV K12		K12	Voor de huidige concessie NHN ontbreken in de dataroom de K12 bestanden voor 2019 t/m 2025. Kunt u deze bestanden alsnog delen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Deze bestanden zijn in november 2025 aan de Provincie geleverd. Op een later tijdstip zijn de data van Q4/2025 eveneens geleverd."	De volgende bestanden zijn voor de zekerheid nogmaals opgenomen in de dataroom in de map data Nvl 2: 143_2019_00_k12.csv t/m 143_2025_00_k12 en 146_2019_00_k12.csv t/m 146_2025_00_k12.csv.
460	H (Personeelsopgave)	3.3		Personeel op Texel	Vanwege de geïsoleerde ligging van Texel verzoeken we u aan te geven hoeveel fte direct personeel op Texel woont en werkt.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De personeelsopgave is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000 en door een externe deskundige gecontroleerd. Wij hebben geen verdere toelichting."	
461	H (Personeelsopgave)	Referentiesheets NHN 2026		Hersteltijden	In de diverse aangeleverde referentiesheets zijn keer- en hersteltijden opgenomen, die een betrouwbare dienstregeling moeten borgen. Voor Alkmaar lijken deze tijden niet of niet volledig te zijn opgenomen. Kunt u bevestigen dat voor Alkmaar een afwijkende situatie geldt waardoor deze keer- en hersteltijden niet van toepassing zijn?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Voor Alkmaar NS/Rietschoot zijn in het referentiesheet keer- en hersteltijden opgenomen."	
462	H (Personeelsopgave)		12	Personeelsinzet op buurtbus 408	Ons valt op dat Buurtbus 408 een zeer ruime bedieningstijd voor een buurtbus heeft, van 6:28 tot 23:05. Verder zien we in het Referentiesheet voor Alkmaar een voertuiginzet voor lijn 408 wordt genoemd, dat suggereert dat stalling Alkmaar deze rijdt, of dat deze wordt uitbesteed. Ook zien de in de Open Data (KV6) voor de vroege ochtendritten en late avondritten geen informatie. Dit doet ons vermoeden dat in de vroege ochtend en late avond de dienstregeling niet door de buurtbusvereniging wordt uitgevoerd, hetgeen door de website www.buurtbushelloo.nl bevestigd wordt. Kunt u aangeven welke ritten niet door de buurtbusvereniging gereden worden, en of deze ritten al of niet met de buurtbus gereden worden?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De dienstregelingritten die allen tussen Heloo en Egmond-Binnen v.v. rijden worden NIET door de buurtbusvereniging uitgevoerd."	
463	H (Personeelsopgave)			Monteurs	Wilt u aangeven hoeveel monteurs er in maart 2026 in het concessiegebied onder WP2000 vallen en hoeveel er overgaan naar de opvolgende vervoerder?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De personeelsopgave is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000 en door een externe deskundige gecontroleerd. Wij hebben geen verdere toelichting."	
464	H (Personeelsopgave)			RTGB BOA's	In totaal staan er 7 FTE BOA's in de personeelsopgave. Wilt u aangeven in hoeverre dit aantal in april 2026 is gewijzigd en hoeveel FTE hiervan domein IV-bevoegd is en hoeveel FTE beschikt over een RTGB?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De personeelsopgave is opgesteld conform artikel 39 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000 en door een externe deskundige gecontroleerd. Wij hebben geen verdere toelichting."	
465	Inschrijvingsleidraad	3.7.2		Nota van Inlichtingen	In Nota van Inlichtingen 1 zijn meer dan 360 vragen beantwoord en komen er nog nieuwe documenten beschikbaar. Conform paragraaf 3.7.2 is Nvl-2 de laatste vragenronde waarin nieuwe vragen mogen worden gesteld, terwijl Nvl-3 uitsluitend ziet op eerder gestelde vragen. Is de concessieoverlener bereid een extra vragenronde in te plannen waarin het stellen van nieuwe vragen is toegestaan, alvorens een laatste ronde te houden die uitsluitend ziet op verduidelijking van eerdere antwoorden? Zo nee, hoe borgt de concessieoverlener dat na Nvl-2 geen relevante inhoudelijke onduidelijkheden blijven bestaan?	Zoals in mededeling 9 in Nvl-2a is aangegeven, heeft de provincie een extra vragenronde in de planning opgenomen. Voor Nvl-3 gelden geen restricties. De restricties die voor Nvl-3 golden gelden nu voor Nvl-4. De provincie heeft dit aangepast in paragraaf 3.7.2 van de Inschrijvingsleidraad. Voor de planning van Nvl-3 en Nvl-4 verwijst de provincie naar paragraaf 3.5 van de Inschrijvingsleidraad.	In de tabel in paragraaf 3.5 van de Inschrijvingsleidraad zijn de data betreffende Nvl-3 en Nvl-4 aangepast/toegevoegd. In paragraaf 3.7.2 van de Inschrijvingsleidraad is de tekst "2.Wragen tijdens de derde vragenronde mogen uitsluitend betrekking hebben op: •Be antwoorden en mededelingen van de Concessieoverlener opgenomen in gepubliceerde Nota's van Inlichtingen 1 en 2 of gewijzigd in "2.Wragen tijdens de vierde vragenronde mogen uitsluitend betrekking hebben op: •Be antwoorden en mededelingen van de Concessieoverlener opgenomen in gepubliceerde Nota's van Inlichtingen 1, 2 en 3 of."
466	Inschrijvingsleidraad	7.4.1	49	KV1 / Netex bestanden	U verzoekt hier de aangeboden dienstregeling ook in KV1 of Netexbestand aan te leveren. Kv1 is inmiddels uitgefaseerd, en een Netex-bestand is zeer complex. Om zo'n bestand te genereren dient alles tot in elk klein detail goed te worden vastgelegd, moeten een hoop basisgegevens worden ingevoerd, en is het qua ICT-systeem ook een uitdaging om er een te genereren voor een (nog) niet bestaande concessie. Wij verzoeken u de eis om een KV1 of Netex-bestand aan te leveren te laten vallen en een dienstregelingkalender uit te vragen, dit is de enige informatie in een KV1/Netex-bestand die niet in één van de andere gevraagde bestanden aanwezig is.	De provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek. De gevraagde informatie gebruikt de provincie voor controle van het door inschrijvers aangeboden aantal gewogen dienstregelingenuren.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
467	Inschrijvingsleidraad	7.4.1		Weging vraagafhankelijk vervoer	Naar aanleiding van vraag 80 heeft u in de financiële bepalingen artikel 11.2 een weging toegevoegd voor het lijntype Vraagafhankelijk vervoer met een Auto. In de inschrijvingsleidraad wordt Vraagafhankelijk vervoer in artikel 7.4.1 in zijn geheel niet genoemd. Mogen wij er daarom vanuit gaan dat Vraagafhankelijk vervoer voor G2 wordt gewogen zoals aangegeven in de financiële bepalingen artikel 11.2? Zo ja, dan vinden wij dit lijntype niet terug in het bijgewerkte standaardformulier 14. Wilt u dit lijntype hier toevoegen?	De provincie heeft Standaardformulier 14 aangepast en daarbij de mogelijkheid toegevoegd om Vraagafhankelijk Vervoer aan te bieden. Zie verder het antwoord op vraag 440 voor de voorwaarden die gelden bij het aanbieden van Vraagafhankelijk Vervoer.	Standaardformulier 14 is aangepast. Vraagafhankelijk vervoer op basis van een Dienstregeling, indien uitgevoerd met een Auto, en tot een maximum van één Rit per uur per richting, is toegevoegd als een nieuw Lijntype met de wegingsfactor zoals vermeld in artikel 11.2 van de Financiële bepalingen.
468	Inschrijvingsleidraad	NV1-80		Weging nachtlijnen	Wij constateren dat in de meegeleverde huidige dienstregeling (2026) van de verplichte nachtlijnen ritten zijn opgenomen die deels of geheel voor 1:00 vallen. Wij nemen aan met hetgeen u gesteld heeft in het antwoord op vraag 80 van NVI-1, dat de DRU's die uit deze dienstregeling voortvloeien volledig meetellen in de Gewogen DRU's. Kunt u dit bevestigen?	De provincie herkent deze constatering en heeft de eerdere definitie van Nachtlijn in de Begrippenlijst gedeeltelijk hersteld om ervoor te zorgen dat ritten van verplichte Nachtlijnen volledig meetellen bij de berekening van het aantal gewogen dienstregelingen.	In de Begrippenlijst is de definitie van het begrip Nachtlijn gewijzigd en wordt gesproken over 'meerderheid van alle Ritten'.
469	Inschrijvingsleidraad	NV1-80		Weging nachtlijnen	In de inschrijvingsleidraad 7.4.1 geeft u aan dat inzeturen op verplichte Nachtlijnen meetellen als Gewogen DRU. In Bijlage D (financiële bepalingen) artikel 11.2 staat bij de wegingen, bij punt c-xi, dat uren in de nacht 0% meetellen. Dit lijkt in tegenspraak met elkaar te zijn. Kunt u Bijlage D in lijn brengen met de inschrijvingsleidraad?	De provincie heeft in de Financiële bepalingen een aanvullende uitsplitsing gemaakt in de wegingsfactoren zodat ritten van Nachtlijnen wel meetellen.	Artikel 11.2 sub c van de Financiële bepalingen is gewijzigd in: xi.Nacht, indien uitgevoerd door een Nachtlijn: 100% xii.Nacht, indien niet uitgevoerd door een Nachtlijn: 0%
470	Inschrijvingsleidraad	NV1-80		Weging nachtlijnen	In de inschrijvingsleidraad 7.4.1 geeft u aan dat inzeturen "op Nachtlijnen (alle Ritten tussen 1:00 en 6:00 uur) en Overige lijnen niet meetellen", met als uitzondering nachtlijnen die benodigd zijn om te voldoen aan het programma van eisen. In Bijlage D (financiële bepalingen) artikel 11.2 staat bij de wegingen, bij punt a-i, dat lijnen van het type "Overige lijn; Nachtlijn" 100% meetellen, echter zonder voorbehoud dat dit alleen geldt wanneer deze nodig zijn om aan het PvE te voldoen. Kunt u duidelijkheid verschaffen wat hier bedoeld wordt en beide bepalingen met elkaar in lijn brengen?	De Financiële bepalingen zijn van toepassing voor de gehele looptijd van de Concessie. Voor de Inschrijving geldt afwijkend dat alleen verplichte Nachtlijnen meetellen bij het bepalen van de score bij Gunningscriterium G2. De provincie heeft ter verduidelijking de tekst onder het kopje Niet meetellende Dienstregelingen in de Inschrijvingsleidraad aangescherpt.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is onder het kopje 'Niet meetellende Dienstregelingen' toegevoegd: '•Dienstregelingen ingezet tijdens de Nacht voor zover niet uitgevoerd door een op grond van het Programma van Eisen verplichte Nachtlijn.'
471	Inschrijvingsleidraad			NVI	Op pagina 13 van de Inschrijvingsleidraad stelt u dat NVI vragen in ronde 3 enkel betrekking mogen hebben op antwoorden en mededelingen uit NVI 1 of NVI 2. Gezien de hoeveelheid vragen in NVI-1 en mogelijke onduidelijkheden ten aanzien van nieuwe onderwerpen die nog volgen willen wij u verzoeken dat in NVI-3 ook nieuwe vragen gesteld mogen worden.	Zie het antwoord op vraag 465.	
472	Inschrijvingsleidraad	7.6.2	64	Volgorde onderwerpen G5 Implementatieplan ZE	U vraagt inschrijver in het Implementatieplan ZE (G5) in te gaan op 'volgende onderwerpen in onderstaande volgorde (met onderstond nummering)'. Voor een samenhangende en logische behandeling van de onderwerpen zijn we graag vrij in de volgorde waarop we deze presenteren. We vragen u daarom 'in onderstaande volgorde (met onderstaande nummering' te laten vervallen. We zorgen er daarbij voor dat deze volgorde goed herleidbaar is naar de bullets uit het bestek.	De provincie houdt vast aan de volgorde van de onderwerpen met het oog op een volledige en zorgvuldige beoordeling van alle uitgevraagde onderwerpen.	
473	K (Overnameregeling)	11.2	17	Overeenkomsten	Het lijkt onwaarschijnlijk dat alle op het Zero-Emissiebusstelsel van toepassing zijnde overeenkomsten onder de overnameregeling vallen. In artikel 2 wordt ook niet verwezen naar overeenkomsten. Zou 'overeenkomsten' kunnen worden gespecificeerd?	Naar aanleiding van uw vraag heeft de provincie artikel 11.2 van de Model Overnameregeling gewijzigd.	Artikel 11.2 van de Model Overnameregeling is gewijzigd in: "In het kader van de Overnameregeling zal de eigenaar van het Zero-Emissiebusstelsel de onbezwaarde eigendom van het Zero-Emissiebusstelsel, alsmede de op het Zero Emissiebusstelsel betrekking hebbende garantierchten, opstalrechten en alle overige rechten die bijdragen aan het beoogde gebruik van het Zero-Emissiebusstelsel, overdragen aan de Opvolgende concessiehouder."
474	K (Overnameregeling)	12.3	18	Concessiehouder draagt zorg voor continuïteit en netaansluiting en gecontracteerd vermogen	De Concessiehouder is niet bij machte om actief zorg te dragen voor continuïteit van de aanwezige netaansluiting en het gecontracteerd vermogen en kan hoogstens medewerking verlenen (niet opzeggen, overdragen van EAN codes). Bent u bereid de formulering aan te passen: "In aanvulling op het bepaalde in lid 1 verleent de Concessiehouder tevens volledige medewerking om te zorgen voor continuïteit etc"?	Ja, daar is de provincie toe bereid. De provincie heeft artikel 12.3 van de Model Overnameregeling conform uw voorstel aangepast.	Artikel 12.3 van de Model Overnameregeling is gewijzigd in: "In aanvulling op het bepaalde in lid 1 verleent de Concessiehouder tevens volledige medewerking aan de continuïteit van de aanwezige netaansluiting en het gecontracteerd vermogen op de onder de Overnameregeling vallende Stallingen, tenzij de Concessiehouder en de Opvolgende concessiehouder anders overeenkomen."
475	K (Overnameregeling)	13.3	18	Strategische reserveonderdelen	Kunt u, ter voorkoming van discussie, een definitie van Strategische reserve-onderdelen opnemen in de Begrippenlijst?	De provincie ziet geen noodzaak om in de Begrippenlijst te definiëren wat onder strategische reserve-onderdelen wordt verstaan. Wel kan de provincie in antwoord op uw vraag aangeven dat het hierbij om reserveonderdelen gaat die op voorraad worden gehouden om de stilstandtijd bij een storing aanzienlijk te verkorten, omdat deze reserveonderdelen een lange levertijd kennen.	
476	K (Overnameregeling)	2.3 d. en 5.1 f.	4	De software	Wat wordt bedoeld met 'de software' die nodig is voor de aansturing van de bus/ Asset en wat voor de operatie/ het opereren van de bus/ Asset?	Dit betreft o.a. software die nodig is voor de aansturing, operatie, analyse en het beheer en onderhoud van de zero-emissiebus en laadinfrastructuur. Bijvoorbeeld de software die nodig is voor het optimaal laden van de batterijpakketten en voor het diagnosticeren van storingen van zero-emissiebusen.	
477	K (Overnameregeling)	2.4 juncto 3.1 g. en 12.2	4	Toegankelijke locatie	Wordt locatie ook als toegankelijke locatie aangemerkt als het een gehuurde locatie betreft, waarvoor de Concessiehouder conform 3.1 g. en 12.2 een verklaring heeft afgegeven waaruit blijkt dat verhuurder onvoorwaardelijk instemt met de overdracht van de huurovereenkomst?	Ja, een gehuurde locatie waarvoor de Concessiehouder deze verklaring heeft afgegeven geldt ook als een voor de opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie.	
478	K (Overnameregeling)	3.1 c.	5	Gegarandeerde inzetperiode en Gegarandeerde kilometerage	Dit betreffen garanties ten aanzien van de Zero-Emissiebus en niet het gehele Zero-Emissiebusstelsel. Zou bij c (i) en (ii) niet naar Zero-Emissiebusen moeten worden verwezen in plaats van het Zero-Emissiebusstelsel?	Nee, dat is niet het geval. Uitgangspunt voor de overnameregeling is dat de Concessiehouder een werkend zero-emissiebusstelsel aan de opvolgende concessiehouder overdraagt. Daarvoor moeten naast de zero-emissiebusen zelf ook de andere onderdelen van het zero-emissiebusstelsel goed werken gedurende de gegarandeerde inzetperiode. Bij de gegarandeerde kilometerage wordt in de huidige formulering al een link met de zero-emissiebusen zelf gelegd.	
479	K (Overnameregeling)	3.1 c. en d.	5	Opvolgende eigenaren	"Deze garanties dienen uitdrukkelijk te bepalen dat ook opvolgende eigenaren van het Zero-Emissiebusstelsel hierop een beroep kunnen doen." Zou "opvolgende eigenaren" kunnen worden kunnen worden beperkt tot de opvolgende eigenaren op grond van deze overnameregeling?	Nee, daar is de provincie niet toe bereid. Indien de concessie bijvoorbeeld voortijdig eindigt en daarna een korte noodconcessie wordt verleend, moet niet alleen de houder van de noodconcessie maar ook de houder van de daaropvolgende reguliere concessie een beroep kunnen doen op de garanties.	
480	K (Overnameregeling)	5.1 c.	8	Garantieverklaring Assets	Zou, gezien de garanties waarnaar wordt verwezen, "Assets" kunnen worden vervangen door " Zero-Emissiebusen inclusief Batterijpakketten"? De overige garanties voor de (overige) Assets zijn al onder 5.1 d. gevat.	Nee, zoals ook in het antwoord op vraag 478 is aangegeven is het uitgangspunt voor de overnameregeling dat een werkend zero-emissiebusstelsel moet worden overgedragen en dat daarom voor alle onderdelen van het systeem garanties ten aanzien van de inzetperiode moeten worden gegeven.	
481	K (Overnameregeling)	7.5 en 7.6	12	Extra bijeenkomsten	Concessieoverlener kan besluiten tot organiseren van extra bijeenkomsten die voor rekening en risico van Concessiehouder komen. Kunt u bevestigen dat u hier redelijkheid betracht aangezien de Concessiehouder hierover geen controle heeft?	Ja, dat bevestigt de provincie.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
482	K (Overnameregeling)	8.6		13	Onderhoudsachterstand Kunt u bevestigen dat de Overnamewaarde na aftrek van de kosten voor Onderhoudsachterstand conform artikel 8.6 minimaal €0,- bedraagt en nooit negatief kan worden?	Nee, dat kan de provincie niet bevestigen. De overnamewaarde wordt voor ieder onderdeel van het zero-emissiebusstelsel afzonderlijk bepaald. Omdat de insteek van de overnameregeling is dat de Concessiehouder een werkend zero-emissiebusstelsel aan de opvolgende concessiehouder overdraagt, worden de kosten die de opvolgende concessiehouder moet maken om een onderhoudsachterstand weg te werken volledig verwerkt in de overnamewaarde, ook als dit betekent dat de overnamewaarde van het betreffende onderdeel daardoor negatief wordt.	
483	K (Overnameregeling)	Bijlage K		4	2.3.f In bijlage K de Overnameregeling aan het einde concessieperiode in 2041, stelt u onder note 4, dat de installaties op de nieuw te bouwen Stalling Hoorn niet onder de Overnameregeling vallen. Kunt u de installaties verder definiëren en wilt u bevestigen dat de installatie(s) welke noodzakelijk zijn voor het systeem van Laadinfra nieuwbouw locatie Hoorn wel onder de overnameregeling vallen met een afschrijftermijn van minimaal 15 jaren. Dit omdat de nieuwbouw naar aanzien pas in 2034 wordt gerealiseerd.	Ja, de provincie bevestigt dat installaties voor zover die onderdeel zijn van de laadinfrastructuur onder de overnameregeling vallen en linear in 15 jaar moeten worden afgeschreven. De installaties als bedoeld in voetnoot 4 betreffen voorzieningen op de nieuw te bouwen stalling Hoorn ten behoeve van onderhoud en/of reiniging van voertuigen, zoals een wasinstallatie.	
484	K (Overnameregeling)	Bijlage K		5	3.1.b In sub b wordt gesteld dat Zero-Emissiebusen voor ten minste 95% van het aantal kilometers zijn ingezet, om aan de Overnameregeling te kunnen voldoen. 95% van ten minste welke bepaling? Kunt u bevestigen dat het de totaal gereden kilometers van het betreffende voertuig is.	Ja, de provincie bevestigt dat het om 95% van het totaal met de betreffende zero-emissiebus gereden kilometers gaat. De provincie heeft dit verduidelijkt in artikel 3.1 sub b.	In artikel 3.1 sub b van de model-Overnameregeling ZE-bussysteem is '95% van het aantal gereden kilometers' gewijzigd in '95% van het aantal met de betreffende Zero-Emissiebus gereden kilometers'.
485	K (Overnameregeling)	Bijlage K		14	9.2.b Deze Overnameregeling bevat rekenmethodes gestoeld op 10 jaren concessietermijn en aansluitend 5 jaren Overnameregeling; de 10/15 regeling. Deze regeling is nu mogelijk een 13/15 verhouding. Impliceert dit dat vervangen op het moment van 12,5 jaar, de kosten voor het vervangende batterijpakket voor 12,5/15 deel bij de oude concessiehouder is komen te liggen.	Ja, dat impliceert de regeling.	
486	N (Overnameverplichting)				Laadinfra Op diverse locaties staat aangegeven dat de 22-kW-laders overgedragen gaan worden. Dit betreft laadinfra welke naar ons idee hoort bij de BYD bussen welke double gun AC laden. De BYD bussen staan niet in de overnameregeling. Waarom is deze laadinfra dan wel opgenomen in de overnameregeling terwijl er geen doel voor is?	De provincie heeft in memo Toelichting scope laadinfrastructuur een toelichting/verduidelijking gegeven.	Memo Toelichting scope infrastructuur is toegevoegd aan de dataroom in map data NvI 2.
487	N (Overnameverplichting)				Kunt u van de bustypes die onder de overnameregeling vallen de step-files toevoegen? Uw huidige concessiehouder heeft normaal gesproken beschikking over deze files, of kan ze ophalen bij de leverancier.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij beschikken niet over deze files."	
488	L (Meerpartijovereenkomst)	1.3		5	Programma van Eisen Programma van eisen (zoals gedefinieerd in de Concessie) - wordt met de "Concessie" het concessiebesluit bedoeld? Het Programma van Eisen staat niet gedefinieerd in de Begrippenlijst.	Bedoeld worden de concessievoorwaarden uit het Concessiebesluit inclusief bijlagen. De provincie heeft dit in artikel 1.3 van bijlage L1 Meerpartijovereenkomst (Projectfinanciering) aangepast. Het Programma van Eisen is onderdeel van Bijlage A3 (Inschrijvingsleidraad inclusief Bijlagen) bij het Concessiebesluit.	In artikel 1.3 van bijlage L1 Meerpartijovereenkomst is de tekst '(I) de concessievoorwaarden uit het Programma van Eisen (zoals gedefinieerd in de Concessie) betreffende de Concessie' vervangen door '(I) de concessievoorwaarden uit het Concessiebesluit (inclusief bijlagen)'.
489	L (Meerpartijovereenkomst)			6	Onderhoudsovereenkomst(en) Hier staat dat Financier het recht heeft om de rechten van de Concessiehouder onder de onderhoudsovereenkomst over te dragen aan een derde partij. Aan een "derde partij" is (te) breed voor een onderhoudspartij om mee akkoord te gaan. Kan de derde partij worden beperkt tot (bijvoorbeeld) de Opvolgende concessiehouder, een groepsmaatschappij van Financier of Concessieverlener?	Vooralsnog ziet de provincie geen reden om deze bepaling aan te passen. Uit uw vraag blijkt namelijk niet duidelijk waarom overdracht aan een "derde partij" voor een onderhoudspartij te breed zou zijn. Indien u kunt toelichten welke concrete bezwaren de onderhoudspartij ziet, kunnen wij bezien of wij deze kunnen ondervangen.	
490	L (Meerpartijovereenkomst)	1.4 b		6	Onderhoudsovereenkomst(en) Kunt u instemmen met een aanpassing van dit artikel, waarin wordt bepaald dat 'tussentijdse beëindiging van het onderhoudscontract - tenzij als gevolg van faillissement, surseance van betaling of achterstand in betaling van facturen - zonder goedkeuring van concessieverlener en financier niet mogelijk is'. Kunt u daarnaast bevestigen dat in geval van surseance van betaling of faillissement de betalingen aan de onderhoudspartij worden voortgezet door de concessieverlener?	De provincie stemt niet in met uw verzoek. In de door u genoemde gevallen kan om goedkeuring van de provincie en de Financier worden verzocht.	
491	L (Meerpartijovereenkomst)	1.5		6	Zero-Emissiebusen in verhouding met Laadinfrastructuur In de praktijk blijkt het complex en kostbaar (door vestiging Recht van Opstal (notarieel), overdragen daarvan, bijbehorende overdrachtsbelasting, vestiging van hypotheek (notarieel) en latere doorhaling daarvan) om de laadinfrastructuur onder het leasecontract mee te financieren. Moet van 1.5 (en andere bepalingen in MPO) worden afgeleid dat het wel de bedoeling/ eis is dat ook de Laadinfrastructuur (in verhouding tot de Zero-Emissiebusen) onder de leasefinanciering worden gebracht? Met andere woorden: is het mogelijk om te kiezen voor een MPO-structuur waarbij uitsluitend de zero-emissiebusen worden gefinancierd, en de laadinfrastructuur buiten de leasefinanciering wordt gehouden? Wij zien in andere concessies dat een dergelijke mogelijkheid wordt geboden.	Het is geen eis dat de laadinfrastructuur onder de leasefinanciering wordt gebracht. Het is dus mogelijk te kiezen voor een MPO-structuur waarbij uitsluitend de zero-emissiebusen worden gefinancierd, en de laadinfrastructuur buiten de leasefinanciering wordt gehouden. Het is wel een eis dat de Concessiehouder het zero-emissiebusstelsel (dus zowel de zero-emissiebusen als de laadinfrastructuur) altijd als geheel overdraagt aan de opvolgende concessiehouder. De Financier kan zich alleen - via de in de MPO opgenomen afspraken - rechtstreeks op de overnameregeling beroepen indien aan deze eis is voldaan, ongeacht of de laadinfrastructuur door de Financier wordt gefinancierd/onder de MPO valt of niet.	
492	L (Meerpartijovereenkomst)	3.2		8	Gegarandeerde Inzetperiode In artikel 3.2 staat dat de fabrikant heeft verklaard dat de Gegarandeerde Inzetperiode ... jaar is. Verwijzend naar de begrippen Gegarandeerde Inzetperiode en Leverancier in de Begrippenlijst (Bijlage C) zou 'fabrikant' vervangen moeten worden door 'Leverancier'.	U heeft gelijk. De provincie heeft dit in Bijlage L1 en Bijlage L2 aangepast en in beide bijlagen waar van toepassing 'leverancier' vervangen door 'Leverancier'.	In artikel 3.2 van Bijlage L1 en Bijlage L2 is 'fabrikant' vervangen door 'Leverancier'. En waar in Bijlage L1 en Bijlage L2 'leverancier' met een kleine letter is geschreven is dit eveneens gewijzigd in 'Leverancier'.
493	L (Meerpartijovereenkomst)	Bijlage L2 Overwegingen		3	Zero-Emissiebusstelsel Overweging e van bijlage L2 stelt dat het Zero-Emissiebusstelsel in eigendom wordt overgedragen aan de Financier (danwel door concessiehouder danwel rechtstreeks door leverancier). Is het ook mogelijk om uitsluitend de Zero-Emissiebusen onder de leasefinanciering te brengen en de Laadinfrastructuur eruit te laten?	Ja, dat is mogelijk. Zie ook het antwoord op vraag 491.	
494	L (Meerpartijovereenkomst)	noot 1		5	Garanties De leverancier mag aan de overdracht en het kunnen inroepen van deze garanties geen voorwaarden verbinden, anders dan de voorwaarde dat het Zero-Emissiebusstelsel wordt ingezet binnen Nederland en wordt onderhouden conform de onderhoudsvoorschriften van de leverancier. Nu deze regel ziet op alle verkopersgaranties, zal dit wellicht tot gevolg hebben dat de leverancier minder of zelfs geen verkopersgaranties zal afgeven. Bent u bereid deze regel te beperken tot vooraf bepaalde verkopersgaranties?	Nee, daartoe is de provincie niet bereid. Het is aan Inschrijvers om bij Leveranciers de door hen noodzakelijk geachte verkopersgaranties te bedingen.	
495	M (Info. stallingen)	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)		M2	Verhuurovereenkomst Den Helder In de huurovereenkomst van Den Helder wordt een initiële looptijd onder artikel 3.1 genoemd tot 1 augustus 2038. Onder 3.2. een verlegingsoptie in de huurovereenkomst voor Hoorn wordt in artikel 3.1 een initiële looptijd genoemd tot 1 augustus 2038, terwijl artikel 3.2 een verlegingsoptie van vijf jaar biedt tot en met 31 juli 2043 of zoveel langer of korter dan de concessie duurt. Beide termijnen sluiten echter niet aan op de einddatum van de concessie in 2041. Kan de provincie toelichten welke overwegingen eraan ten grondslag liggen dat deze data niet zijn afgestemd op de concessietermijn?	Zie het antwoord op vraag 424.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
496	M (Info. stallingen)	Bijlage M (Stallingen & Laadlocaties)	M2	Verhuurovereenkomst Den H	Vervoerder vraagt zich tevens af hoe de huurtermijnen zich verhouden tot de overnameregeling waarbij de locatie gedurende de gegarandeerde inzetperiode beschikbaar moet zijn, terwijl dit in de huurovereenkomst niet is opgenomen aangezien de huurovereenkomst stopt bij einde van de concessie en geen overdrachtsmogelijkheid heeft aan de vervoerder van de opvolgende concessie. Kan de Provincie dit nader uitleggen?	Zoals in de voetnoot bij artikel 2.4 van de Model Overnameregeling is aangegeven beschouwt de provincie de stallingen in Beverwijk, Den Helder, Haarlem en Hoorn als voor de opvolgende concessiehouder toegankelijke locaties. Ten behoeve van de opvolgende concessie gaat de provincie te zijner tijd met de verhuurders in gesprek over de beschikbaarheid van de stallingen ten behoeve van de volgende concessieperiode. Mocht dit voor één of meerdere stallingen niet realiseerbaar blijken dan gaat de provincie met de Concessiehouder en opvolgende concessiehouder in overleg over de eventuele verplaatsing van laadinfrastructuur die aanwezig is op de betreffende stalling(en).	
497	M (Info. stallingen)	NVI 310		Hoorn Stationsplein 2 en Hoorn Berkhoutweg 28-30	Zoals u aangeeft bij uw antwoord op vraag 310 is het de planning dat de remise aan de Berkhoutweg in 2034 operationeel moet zijn. De afgelopen jaren kennen bouwprojecten forse uitdagingen op het gebied van stikstof, netcongestie, procedures en bezwaren, een tekort aan bouw personeel en onevenredig toenemende bouwkosten. Het is een groot vraagteken of deze uitdagingen de komende paar jaar tijdig opgelost kunnen worden. Hoe dienen inschrijvers om te gaan met deze factoren die grotendeels buiten de invloedssfeer van inschrijvers liggen?	Zie de antwoorden op vragen 454, 455 en 456.	
498	M (Info. stallingen)			Stalling Alkmaar	In NvI 1 heeft u aangegeven dat u de vestiging Alkmaar niet huurt en dat inschrijvers zelf moeten zoeken naar een adequate vestiging in deze regio. Dit vraagt veel tijd en energie van geïnteresseerde partijen. De impact op de biedingen is ook groot. De zekerheid van voldoende netcapaciteit om te voldoen aan het minimale aandeel 2E-kilometers is onder druk komen te staan. Gelet op de grote impact van een vestiging in of rondom Alkmaar op het totale bod, verzoeken wij u de geïnteresseerde partijen meer tijd te geven deze complexe puzzel op te lossen en de inschrijftermijn met 2 maanden te verruimen. Bent u bereid aan dit verzoek tegemoet te komen?	Zie de antwoorden op vragen 372 en 465.	
499	M (Info. stallingen)			3 Netaansluiting	Voor de locatie in Den Helder staat omschreven bij aansluitwaarde dat deze onbekend is. Vervolgens staat omschreven dat per 31-10-2025 door de concessiehouder een Aansluit- en Transportovereenkomst (ATO) afgesloten is voor een gewenst transport-vermogen van 660 kW met aansluitcategorie: >630kVA. Moet deze netaansluiting technisch ook nog gerealiseerd worden of kunnen we hieruit concluderen dat de huidige aansluitcategorie >630 kVA is?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Op dit moment is er een 160kVA aansluiting (laagspanning) met 136kW. En verzwaring is aangevraagd naar 1000kVA en 660kW gecontracteerd vermogen."	
500	M (Info. stallingen)			3 Netaansluiting	Voor de nieuwe locatie in Hoorn staat omschreven dat de provincie op 14-5-2024 een aansluit- en transportovereenkomst (ATO) gesloten heeft voor een aansluiting (>1 MVA t/m 2 MVA) en een gewenst transportvermogen levering van 1700 kW (aansluiting > 1 MVA t/m 2 MVA). Er geldt een transport-beperking voor de levering vanwege netcongestie. De provincie draagt de ATO over naar de nieuwe concessiehouder. Dit vindt naar verwachting plaats in 2029, na realisatie van de netaansluiting. Klopt onze conclusie dat de ATO overgedragen gaat worden in 2029, maar dat er op dat moment nog geen gecontracteerd vermogen beschikbaar is?	De provincie heeft geen toezeggingen ontvangen van de netbeheerder dat er transportvermogen beschikbaar is in 2029. Voor meer informatie over de transport-beperking op deze locatie verwijst de provincie naar het antwoord op vraag 326 in NVI-1.	
501	M (Info. stallingen)			Opstalrecht	Hoe is het opstalrecht georganiseerd voor de laadinfra in de openbare ruimtes?	De provincie verwijst hiervoor naar bijlage M1 + samenhangende bijlagen raadplegen (deels verstrekt bij NVI-1). Hieronder volgt een samenvatting : Tabel 1 van bijlage M1 geeft een overzicht van de stallingslocaties. De laadinfra in Beverwijk is gelegen in de openbare ruimte. Een onderstopstalrecht wordt aangeboden. Zie bijlage M11 (toegevoegd bij NVI-1). Tabel 2 geeft een overzicht van overige locaties waar laadinfrastructuur al beschikbaar is in de openbare ruimte - Dennekoplaan: zie toelichting in bijlage M1 en brief M5. - Haarlem (Azieweg, Vondelweg/Delftplein en Nurksweg): bijlage M9 geeft meer informatie m.b.t. recht van opstal (toegevoegd bij NVI-1) Tabel 3: Aangevraagde aansluitingen. Hier zijn (zoals aangegeven in de toelichting in tabel M1) geen opstalrechten geregeld.	
502	M1 (Overzicht stallingen)	M.8.1		7 Artikel 10	In de Huurovereenkomst wordt melding gemaakt van het niet verlenen van de locatie Jan van Krimpenweg 16 na 2032. En de locatie aan de Industrieweg 5 te Haarlem, gedeeld kan worden indien de VRA daartoe verlangt. De huurovereenkomst maakt melding van 2 omliggende restkavels om deze intensivering mogelijk te maken en de faciliteiten worden gedeeld. Kunt u nader omschrijven welke 2 omliggende kavels daarmee worden bedoeld en wordt dan het gehele terrein begrensd tussen ten westen de Waarderwaardweg en ten oosten de Waarderweg. Plus is/zijn er op de bedoelde omliggende kavels een aparte stroom aansluiting met mogelijk al gecontracteerd vermogen aanwezig. Graag zien we deze voorgestelde opsplitsing van gedeelde concessies op het terrein en mogelijk ook gedeelde voorzieningen en bovenal oppervlakte nader omschreven wordt. De bepaling 'zolang dit de exploitatie van de concessie NoodWestNoord-Holland niet in de weg staat' is arbitrair en te onduidelijk. Daarnaast is onduidelijk dat de investeringen door huurder vanaf nieuwe concessiestertmijn gedaan, en dus mogelijk gewijzigd dienen te worden, volledig financieel gecompenseerd wordt door de provincie. Graag zien we ook meer duidelijkheid over de financiële gevolgen naast de operationele.	Het is de wens van de gemeente Haarlem om de remise aan de Jan van Krimpenweg samen te voegen met de remise aan de Industrieweg tot 1 remiselocatie aan de Industrieweg. Provincie en de gemeente Haarlem hebben daar in 2023 onderzoek naar gedaan (zie bijlage Haalbaarheidsonderzoek samenvoegen busstallingen op locatie Industrieweg in Haarlem). Vooral nog blijkt uit het onderzoek dat samenvoeging niet mogelijk is. Desalniettemin heeft de gemeente Haarlem die optie wel opgenomen in het huurcontract met de verzekering dat de operatie van NWNH hier geen hinder van mag ondervinden. De afspraak met de gemeente Haarlem biedt naar oordeel van de provincie voldoende zekerheid. Voalsnog is er geen sprake van verplaatsing van opstallen.	Bijlage 136248_23-010.082_rep_final_Haalbaarheidsonderzoek samenvoegen busstallingen op locatie Industrieweg in Haarlem_signed is toegevoegd aan de dataroom in de map data NvI 2 .
503	M1 (Overzicht stallingen)	M.8.1		6 Artikel 8	In 1e lid - 8.1 - wordt ten aanzien van Opstalrecht benoemd dat huurder verplicht is voor iedere opstal een tijdelijk opstalrecht te vestigen. Kunt u bevestigen dat voor alle opstallen binnen 1 document dit opstalrecht van huurder kan worden overgedragen. De tekst geeft nu de ruimte dat voor bijvoorbeeld iedere laadpaal, apart een opstalrecht notarieel dient te worden vastgelegd bij verandering van huurder, en dus navenant de hoge kosten.	De provincie heeft dit bij de gemeente nagevraagd. Gemeente Haarlem geeft aan dat bij het vestigen van het recht van opstal meerdere laadpalen in 1 akte kunnen worden opgenomen.	
504	M1 (Overzicht stallingen)	Tabel 1		3 Adres	Het adres van de stalling in Hoorn in de ATO is anders dan het adres in bijlage M1. Wat is het juiste adres?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Het adres van de aansluiting is een andere dan het fysieke adres. Beide adressen zijn correct."	
505	M1 (Overzicht stallingen)	Tabel 1		3 Adres	Het adres van de aanvraag van de netwerkaansluiting op Castricum is in sommige documenten Stationsweg 8 en in sommige documenten Stationsweg 4. Wat is het juiste huisnummer?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Liander houdt het adres Stationsweg 8, Castricum aan."	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten	
506	M1 (Overzicht stallingen)	Tabel 1		3	Aantal netwerkaansluitingen op de stallingen	Welke stallingen hebben een aparte netwerkaansluiting voor energieverbruik op de stalling voor ander verbruik dan laden van bussen en energieverbruik op de stalling voor ander verbruik dan laden van bussen plaats achter dezelfde aansluiting?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Op de vestiging Haarlem Industrieweg is er een aparte 160kVA aansluiting met gecontracteerd vermogen 70kW voor de huisvesting en het laden van POD-auto's en privé auto's. Op Hoorn Stationsplein is er een LS aansluiting met gecontracteerd vermogen 42kW voor de huisvesting en werkplaats. Op Station Beverwijk is er aparte elektra via NS voor het chauffeursverblijf. Op Den Helder Pastoor Koopmanweg is er een LS aansluiting voor de huisvesting."	
507	M1 (Overzicht stallingen)	Tabel 3		3	Gecontracteerd vermogen	Het gecontracteerde vermogen op de ATO komt niet overeen met het gecontracteerde vermogen op de actuele afschriften van de netbeheerder. Dit geldt voor de volgende locaties: - Haarlem (Industrieweg): ATO = 1063, netbeheerder = 2074 - Beverwijk (Stationsplein): ATO = 137, netbeheerder = 621 - Hoorn (Spoorstraat): ATO = 137, netbeheerder = 798 In bijlage M1 staan de waarden van de netbeheerder. Kunt u bevestigen dat de waarden in M1/de netbeheerder de juiste zijn, bijvoorbeeld door vernieuwde ATO's te delen?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Het gecontracteerde vermogen op deze locaties is in het verleden opgehoogd bij overschrijding van het toenmalig gecontracteerd vermogen omdat er geen netcongestie was. De netbeheerder verstrekt geen nieuwe ATO hiervoor, en de afschriften van de netbeheerder zijn hiervoor leidend."	
508	M1 (Overzicht stallingen)	Tabel 3		3	Gecontracteerd vermogen	Haarlem (Robertus Nurksweg) staat in de opdrachtbevestiging een gewenst contractvermogen van 51 kW terwijl in bijlage M1 158 kW staat. Wat is het actuele contractvermogen op deze locatie en kunt u dit onderbouwen met een ATO of ander schriftelijk bewijs?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Er is een GTV van 158kW conform opgave lander."	
509	M1 (Overzicht stallingen)				Laadinfra op de stallingen en locaties	De laadinfra als beschreven in de excel bestanden in bijlage N, 201 overzicht laders komt niet overeen met de laadinfra als beschreven in de tabellen in M1 Overzicht stallingen. Klopt het dat een deel van de bestaande laadinfra niet in de overnameregeling zit? En dat er een aantal extra laders in de overnameregeling zitten die momenteel niet op de stalling staan? Daarnaast hebben wij gesignaleerd dat de laadvermogens van laders (zoals op de Dennerkoplaan in IJmuiden) niet overeen komen met de opgave van de overnameregeling. Wij verzoeken u de laders uit bijlage N, 201 overzicht laders vergelijken met de laders in de tabellen in M1 Overzicht stallingen en de discrepanties te herstellen. Het is voor inschrijvers van groot belang dat zij zekerheid hebben over de juiste aantallen en capaciteiten ten behoeve van het aanbieden van een betrouwbare (deels) ze-exploitatie. Deze zekerheid is er nu nog niet volledig, waardoor partijen (behoudens de huidige concessiehouder) een grote informatie achterstand hebben in deze aanbesteding. We verzoeken u dan ook om de inschrijftermijn met 6 weken te verruimen, zodat alle partijen voldoende tijd hebben om een betrouwbaar inzetprofiel te maken voor het overname materieel.	De provincie heeft in memo Toelichting scope laadinfrastructuur een toelichting/verduidelijking gegeven en het bestand "Overzicht laders Nurksweg" verwijderd uit bijlage N/201 overzicht laders. De provincie gaat grotendeels mee in uw verzoek en heeft op 10 april jl. NvI-2a gepubliceerd met daarin de mededeling 9 dat de uiterste termijn voor het indienen van een inschrijving is gewijzigd naar 3 september. Dit betekent een uitstel van 10 weken, daarmee is de provincie van mening dat ze rekening houdt met een redelijke vakantieperiode. De provincie heeft deze aanpassing verwerkt in de versie van de Inschrijvingsleidraad die tegelijk met deze NvI-2b is gepubliceerd.	Toegevoegd: bijlage M12 Verwijderd: bestand "Overzicht laders Nurksweg" in bijlage N/201 overzicht laders.
510	M1 (Overzicht stallingen)				Laadinfrastructuur	De concessiehouder dient laadinfrastructuur bij het busstation Haarlem, Aziëweg 330 over te nemen. Het gaat volgens bijlage M1 om 1 x 360 kW lader met drie aansluitpunten, 1 x 100 kW lader en 1 x 22 kW lader met twee outlets. Het is ons opgevallen dat er op deze locatie gewerkt wordt. Op dit moment zijn er bijvoorbeeld enkele mantelbuizen zichtbaar. Kunt u aangeven of hier ontwikkelingen zijn die relevant voor inschrijvers zijn om te weten?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Er zijn geen ontwikkelingen die relevant zijn voor inschrijvers. De werkzaamheden zijn voor de aanleg van de in bijlage M1 genoemde laders. Deze bijlage is correct."	
511	Mededeling 4				Stand van zaken stalling Alkmaar	U deelt mee dat u geen overeenkomst heeft bereikt voor de busremise Alkmaar, en daarmee de beschikbare stroomaansluiting. Voor inschrijvers betekent dit dat er in de huidige concessie Noord-Holland Noord géén stroom beschikbaar is, op de voorlopige stalling Hoorn na. Daarnaast heeft u de strenge voertuigen en uw stevige ambities bevestigd in Nota van Inlichtingen 1. Inschrijvers hebben wellicht mogelijkheden oplossingen te vinden, maar de resterende tijd is hiervoor te kort. Met name in combinatie met de forse investering en bijbehorende risico's voor deze omvangrijke concessie, die door aandeelhouders en financiers moeten worden gevalideerd. Wij verzoeken u daarom de inschrijftermijn te verlengen en daarbij rekening te houden met de zomervakantie.	De provincie gaat grotendeels mee in uw verzoek en heeft op 10 april jl. NvI-2a gepubliceerd met daarin de mededeling 9 dat de uiterste termijn voor het indienen van een inschrijving is gewijzigd naar 3 september. Dit betekent een uitstel van 10 weken, daarmee is de provincie van mening dat ze rekening heeft gehouden met de vakantieperiode zonder dat dit teveel ten koste van de implementatieperiode zou gaan. De provincie heeft deze aanpassing verwerkt in de versie van de Inschrijvingsleidraad die tegelijk met deze NvI-2b is gepubliceerd.	
512	N (Overnameverplichting)	701			Technische staat laadinfra	Ons valt op dat naast de reguliere gebruiksschade ook veel technische gebreken aan de laadinfra zijn: laders buiten werking, beperkte laadstroom en in Hoorn en Alkmaar is veel versleteld aan de laders: een elektromonteur zou een lader niet in deze staat achterlaten. Kunnen wij ervan uitgaan dat bij overname er geen sprake meer is van technische gebreken, uitgezonderd reguliere gebruiksschade?	Uitgangspunt van de rapportage van Ricardo/WSP is dat de huidige concessiehouder de geconstateerde gebreken zal laten herstellen. Indien bij de schouw voorafgaand aan de daadwerkelijke overname van de assets nog steeds, of nieuwe gebreken worden geconstateerd zullen deze in mindering worden gebracht op de overnamewaarde.	
513	N (Overnameverplichting)	701			Technische staat laadinfra	Er is door de huidige concessiehouder veel zelf versleteld aan de laadinfrastructuur. Dit kan gevolgen hebben voor de werking van de laadinfrastructuur. Het is niet uitgesloten dat de nieuwe concessiehouder veel herstelwerkzaamheden moet uitvoeren aan de laadinfrastructuur, omdat er aanpassingen zijn gedaan die niet vallen onder het reguliere onderhoud van de leverancier. Dit betekent dat inschrijvers onzekerheid hebben over de feitelijke werking van de laadinfrastructuur, wat tot gevolg kan hebben dat er veel extra kosten gemaakt moeten worden en dat de uitvoeringseisen niet behaald kunnen worden door niet functionerende infrastructuur. Daarnaast is het niet onwaarschijnlijk dat de garantie vervalt, omdat de laadinfra niet meer in oorspronkelijke staat is. Om inschrijvers een beter beeld te geven van de werkelijke staat van de laadinfrastructuur is het noodzakelijk dat alle infrastructuur door een gespecialiseerd installatiebedrijf worden beoordeeld. Bent u bereid deze inspectie te laten uitvoeren? Zo nee, kunt u aangeven hoe inschrijvers met dit risico dienen om te gaan, ook in relatie tot de uitvoeringseisen?	De provincie is voornemens om in Q1 2028 een nieuwe schouw en waardebeoordeling te organiseren. De huidige concessiehouder heeft aan Ricardo/WSP aangegeven niet zelf onderhoud uit te voeren, maar dat dat dit wordt uitgevoerd door de SLA-partners van de beide laadinfrastructuurfabrikanten. Ricardo/WSP is de het bedrijf dat de staat van de laadinfrastructuur heeft beoordeeld. Uitgangspunt van de analyse van Ricardo WSP is dat de huidige concessiehouder de geconstateerde gebreken zal laten herstellen. Indien bij een schouw voorafgaand aan een eventuele overname van de Assets nog steeds, of nieuwe gebreken worden geconstateerd zullen de herstelkosten voor deze gebreken in mindering worden gebracht op de overnamewaarde. Daarmee heeft de nieuwe concessiehouder naar onze mening voldoende zekerheid dat er geen extra kosten gemaakt moeten worden voor herstel en/of vervanging.	
514	N (Overnameverplichting)				Batterijvervang VDL-bussen	In de Waardebepaling van de ZE-bussen zien we dat de batterij van de VDL-bussen op 0 gewaardeerd wordt. In de rapportage Waardebepaling staat dat de batterijen technisch afgeschreven zijn. Hierdoor is het meer dan aannemelijk dat de batterijen aan het begin van de concessie vervangen moeten worden. Bij dit vervangen ontstaat mogelijk een ongelijkheid: De huidige concessiehouder heeft de mogelijkheden de batterijen voor aanvang concessie al te vervangen, waardoor de inzetbaarheid van deze bussen in de nieuwe concessie hoger is, en dus meer punten oplevert. Deze mogelijkheden hebben andere vervoerders niet. Dat betekent dat een andere vervoerder niet dezelfde inzet kan bieden als de huidige concessiehouder. Zij zullen immers in de nieuwe concessie de batterijen moeten vervangen. Dit verstoort het level-playing field. Kunt u dit verschil opheffen, door de huidige concessiehouder te verplichten mee te werken aan een batterijvervang tijdens de implementatieperiode? Zo nee, kunt u aangeven op welke wijze u het level-playing field bewaakt zonder dat dit boetes veroorzaakt of op een of andere wijze leidt tot een lagere beoordeling van andere inschrijvers?	De provincie heeft ervoor gekozen om 2028 niet mee te tellen bij het bepalen van de score voor gunningscriterium GS. Dit om een geleidelijke overgang te faciliteren en om de Concessiehouder in de gelegenheid te stellen om bijvoorbeeld noodzakelijke batterijvervang of andere noodzakelijke werkzaamheden te kunnen verrichten. De provincie heeft dit aangepast in paragraaf 7.6.1 van de Inschrijvingsleidraad en heeft nieuwe versies van Standaardformulier 19 en Bijlage E gemaakt zodat deze overeenkomen met de informatie in paragraaf 7.6.1.	In paragraaf 7.6.1 van de Inschrijvingsleidraad is een aantal aanpassingen doorgevoerd waardoor het jaar 2028 niet meetelt bij de berekening van GS deelscore 2. Standaardformulier 19 en Bijlage E zijn in lijn hiermee aangepast.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
515	N (Overnameverplichting)			Garantie alleen geldig bij juist gebruik	In het document "Transfer warranty Haarlem IJmond 2026 Ebusco.pdf" zien we de garantiebepaling voor de accu's van de Ebusco voertuigen. We zien hier maximale laadvermogens waaraan moet zijn voldaan om de garantie te kunnen invoeren. Het is daarom van belang dat Transdev verklaart dat aan deze voorwaarden is voldaan en bij overdracht van de voertuigen nog steeds aan deze voorwaarden is voldaan. Wilt u Transdev verzoeken om dit te verklaren en te blijven garanderen? Zo niet, hoe borgt u dat de overnamepartij de beschikking krijgt over goed functionerende batterijen die ingezet kunnen worden conform de afgegeven garantie van minimaal 80% State of Health na 8 jaar of 800.000 kilometer?	Uw vraag zal in een volgende NvI worden beantwoord.	
516	N (Overnameverplichting)			Onredelijke waarde voor Ebusco accu's	De accu's van de Ebusco voertuigen zijn onder garantie vervangen. Dit omdat de termijn van 8 jaar (of 800.000 kilometer) nog niet gehaald is. De accu's worden gewaardeerd op € 100.000, afschrijving beginnend op 1-1-2026. Transdev heeft hier, zo nemen wij aan, geen extra investering voor gedaan, omdat deze vervanging veel eerder is dan de garantietermijn van 8 jaar (of 800.000 kilometer). Kunt u verklaren waarom nu al deze batterijvervanging plaats vindt en kunt u de waarde van € 100.000,- onderbouwen? Bijvoorbeeld door de overeenkomst tussen de huidige concessiehouder en Ebusco te delen.	Uw vraag is doorgezet naar Ricardo/WSP, maar kan wegens niet-beschikbaarheid van de betrokken deskundigen pas in de volgende NvI worden beantwoord.	
517	N (Overnameverplichting)			Onredelijke waarde voor Ebusco accu's	Als gevolg van de gevraagde batterijvervanging van de Ebusco's heeft Transdev straks acht jaar accu's kunnen gebruiken, waarbij 70% van de kosten voor de nieuwe accu's bij de nieuwe concessiehouder worden neerlegt, doordat de accu's eerder dan bij overdracht worden vervangen. Hierdoor ontstaat de situatie dat de overnamewaarde van de Ebusco's (waarbij in de aanschaf een batterij van 8 jaar is meegenomen) feitelijk te hoog is. Als rekvoorbeeld: Aanschaf bus voor € 400.000 (inclusief batterij voor 8 jaar) betekent een overnamewaarde na 8 jaar van € 200.000,-. De nieuwe concessiehouder moet dan de batterij vervangen en schrijft deze ook over 8 jaar af. De situatie als gevolg van de batterijvervanging is nu als volgt geworden: Aanschafwaarde bus is nog steeds € 400.000, maar de batterij is na 5 jaar vervangen. Een nieuwe batterij moet deels door de nieuwe concessiehouder betaald worden (ca € 65.000,-) en de concessiehouder moet (minimaal) nog en keer de batterij vervangen. Dit leidt tot een forse toename van de kosten in de nieuwe concessie, waarmee de huidige concessiehouder een onterecht financieel voordeel krijgt. Dit is niet waar een overnameregeling voor bedoeld is en gaat tegen alle redelijkheid in. Transdev heeft in 2020 een investering gedaan voor 8 jaar en deze is in 2028 afgeschreven. De overnamewaarde voor batterijen dient overeenkomstig te zijn, zoals ook bij de VDL bussen. Wij verzoeken u daarom dit in de waardebepaling van Ricardo Nederland BV te corrigeren om tot een lagere (en feitelijk) overnamewaarde te komen.	Zie ons antwoord op vraag 516	
518	N (Overnameverplichting)			Complete vernieuwing onder garantie	Het is niet ongebruikelijk dat niet een compleet batterijpakket vervangen wordt, maar alleen de cellen die een lage SOH hebben. Dit zou bij de vervanging van de Ebusco pakketten onder garantie ook het geval kunnen zijn. De complete nieuwwaarde kan niet van toepassing zijn. Wij vragen een verklaring van een onafhankelijke derde die het proces rond de garantie van deze accupakketten op schrift stelt en het volgende per voertuig duidelijk maakt: 1. Zijn de accupakketten volledig vervangen of gerepareerd; 2. Indien niet volledig vervangen, een specificatie wat precies vervangen is of gerepareerd is; 3. Of cellen verplaatst zijn of niet. De achtergrond van dit verzoek ligt in het feit dat leveranciers vaak maar een deel van het pakket vervangen of repareren, waardoor vervolgens op korte termijn de pakketten wederom herstelt moeten worden, omdat een andere deel van de cellen niet meer voldoende functioneert. In het licht dat de nieuwe concessiehouder betaald voor een volledige vervanging van de batterijpakketten is het niet minder dan logisch dat een dergelijke verklaring gedeeld wordt met geïnteresseerde partijen. Indien een dergelijke verklaring niet voorhanden is of gedeeld wordt, is er geen enkele grondslag om aan te nemen dat de batterijpakketten daadwerkelijk volledig vervangen zijn en kan er geen sprake zijn van het betalen voor deze vervanging.	Zie ons antwoord op vraag 516	
519	N (Overnameverplichting)			Overnameregeling Ebusco	U beschrijft een overnameverplichting in 2.6.1 van de Inschrijvingsleidraad. In Bijlage N staan verschillende bestanden omtrent de betrokken voertuigen, echter niet de tekst van de overnameregeling zelf. Uit uw antwoorden in NvI 1, vragen 350 en 351 lijkt u ook aan te geven dat deze overnameregeling niet is vastgelegd. Wij verzoeken u de juridische grondslag voor deze overnameregeling, alle teksten inclusief de wijze van waardebepaling, zo snel mogelijk te publiceren.	De provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek om de overnameregeling te publiceren. De provincie is van mening dat alle relevante informatie gedeeld is via de aanbestedingsdocumenten en de antwoorden in de NvI's. De wijze van waardebepaling kunt u terugvinden in 919907 - Rapportage waardebeoordeling assets concessie NoordWest Noord-Holland, versie 2.0. Grondslag hiervoor is de het Programma van Eisen van de huidige concessie waarin is vastgelegd dat de ZE Bussen en Laadinfra over een periode van 15 jaar worden afgeschreven, m.u.v. de Tractiebatterijen.	
520	N (Overnameverplichting)			Waardebepaling accupakketten	Het is niet reëel om de waarde van de accupakketten van de Ebusco voertuigen alleen te bepalen door de lineaire afschrijving. Deze zal rond de overdracht moeten worden vastgesteld, uitgaande van gemeten gebruikdata. Wij verzoeken u in de overnameregeling een meetmoment op te nemen waarin een onafhankelijke derde kan meten hoeveel kWh uit de accupakketten kan komen, op basis waarvan een realistische overnamewaarde kan worden vastgesteld.	Lineaire afschrijving is het uitgangspunt voor de bepaling van de overnamewaarde van de Tractiebatterijen, maar de State of Health van de Tractiebatterijen die voortgaand aan de overdracht zal worden bepaald, kan leiden tot een correctie van deze overnamewaarde.	
521	N (Overnameverplichting)			Hardheid overdraagbaarheid garanties	In het document "Transfer warranty Haarlem IJmond 2026 Ebusco.pdf" wordt de overdraagbaarheid van de garantie bepalingen aangegeven. Hierin wordt aangegeven dat dit de afspraken en condities tussen Ebusco en Transdev betreft. Deze condities zijn dan ook van belang te delen met andere partijen. Wilt u deze ter beschikking stellen.	De provincie verwijst u naar het document "Transfer warranty Haarlem IJmond 2026 Ebusco.pdf" in Bijlage N. Hierin zijn de nog resterende garanties op het moment van overdracht benoemd.	
522	N (Overnameverplichting)			Hardheid overdraagbaarheid garanties	Ebusco garandeert dat zij zich coöperatief zullen opstellen in het overdragen van de garantie bepalingen naar de nieuwe vervoerder. Dit is geen zekerheid en biedt derhalve geen enkele garantie aan andere partijen dan Transdev zelf. Dit zorgt ervoor dat de situatie kan ontstaan dat een andere concessiehouder met bussen zit, waar de leverancier geen garanties meer op heeft. Daarom is het van belang dat deze verklaring aangepast wordt naar een onvoorwaardelijke overdraagbaarheid. Wilt u deze met spoed ter beschikking stellen?	Het document "Transfer warranty Haarlem IJmond 2026 Ebusco.pdf" stelt het tegenovergesteld van hetgeen u beschrijft. Dit document stelt dat de nog geldige garanties bij overdracht overdraagbaar zijn aan de nieuwe concessiehouder. Zie ook het antwoord op vraag 524.	
523	N (Overnameverplichting)			Garantieverklaring VDL	Van de bussen die nu rijden in Haarlem-IJmond is door VDL geen garantie afgegeven. Wilt u deze met spoed doen toekomen.	De leveranciersverklaring voor de bussen van Haarlem-IJmond is vastgelegd in documentnummer "Verklaring leverancier fabrikant zero emission voertuigen Haarlem IJmond getekend 13062019" en als onderdeel van het dossier reeds toegevoegd. Zie ook het antwoord op vraag 524.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
524	N (Overnameverplichting)			Hardheid overdraagbaarheid garanties	Bij eerdere overnames van voertuigen is gebleken dat de leveranciersgaranties (met name omtrent batterijgaranties) niet altijd zomaar overgegeven kunnen worden aan nieuwe partijen. Kunt u bevestigen dat alle garanties (ook juridisch) over kunnen gaan aan de nieuwe concessiehouder?	De provincie verstrekt geen aanvullende garanties op de garantieverklaringen van de betreffende leverancier. De in bijlage N bijgevoegde documenten bevatten de garantieverklaringen van de leveranciers voor zowel de bussen als de laadinfrastructuur. De provincie is hier geen partij in.	
525	N (Overnameverplichting)			Beschikbaarheid batterijdada voor concessiehouder	Voor een goede monitoring van de concessie en ter preventie van ritueel is het essentieel dat volledig inzicht mogelijk is in de batterijprestaties. Wij hebben geen verklaring kunnen vinden van VDL en Ebusco dat zij de gebruikers toestaan deze data uit de voertuigen te halen. Dit kan tot gevolg hebben dat een concessiehouder geen inzicht heeft in de prestaties van de batterijen en daarmee ook niet kan garanderen dat met de juiste batterijcapaciteit wordt gerekend tijdens de operatie. Daarnaast is deze data vereist om leveranciers te houden aan garantiëbepalingen. Is het mogelijk om vast te leggen dat de .dbc file die nodig is om de batterijdada uit het voertuig te ontsluiten mee moet worden geleverd bij de overdracht van de voertuigen én dat deze ook beschikbaar blijft tijdens de concessie? Kunt u hiervoor bevestigingen van de leveranciers beschikbaar stellen.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: " Wij verwijzen naar het rapport van Ricardo en naar de SoH-rapportage van Volytica."	
526	N (Overnameverplichting)			Technische capaciteit batterijen	Kunt u bevestigen dat geen van de leveranciers een deel van de batterijen heeft geblokkeerd. Het komt namelijk voor dat een deel van de batterijen geblokkeerd wordt voor gebruikers en dat de leverancier dat gedeelte bij de SoH rekent. Als voorbeeld: 10% van de batterij is niet beschikbaar voor de gebruiker. Dat betekent dat bij een degradatie van 30% de leverancier claimt dat de State of Health 80% is (100% - 30% + 10%). In de praktijk kan de gebruiker echter niet die 80% gebruiken. Voor een adequate berekening is het noodzakelijk te weten dat alle capaciteit van de batterijen te gebruiken is.	Dat kan de provincie niet bevestigen. De verschillende leveranciers hebben voor de verschillende batterijtypes een gebruiks- en specificatievoorschrift opgesteld. Deze zijn onderdeel van Bijlage N. - BIJLAGE B-1.3C: SPECIFIEKE GEBRUIKSVORWAARDEN EN SPECIFICATIES BATTERIJEN 362,8 kWh / CONCESSIE: HAARLEM IJMOND beschrijft de gebruiksvoorwaarden en specificaties van de Ebusco bussen. - VDL High Capacity battery - 180 kWh system EN SOC 90-10% - VDL High Capacity battery - 216 kWh system EN	
527	N (Overnameverplichting)			Dynamische laders	Kunt u aangeven of er dynamische laadsystemen zijn waar het vermogen verdeeld wordt over meerdere laadpunten? Indien dit het geval is kunt u dan ook de ID nummers vermelden?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Zie bijlage M1, tabel 2."	
528	N (Overnameverplichting)			Preventief onderhoud	Kunt u aangeven of de laadinfra preventief onderhouden is? Indien dit het geval is dan ontvangen wij hier graag documentatie van. Indien dit niet het geval is horen we graag waarom niet.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: " De gevraagde data is opgevraagd bij de leverancier."	Zodra de provincie de gevraagde informatie heeft ontvangen zal deze worden toegevoegd aan de dataroom
529	N (Overnameverplichting)			LOI Siemens	In de LOI van Siemens worden alleen de Flex laders beschreven. a) Van deze laders is geen informatie bekend waar dat deze opgesteld staan, kunt u dit verhelderen? b) Voor de legacy laders (overige Heliolox laders) is geen LOI afgegeven. Wij ontvangen graag alsnog deze LOI.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "a) Zie bijlage M1. Het gaat hier om de 360 kW laders, die de komende maanden worden geplaatst. b) Wij komen hier zsm op terug"	Zodra de provincie de gevraagde informatie heeft ontvangen zal deze worden toegevoegd aan de dataroom
530	N (Overnameverplichting)			Ecotap	Zijn de Ecotap terms & conditions beschikbaar? In de LOI van Ecotap zijn condities gesteld in het gebruik van de laadinfra in de vorm van T&C's, maar de documentatie hierover ontbreekt.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: " De gevraagde documentatie vragen wij op bij de leverancier."	Metaalunievoorwaarden toegevoegd aan dataroom in data Nvl 2
531	N (Overnameverplichting)			360 KW laders	In de waardebeoordeling van Ricardo, verplichte overname laadinfra staan diverse 360 KW laders. Op welke locaties zijn 360kw laders geïnstalleerd en zijn hier tekeningen van?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Zie bijlage M1, tabel 2 onder Laadinfra huidig. Dit geeft echter niet de huidige situatie weer, maar de situatie per juli 2028. Deze laders worden de komende maanden geplaatst, zie ook het antwoord op vraag 510."	
532	N (Overnameverplichting)			Laadinfra	Het is ons in het rapport van Ricardo opgevallen dat er vele schades, slechte en provisorische reparaties en loshangende componenten zichtbaar zijn op de foto's van de laders. Dit doet vermoeden dat er geen correct preventief/periodiek onderhoud is uitgevoerd. We constateren bijvoorbeeld ook ducttape reparaties op defecte/beschadigde laadkabels wat potentieel tot gevaarlijke situaties kan leiden. Kunnen we ervan uitgaan dat de laders ten tijde van overdracht in een nette en veilige staat worden overgedragen en qua onderhoud up to date zijn conform voorschriften van de fabrikant?	Uitgangspunt voor de analyse en waardebeoordeling van Ricardo WSP is dat de huidige concessiehouder de geconstateerde gebreken zal herstellen. Indien bij een schouw voorafgaand aan een eventuele overname van de Assets nog of nieuwe gebreken worden geconstateerd zullen deze in mindering worden gebracht op de overnamewaarde.	
533	N (Overnameverplichting)			Gasvulpunt Haarlem	Bedankt voor uw antwoord op vraag 323. Kunt u aangeven of er nog een actieve gasleiding met gasvulpunt aanwezig is? En indien dit het geval is, of deze een belemmering vormt voor verdere realisatie van aanvullende laadinfrastructuur?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Er is geen actieve gasleiding aanwezig."	
534	N (Overnameverplichting)			Laadinfra	Wij maken ons grote zorgen om de staat van de over te nemen laadinfrastructuur en de impact hiervan op de inzet van de over te nemen vloot en het realiseren van een soepele concessie-overgang. Op een totale overnamewaarde van zo'n 1,9 miljoen euro voor de laadinfrastructuur is slechts een afslag van 26.235 euro toegepast. Daarbij wordt in het inspectierapport opgemerkt dat er weliswaar verschillende andere gebreken en beperkingen zijn geconstateerd, maar dat deze naar verwachting van de inspecterende partij snel verholpen kunnen worden en er daarom vooralsnog geen afslag is toegepast. Wij delen deze mening niet. Ook is de afslag van 26.235 euro in onze ogen veel te laag om de geconstateerde gebreken te herstellen. We constateren dat een groot deel van de over te nemen laadinfra in slechte staat is, niet of zeer slecht is onderhouden en dat er ook geen garanties of onderhoudsafspraken over te nemen zijn. We verwachten dat daarom een aanzienlijk deel van de laadinfra vervangen moet worden, hetzij direct bij overname of in de jaren erna. Dit plaatst ons voor een dilemma: we zien ons gedwongen een veel te hoge overnamewaarde op te nemen in onze calculatie, maar daarnaast ook vervangingsinvesteringen. Dit omdat we er geen vertrouwen in hebben dat de laadinfra over ruim twee jaar in dusdanige staat wordt overgedragen dat deze tot einde levensduur van de bussen meekan, en we daar (anders dan de zittende vervoerder) ook geen enkele controle over hebben. Hiermee lopen we het risico dat onze bieding niet concurrerend zal zijn. We verzoeken u een nieuw inspectierapport en waardebeoordeling op te laten maken, waarin voor alle geconstateerde gebreken een reële afslag / herstelwaarde is toegepast. Op die manier ontstaat een reële overnameprijs op basis van de huidige staat en kunnen wij zelf afwegen of we erop vertrouwen dat de laadinfra alsnog wordt hersteld, of dat we rekening houden met vervanging.	De provincie laat geen nieuw inspectierapport en waardebeoordeling opmaken. Uitgangspunt voor de analyse van Ricardo WSP is dat de huidige concessiehouder de geconstateerde gebreken zal herstellen. Indien bij een schouw voorafgaand aan een eventuele overname van de Assets nog of nieuwe gebreken worden geconstateerd zullen deze in mindering worden gebracht op de overnamewaarde.	
535	Overig	Dataroom		Ontbrekende dienstregeling	De dataroom bevat informatie over de jaren 2019 tot en met 2025. Kunt u van deze jaren de toen geldende dienstregeling aanleveren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: " De busboekjes zijn vanaf dienstregelingjaar 2021 nog beschikbaar."	Busboekjes HJ 2021 t/m 2025 en NHN 2021 t/m 2025 zijn toegevoegd aan de dataroom in de map data Nvl 2.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
536	Overig	Dataroom	G01	Volnummer incorrect	In de bestanden van data-element G01 is voor de kolom VOLG NUMMER altijd 1 ingevuld, hier moet het werkelijke volgnummer worden ingevuld. Kunt u dit laten aanpassen	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "We komen hier later op terug."	Bestanden G01 zijn toegevoegd in de dataroom in de map data Nvl 2 .
537	Overig	Dataroom	K12	Negatieve bezetting	2025: Op vrijwel alle ritten van lijn H612 is de gemiddelde bezetting negatief. Dit lijkt ons niet mogelijk. Kunt u hiervoor kloppende bestanden aanleveren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Er is een datatechnische oorzaak vastgesteld die leidt tot negatieve bezetting. Dit wordt structureel gecorrigeerd in de dataset, waarna de bezetting niet langer negatief is en ritten correct worden afgesloten."	de data van lijn H612 is toegevoegd in K12 aan de dataroom in de map data Nvl 2 .
538	Overig	Dataroom	K12	Onrealistische bezetting	2025: we zien op diverse plekken op buurtbus lijn 438 het aantal passagiers ruim boven de wettelijk toegestane aantal van 8 uitkomen, uitschieters voor de gemiddelde bezetting naar 10 en voor de kolom BEZ-80 naar 14. Kunt u dit verklaren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "De OV-chipkaartdata bevat geen onregelmatigheden. Een aantal ritten is met 2 voertuigen uitgevoerd (zie antwoord op vraag 541)."	
539	Overig	Dataroom	K12	Geen passagiers Lijn 33	2025: Het valt ons op dat lijn 33 (Den Helder station - Veerhaven) richting Veerhaven goed bezet is, maar in de tegenrichting in Q1 t/m Q3 van 2025 geen enkele passagier heeft vervoerd. Dit lijkt ons niet correct. Kunt u dit verklaren en deze gegevens alsnog verstrekken?	Dat is correct. De reiziger koopt op Den Helder Station een retourticket voor de heen en terugweg. Op de terugweg wordt niet meer geïnspecteerd en staat de apparatuur uit omdat de overstaptijd van boot naar bus er kraag is. U kunt er vanuit gaan dat er evenveel reizigers naar de Veerhaven reizen als van de Veerhaven naar het station reizen.	
540	Overig	Dataroom		Formule 1	In de jaren 2021 t/m 2025 heeft de Formule 1 plaatsgevonden in Zandvoort. Dit heeft grote invloed op de reizigersstromen, gezien de extra inzet van treinen en het doortrekken van AML lijn 300 naar het circuit in Zandvoort. In de aangeleverde data is de Formule 1 niet verbijzonderd, waardoor de geaggregeerde waarden in de betreffende maand mogelijk sterk beïnvloed en dus onbruikbaar zijn. Verder zijn de gegevens van de doorgetrokken lijn 300 tussen Haarlem station en Zandvoort Circuit niet bijgevoegd. Wij verzoeken u de dagen rond de Formule 1 apart te kenmerken/aan te leveren, zodat er een duidelijk onderscheid is in de gangbare vervoervraag en de vervoervraag tijdens de Formule 1. Kunt u daarnaast ook de gegevens van lijn 300 tussen Haarlem en Zandvoort aanleveren tijdens de Formule 1.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Als concessiehouder Haarlem IJmond kunnen wij geen gegevens van de concessie Amstelland Meerlanden verstrekken. Rapportages gaan op maandbasis met onderscheid naar werkdag, zaterdag, zondag. Extra onderscheid voor één of meer evenementen is niet te maken."	
541	Overig	Dataroom	O11	Versterkte ritten	Voor Q3 in 2025 geeft u aan dat in Noord Holland Noord op de lijnen 416 en 438 is versterkt. In O11 staan wel de aantallen versterkte ritten, maar is niet vermeld welke ritten versterkt zijn. Voor een juiste berekening van de hoeveelheid benodigde bussen is dit zeer van belang. Kunt u deze informatie alsnog verstrekken?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Versterking op buurtbus 416 betreft alleen rit 1: van Slootdorp, Den Oeverseweg naar Anna Paulowna Station. 7:06 - 7:21. Een overzicht met versterkingsritten op buurtbus 438 is separaat toegevoegd."	Het document Versterkingsritten H438 2025.docx is toegevoegd aan de dataroom in de map data Nvl 2 .
542	Overig	Dataroom		OV-Chipkaartgegevens	In de OV-chipkaartgegevens zijn op enkele lijnen in een periode waarin volgens de meegeleverde dienstregeling de winterdienst van kracht zou zijn, enkel 'vakantiedagen' te zien. Dit speelt onder andere (maar niet uitsluitend) in geheel maart 2025 op lijn 3 en in april 2025 op een deel van de reizen op lijn 3 en 382 van concessie Haarlem-IJmond. Kunt u verklaren waarom er buiten de gedefinieerde vakanties toch ritten op 'werkdag vakantie', 'zaterdag vakantie' en 'zondag vakantie' gemaakt zijn? Hoe dienen deze reizen geïnterpreteerd te worden?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij stellen een nieuw bestand ter beschikking."	Documenten 143_2025_00_OVchipkaartgegevens.csv en 146_2025_00_OVchipkaartgegevens.csv zijn toegevoegd aan de dataroom in de map data Nvl 2 .
543	Overig	Dataroom		Bezettingcijfers	Op vrijwel alle ritten van lijnen 4 en 9 van concessie Haarlem-IJmond is de bezetting 0 of negatief. Uit de OV-chipkaartdata blijkt echter dat er wel degelijk reizigers gebruikmaken van deze lijnen. Het gebruik is dusdanig dat dit terug te zien zou moeten zijn in de bezettingen (bijvoorbeeld in maart 2025 maakten gemiddeld 55 reizigers per werkdag gebruik van lijn 4, terwijl alle ritten een bezetting van 0-1 reiziger kennen). Kunt u dit verklaren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Met instemming van de Provincie NH worden deze lijnen veelal met taxivoertuigen gereden, waarbij gebruik wordt gemaakt van mobiele systemen waardoor Transactieregistratie niet altijd consequent plaats vindt. Vaak wordt wel een lijnummer gelogd, maar ritnummers en haltes niet of onjuist."	
544	Overig	Dataroom	K10A/B/C	BTW	In K10B wordt expliciet aangegeven dat de gerapporteerde opbrengsten exclusief BTW zijn. Bij K10A en K10C is dit niet het geval. Kunt u bevestigen dat alle opbrengsten in zowel K10A, als K10B en K10C exclusief BTW zijn?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "K10a is inclusief btw, K10B en K10c zijn exclusief btw."	
545	Overig	Dataroom		Data 2026	In dienstregeling 2026 zijn enkele vervoerkundige wijzigingen doorgevoerd. Om het vervoerplan hier op te laten aansluiten en reizigersaantallen en omzet te berekenen is data hierover benodigd. Kunt u de gehele dataroom ook voor Q1 2026 leveren?	De provincie zal de data voor Q1 2026 op 20 mei 2026 in de dataroom publiceren.	
546	Overig	Dataroom		Overstapgegevens	Bij vrijwel elke aanbesteding is het gebruikelijk een bestand aan te leveren met overstapgegevens. De huidige concessiehouder heeft deze informatie, waardoor zij beter dan andere partijen aanpassingen in het netwerk kunnen onderbouwen. Kunt u deze informatie beschikbaar stellen? Wij ontvangen graag per maand, per uurblok, per combi vertrekhalte/lijn en aankomsthalte/lijn een opgave van het aantal overstappers.	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij stellen een nieuw bestand ter beschikking."	De volgende nieuwe bestanden zijn toegevoegd aan dataroom in de map data Nvl 2 : 143.2019_00_OVERSTAPPERS 143.2020_00_OVERSTAPPERS 143.2021_00_OVERSTAPPERS 143.2022_00_OVERSTAPPERS 143.2023_00_OVERSTAPPERS 143.2024_00_OVERSTAPPERS 143.2025_00_OVERSTAPPERS 146.2019_00_OVERSTAPPERS 146.2020_00_OVERSTAPPERS 146.2021_00_OVERSTAPPERS 146.2022_00_OVERSTAPPERS 146.2023_00_OVERSTAPPERS 146.2024_00_OVERSTAPPERS 146.2025_00_OVERSTAPPERS
547	Overig	MIPOV K08 en O10		Uurblok in HB data	In de HB-matrices op rit- en reisniveau (K08 en O10) is geen uurblok opgenomen. Om een betrouwbare berekening te kunnen doen over de vervoerkundige effecten is een extra kolom uurblok essentieel, omdat dagtalen geen beeld geven over bijvoorbeeld een frequentieopstapeling in alleen de spits. Kunt u nieuwe datasets inclusief uurblok aanleveren?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "K08 is reeds eerder geleverd inclusief uurblokken. Voor O10 zullen geen aanvullende gegevens worden verstrekt in verband met privacy. De uurblokken bevatten te weinig reizigers en daarom zijn ze per dag geaggregeerd."	De volgende nieuwe bestanden zijn toegevoegd aan dataroom in de map data Nvl 2 : 143.2019_00_k08 143.2020_00_k08 143.2021_00_k08 143.2022_00_k08 143.2023_00_k08 143.2024_00_k08 143.2025_00_k08 146.2019_00_k08 146.2020_00_k08 146.2021_00_k08 146.2022_00_k08 146.2023_00_k08 146.2024_00_k08 146.2025_00_k08
548	Overig	Nvl 1 vraag 257	16	Doel ontwikkelplan	U schrijft: "Dit betreft het hoofddoel en de 4 subdoelen in paragraaf 1.3 van het PvE." In die paragraaf staan echter 5 subdoelen. Kunt u aangeven of u in het ontwikkelplan ook alle 5 subdoelen wilt terugzien? Zo niet, welke 4 van de 5 doelen uit het PvE moeten behandeld worden?	In de beantwoording van vraag 257 in Nvl was foutief sprake van vier subdoelen. Bedoeld zijn de vijf subdoelen zoals opgenomen in paragraaf 1.3 van het Programma van Eisen en zoals ook aangegeven in hoofdstuk 7.3 van de Inschrijvingsleidraad (pagina 46).	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
549	Overig	Nvl 1 vraag 361		Lijn 244 onvolledig	De huidige concessiehouder geeft aan niet te beschikken over de data van lijn 244 buiten de concessie Haarlem-IJmond. Aangezien dit dezelfde vervoerder betreft is dit twijfelachtig. De informatie is voor inschrijvers van groot belang. U antwoordt bij vraag 96 dat de eisen omtrent capaciteit gelden op alle aangeboden ritten, ook op delen buiten het concessiegebied. Inschrijvers, anders dan de huidige concessiehouder, beschikken niet over deze data. Daarmee ontstaat de situatie dat alle andere partijen niet kunnen garanderen of zij kunnen voldoen aan de eisen vanuit het PvE. Ook hebben zij geen zekerheid of ze voldoende capaciteit bieden en kunnen daardoor in de praktijk voor ongewenste verrassingen komen te staan die een negatieve impact hebben op de business case. Wij verzoeken u daarom deze data beschikbaar te stellen, of lijn 244 op het gedeelte waar geen data van is geleverd uit te zonderen van de bestekseisen.	Zie het antwoord op vraag 560.	
550	Overig	Nvl Vraag 128 en PvE 6.5.6		Displays	Op vraag 128 van Nvl 1 reageert u dat voor buurtbussen 1 display volstaat. Kan u ermee instemmen dat dit ook voor Midibussen met een maximale lengte van 9m geldt zolang deze zichtbaar is voor alle passagiers?	Zie het antwoord op vraag 404.	
551	Overig	Nvl-1 - antwoord 311		Alkmaar - Helderseweg	U geeft aan dat u geen akkoord heeft weten te bereiken met de eigenaar van de locatie. In het kader van level playing field verzoeken wij u om het aanbod van de eigenaar aan de provincie te delen, zodat elke vervoerder met dezelfde informatie kan werken.	De provincie heeft het aanbod van de huidige eigenaar op basis van vertrouwelijkheid ontvangen. De provincie kan daarom niet aan uw verzoek voldoen. De provincie kan wel melden dat het aanbod niet in lijn was met het taxatierapport (zie ook het antwoord op vraag 552).	
552	Overig	Nvl-1 - antwoord 311		Alkmaar - Helderseweg	U geeft aan dat u geen akkoord heeft weten te bereiken met de eigenaar van de locatie. In het kader van level playing field verzoeken wij u om de taxatie die in opdracht van de provincie is uitgevoerd te delen, zodat elke vervoerder met hetzelfde uitgangspunt aan de slag gaat.	Het taxatierapport is bijgevoegd als Bijlage M12.	Bijlage M12 - Taxatierapport Helderseweg 55-57 te Alkmaar is toegevoegd.
553	Overig	Nvl-1 - antwoord 312	M1	Den Helder - Pastoor Koopman	Een aanvraag is geen garantie dat het gevraagde gecontracteerde vermogen ook wordt gehonoreerd. Toch stelt u de locatie Pastoor Koopmanweg te Den Helder verplicht. Mocht een vervoerder een alternatief bedenken, dan is de verplichte locatie aan de Pastoor Koopman weg alleen maar een kostenpost. Wij willen u vragen de locatie Den Helder - Pastoor Koopmanweg niet verplicht te stellen, maar de keuze aan de markt te laten.	De provincie heeft een bindende huurovereenkomst afgesloten met de eigenaar van de Pastoor Koopmanweg, derhalve is de locatie verplicht. De provincie geeft daarom geen gehoor aan uw verzoek.	
554	Overig	Nvl-1 265		Vervolg vraag 265 en 270 - schematische lijnnetkaart ontwikkelplan	In uw antwoord op vraag 265 geeft u aan dat schematische lijnnetkaarten, zoals gespecificeerd in PvE 6.3.1, niet langer bij het exploitatieplan hoeven te worden gevoegd tijdens de inschrijvingsfase, maar pas bij het vervoerplan dat tijdens de implementatieperiode wordt opgesteld. Tevens verwijst u in uw antwoord op vraag 270 (een vraag die gaat over de lijnnetkaarten voor zowel het exploitatieplan als het ontwikkelplan) naar vraag 265 voor wat betreft de lijnnetkaarten die bij de inschrijving moeten worden toegevoegd. Wij constateren echter dat het antwoord op vraag 265 alleen gaat over het exploitatieplan en dat in PvE 13.2.2.b.iii de eis voor een lijnnetkaart bij het ontwikkelplan ongewijzigd is gebleven. Begrijpen wij het goed dat wij ook voor het eerste ontwikkelplan voor de periode 2028-2033 geen lijnnetkaart hoeven aan te leveren tijdens de aanbestedingsfase?	Nee, er moet wel een lijnnetkaart worden aangeleverd. Het is de inschrijver daarbij toegestaan, maar niet verplicht om deze lijnnetkaart ten behoeve van het ontwikkelplan schematisch uit te voeren. In het Programma van Eisen is dit verduidelijkt.	Aan eis 13.2.2 sub b onder iii van het Programma van Eisen is de volgende zin toegevoegd: 'De Lijnnetkaart mag schematisch worden uitgevoerd.'
555	Overig	Nvl-1 Vraag 173 en 174		Weging uren 's ochtends vroeg en 'avonds laat	In uw antwoord op vraag 173 en 174 verwijst u naar het antwoord op vraag 61. Deze verwijzing lijkt ons onjuist omdat die vraag en antwoord gaan over de vakantiedienstregeling. Kunt u aangeven naar welk antwoord u bedoelde te verwijzen? In reactie op vraag 167 heeft u in de begripplijst wel de definitie 'Nacht' toegevoegd en de weging van Overige uren aangepast in de financiële bepalingen, waarmee vraag 173 en 174 deels worden gehonoreerd. Voor de vroege ochtend op werkdagen blijft het probleem echter bestaan: bijvoorbeeld R-Net lijnen die uiterlijk 06:00 op een knooppunt moeten aankomen hebben dus verplicht ritten die voor 06:00 aanvangen, met volgens de huidige definitie van Nacht een weging van 0%. Bent u bereid om in de definitie 'Nacht' tot 05:00 in te korten, zodat de geëiste eerste ritten ook meewegen?	U heeft gelijk dat de in Nvl aangegeven verwijzing onjuist is. In de beantwoording van vragen 173 en 174 had inderdaad verwezen moeten worden naar het antwoord op vraag 167. De provincie honoreert uw verzoek om de definitie van "Nacht" aan te passen. Zie hiervoor de beantwoording van vraag 441.	
556	Overig	Nvl-1 vraag 196	10	Referentie Reizigersopbrengsten 2030	Wij kunnen uw redenering in het antwoord niet volgen. U stelt dat het noodzakelijk is om vast te houden aan 2030 omdat het aangeboden vervoervolume in dat jaar onderdeel is van de gunningscriteria. Wij begrijpen dat als het gaat om het (minimaal) te rijden vervoervolume, echter staat de keuze voor een referentiejaar voor de reizigersopbrengsten hier in onze ogen los van. Zoals de vraagsteller terecht aangeeft zijn de effecten van grote vervoerkundige wijzigingen niet binnen een jaar volledig gerealiseerd. Door eerst het te hanteren lijnnet op slot te zetten en vervolgens een deel van de meeropbrengsten van het lijnnet in fase 2 af te romen, zet u een rem op de creativiteit van inschrijvers en op het kwantitatieve aanbod dat inschrijvers kunnen doen. We verzoeken u nogmaals om niet 2030 maar 2031 te hanteren als referentiejaar voor de reizigersopbrengsten.	De provincie honoreert uw verzoek niet, omdat dit zou betekenen dat het mechanisme waardoor het productieniveau meebeweegt met de reizigersopbrengsten niet in 2032 maar pas in 2033 in werking treedt.	
557	Overig	Nvl-1 Vraag 244		Lettergrootte in afbeeldingen	Wij begrijpen dat u de tekst in afbeeldingen ook op minimaal lettergrootte 8pt wilt hebben ten behoeve van de leesbaarheid. Tegelijkertijd kan het in afbeeldingen voorkomen dat teksten kleiner zijn, bijvoorbeeld plaats- of straatnamen op kaartjes ter ondersteuning van de tekst. In dit soort gevallen hebben wij geen invloed op de grootte van dit soort tekst zonder de afbeelding onnodig te vergroten. Wij verzoeken u daarom deze eis ten aanzien van afbeeldingen te versoepelen.	De provincie wil voorkomen dat grote hoeveelheden tekst in afbeeldingen worden geplaatst waardoor afbeeldingen moeilijk leesbaar worden. De provincie handhaaft dan ook het uitgangspunt zoals geformuleerd in paragraaf 4.1.3 van de inschrijvingsleidraad. De provincie staat toe dat dit in de door u geschetste situaties maximaal 3 tekstregels afwijkt van de gestelde uitgangspunten.	
558	Overig	Nvl-1 vraag 29			U geeft in het antwoord op vraag 29 aan dat de gronden voor beëindiging van de concessie uit artikel 20.3 sub i t/m k niet in de risicosfeer van concessieverlener liggen dus dat er daarom geen grond voor schadevergoeding is. Echter, deze gronden liggen zeker niet in de risicosfeer van concessiehouder. Wij achten het niet proportioneel dat bij het eindigen van de concessie waar concessiehouder geen enkele invloed op heeft (en concessieverlener mogelijk wel) de concessieverlener niet gehouden is enige vorm van schadevergoeding te voldoen. Bent u bereid dit aan te passen in die zin dat in het geval de concessie eindigt op een van de gronden genoemd in artikel 20.3 sub i t/m k Concessiehouder en concessieverlener in overleg gaan ten aanzien van mogelijke schadevergoeding en dat als de situatie van sub i t/m k zich dreigt voor te doen de concessieverlener zich zal inspannen de schade zoveel mogelijk te beperken danwel een compensatie bij het Rijk of anderszins te bewerkstelligen?	Nee, de provincie is hier niet toe bereid.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / label	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
559	Overig	NvI-1 Vraag 300	19	Vervoeraanbod	<p>In uw antwoord op vraag 300 van NvI-1 gaat u in op de relatie tussen de kwantitatieve vervoeromvang en de kwalitatieve beoordeling. U geeft daarbij terecht aan dat de geboden omvang van invloed is op de ervaren kwaliteit.</p> <p>Graag brengen wij in dit kader een aandachtspunt onder uw aandacht met betrekking tot de huidige dynamiek op de Nederlandse aanbestedingsmarkt. In recente aanbestedingen is zichtbaar dat inschrijvingen regelmatig uitgaan van een (zeer) hoge DRU-inzet, die verder gaat dan strikt noodzakelijk is om een maximale kwantitatieve score te behalen. Deze verhoogde inzet wordt vervolgens ingezet om ook kwalitatieve beoordelingspunten te verkrijgen. In de praktijk blijkt bij implementatiedat dergelijke biedingen lastig realiseerbaar zijn, voorbeelden zijn de verschillende concessies in de provincies Utrecht, Gelderland en Zuid-Holland. Vooraf is dit door beoordelaars slechts beperkt toetsbaar. Vervoerders rekenen de implementatieboete in de BuCa in. De realiseerbaarheid van de geboden plannen is vooraf voor beoordelaars beperkt toetsbaar.</p> <p>Wij zijn van mening dat deze werkwijze niet bijdraagt aan een realistische en duurzame invulling van de concessie en uiteindelijk voor geen van de betrokken partijen voordelen oplevert en met name de reiziger dupeert.</p> <p>Wij verzoeken u daarom te overwegen een hard DRU-plafond (dwz een knock-out) op te nemen, met als doel dergelijke inschrijvingen te voorkomen en de focus te leggen op realistische, uitvoerbare en goed vergelijkbare aanbestedingen.</p>	Nee, de provincie geeft geen gehoor aan uw verzoek.	
560	Overig	NvI-1 Vraag 361		Bezettingen lijn 244	In bijlage 2.7 van het PvE geeft u een verdeling van ritten aan op de verplichte verbinding tussen Beverwijk, Haarlem en Amsterdam Zuid (lijn 244). Om een goede inschatting te maken van de benodigde capaciteit op deze ritten alsmede de opbrengsten is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de reizigersaantallen op de gehele lijn. De huidige concessiehouder van AML en Haarlem-IJmond beschikt wel over deze informatie en heeft daarmee een voorsprong in kennis over het gebruik van deze lijn en dus de te verwachten vervoervraag nu en in de toekomst. Helemaal als vanaf 2033 lijn 244 volledig door de nieuwe concessiehouder NWNH gereden wordt (PvE 2.5.6) is het extra relevant om te weten welke aantallen reizigers en opbrengsten te verwachten zijn om hier een passende visie op te maken. Kunt u alsnog de gevraagde informatie over aantal reizigers op lijn 244 aanleveren? Zo nee, hoe borgt u het level playingfield ten aanzien van deze verplichte verbinding?	De provincie heeft de gegevens bij de huidige concessiehouder gevraagd.	De gevraagde informatie zal zo spoedig mogelijk worden toegevoegd aan de dataroom.
561	Overig	NV11-237		Startdatum eerste ontwikkelplan	In uw antwoord heeft u het over de periode 2028-2033, klopt onze aanname dat u bedoelt 2028-2033?	Dank voor uw oplettendheid. Dit betreft inderdaad een schrijffout. Het eerste Ontwikkelplan bestrijkt de dienstregelingjaren 2028-2033. Zie ook het antwoord op vraag 378.	
562	Overig	NV11-270		Lijnnetkaarten	De aangepaste formulering in de Inschrijvingsleidraad paragraaf 7.4.1 geeft nu aan dat op de bij het bod aan te leveren lijnnetkaart(en) alle haltes weergegeven moeten worden. In het PvE artikel 6.3.2 staat dat op alle Lijnnetkaarten in ieder geval Knooppunten, Beginhaltes en minimaal één Halte per Kern en per Wijk moeten worden weergegeven. Lijnnetkaarten die specifiek voor een Kern met minimaal 15000 inwoners gemaakt (moeten) worden dienen wel alle haltes weer te geven. Is onze interpretatie juist dat de detaillering in PvE artikel 6.3.2 de voor het bod (minimaal vereiste) praktische uitwerking is van de formulering in paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad?	Nee, voor de lijnnetkaarten die in het kader van de Inschrijving aangeleverd dienen te worden, geldt dat alle Haltes weergegeven moeten worden. De Inschrijver mag er daarbij wel voor kiezen om ten behoeve van de leesbaarheid aparte detailleringen voor grotere Kernen toe te voegen in plaats van alle Haltes op een enkele kaart weer te geven.	
563	Overig	NV11-271		Standaardformulier 14	Wij bemerken dat ook in andere documenten die onderdeel van deze aanbestedingsprocedure zijn verwezen wordt naar standaardformulier A. Kunt u bevestigen dat dat telkens standaardformulier 14 dient te zijn?	Dit is correct. De provincie heeft dit in het betreffende document aangepast.	De wijziging is doorgevoerd in het Programma van Eisen bij eis 2.1.1.
564	Overig	NV11-57		DRU-aanbod 2028	Naar ons beeld is het aantal DRU per concessie in uw antwoord op vraag 57 uit NV11 omgewisseld. Klopt onze aanname dat het aantal ongewogen DRU in de concessie Noord-Holland Noord voor het jaar 2026 uitkomt op 294.662 en voor de concessie Haarlem-IJmond op 320.215?	Ja, u heeft gelijk. Het aantal ongewogen DRU's bedroeg in 2026 in de concessie Noord-Holland Noord 294.662 en in de concessie Haarlem-IJmond 320.215.	
565	Overig	NV11-85		Lijn 650	De exploitatie van lijn 650 vergt de inzet van een maatgevend voertuig. Hoe gaat u daarmee om indien lijn 650 overgeheveld wordt naar de concessie IJssel-Vecht? Als dit voertuig dan vrijvalt, creëert u concurrentievoordeel voor de vervoerder in de concessie IJssel-Vecht die de kosten van die vrijvallende bus dan in IJssel-Vecht kan verantwoorden.	De provincie deelt u constatering niet dat de eventuele overheveling van lijn 650 naar de concessiehouder IJssel-Vecht tot een concurrentievoordeel van deze concessiehouder leidt. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 81 in NvI 1 dienen in dat geval de vrijgekomen DRU's elders in het Concessiegebied te worden ingezet.	
566	Overig			OV pay	Per januari 2026 is Connexxion OV pay proposities gaan voeren. Om inzicht te krijgen in het nieuwe productgebruik ontvangen wij graag de opbrengsten van Q1 2026 per product.	De provincie heeft de huidige Concessiehouder gevraagd om de MIPOV-data van Q1 2026 aan te leveren. Daarmee ontvangt u ook de opbrengsten van Q1 per product.	Zodra de provincie de gevraagde informatie heeft ontvangen zal deze worden toegevoegd aan de dataroom
567	SF 12	12 - B.01		FEO - model - aantal over te nemen bussen	In het FEO model op pagina B.01 staat dat er 107 bussen moeten worden overgenomen. Echter in de inschrijvingsleidraad wordt gesproken over 109 bussen. Welk aantal is juist?	Het aantal van 109 bussen zoals genoemd in de inschrijvingsleidraad is juist. De provincie heeft aantal in Standaardformulier 12 aangepast.	VDL CITEA LLE-99E bouwjaar 2020 = 13 bussen, aanschafprijs per voertuig = 156.479,30. VDL CITEA LLE-99E bouwjaar 2019 = 51 bussen, aanschafprijs per voertuig = 125.396,80
568	SF 12	E.01		Jaarlijkse huurtermijnen	In tab E.01 worden bedragen voor verschillende locaties aangegeven op prijspeil van 2020, 2022, 2023, 2025 en 2026. Omdat inschrijvingen op prijspeil 2025 moeten zijn, vragen wij u hoe inschrijvers hiermee om moeten gaan.	De provincie heeft alle bedragen in de FEO, met uitzondering van het bedrag prijspeil 2026, op basis van de CPI naar prijspeil 2025 gebracht. Inschrijvers moeten rekening houden met jaarlijkse indexatie van dit bedrag met de CPI vanaf 2026, met uitzondering van het bedrag prijspeil 2026 dat vanaf 2027 jaarlijks wordt geïndexeerd met de CPI.	In tabblad E.01 van Standaardformulier 12 de bedragen naar prijspeil 2025 gebracht.
569	SF 12	FEO		Kolom E	Kunt u toelichten wat u in het FEO model met kolom E bedoelt? Hier staat "vast" / "variabel". Wat bedoelt u hiermee en waartoe dient dit? Bijvoorbeeld de kosten van chauffeurs staat variabel. Dit is ons inziens vast, we streven er namelijk naar om voldoende chauffeurs te hebben en dat lukt alleen door vaste contracten aan te bieden, hier valt relatief weinig te schalen. Een ander voorbeeld is van toepassing voor de regel wegenbelasting.	De provincie heeft het onderscheid tussen vaste en variabele kosten in kolom E beperkt tot de kosten van de bussen. Met variabele kosten wordt bedoeld op kosten die direct gerelateerd zijn aan het aantal dagen dat voertuigen ingezet worden en het aantal kilometers dat ermee gereden wordt. Alle overige kosten beschouwt de provincie als vaste kosten.	In tabblad FEO van Standaardformulier 12 is kolom E aangepast.
570	SF 12	FEO		P.01	De formules in cell G 138 en H 138 lijken niet juist te zijn. Kunt u dit controleren?	De formules in cellen G138 en H138 blijken inderdaad niet te kloppen. Voor cel G138 geldt dat op het tabblad DRU van Standaardformulier 12 al rekening wordt gehouden met het aantal dagen. De provincie heeft de formule daarom weggehaald; er wordt alleen nog naar de betreffende cel van het tabblad DRU verwezen. Voor cel H138 geldt dat de provincie in de nieuwe versie van Standaardformulier 12 uitgaat van de aantallen die de inschrijver zelf in de betreffende cellen van het tabblad DRU heeft aangegeven. Op het tabblad DRU is aangepast dat bij de bepaling of het aantal opgegeven DRU's voldoet rekening wordt gehouden met de verhouding van het aantal dagen in de tweede helft van 2028 en de eerste helft van 2029 ten opzichte van een volledig jaar.	In tabblad FEO van Standaardformulier 12 zijn de formules in cellen G138 en H138 aangepast. En in tabblad DRU is een regel toegevoegd en is de controle van de opgegeven aantallen dienstregelingen aangepast.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	b	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
571	SF 12	FEO		Algemeen	Is het toegestaan het model uit te breiden? Er zullen namelijk op meerdere momenten vervangingsinvesteringen plaatsvinden. Hierin voorziet het model nu niet.	Ja, dit is toegestaan. De vooraf ingevulde waarden op de tabbladen B.01, B.02, B.03 en E.01 dienen in ieder geval te worden overgenomen. U bent vrij om deze aan te vullen met extra posten, zoals bijvoorbeeld vervangingsinvesteringen of aanvullend materieel.	
572	SF 12			FEO	In tab FEO, cel H138 worden DRU-jaartotalen vermenigvuldigd met het aantal dagen zonder dat hier een deling door 365 kalenderdagen plaatsvindt. Graag de formule corrigeren.	Zie het antwoord bij 570.	
573	SF 12			FEO	In tab FEO wordt op regel 140 de opbrengstendelta bepaald door de reizigersopbrengst van enig jaar af te zetten tegen de reizigersopbrengst van 2031 (kolom J). Volgens art 11 van de Financiële Bepalingen dient dit 2030 (kolom I) te zijn. Volgens ons moeten de formules in regel 140 hierop aangepast worden.	Ja dit klopt. De formule in regel 140 wordt aangepast.	In tabblad FEO van Standaardformulier 12 is in regel 140 de verwijzing naar cel J67 gewijzigd in I67.
574	SF 14	7.4.1		Weging Overige uren	Kunt u de Weging Overige uren ook hier aanpassen naar 100%?	De provincie heeft de definities van bedieningsperiodes in Standaardformulier 14 aangepast. Er zijn nu drie categorieën (Spits, Algemeen en Nacht (niet meetellend)). De definities zijn toegelicht in de rood gemarkeerde voetnoot in cel C5.	In Standaardformulier 14 zijn de bedieningsperiodes aangepast. Daarnaast is in cel C5 de volgende toelichting toegevoegd: 'De Inschrijver dient in de periode "Algemeen" alle uren op te geven die in de bedieningsperiodes Overdag, Avond, Overige uren vallen alsmede alle verplichte uren van Nachtlijnen tijdens de Nacht. In de periode "Nacht (niet meetellend)" dienen alleen niet meetellende Ritten tijdens de Nacht worden opgevoerd.'
575	SF 14	NvI-1 Vraag 80		Weging nachtlijnen	De uren tussen 1:00 en 6:00 vallen volgens de begrippenlijst (bijlage C) in de uren "Nacht". In Standaardformulier 14 zijn de uren in de periode "nacht" niet in te vullen. Kunt u aangeven hoe we het standaardformulier op dit punt moeten invullen? Een optie kan zijn om een kolom voor periode "Nacht" toe te voegen. Daarmee kunnen alle ongewogen DRU's per lijn in standaardformulier 14 opgenomen worden; verdeeld over de periodes spits-overdag-avond-nacht-overige uren.	Zie het antwoord op vraag 574.	
576	SF 15			Gevraagde voertuigen	In de inschrijvingsleidraad geeft u aan dat wij geen aandacht hoeven te besteden aan Buurtbussen en dat hierover tijdens de implementatieperiode afspraken worden gemaakt. Klopt onze aanname dat de Buurtbussen ook niet terug dienen te komen in Standaardformulier 15? Kunt u dit ook verduidelijken voor de voertuigen waarmee het flexibel vervoer op Texel zal worden uitgevoerd?	Uw aanname dat Buurtbussen niet vermeld hoeven te worden in Standaardformulier 15 klopt. De voertuigen die ingezet worden voor het flexibel vervoer op Texel dienen wel vermeld te worden in Standaardformulier 15.	
577	SF 19			Buurtbussen	Begrijpen wij het goed dat in Standaardformulier 19 - Transitiepad inzet ZE-bussen de kilometers van de Buurtbussen niet opgenomen hoeven te worden?	Dat is correct. In standaardformulier 19 - Transitiepad inzet ZE-bussen hoeven de kilometers van Buurtbussen niet meegenomen te worden.	