

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
593	<i>Algemeen</i>			Opbrengstenrisico	In uw Nota van Uitgangspunten verwijst u naar snel veranderen reispatronen en de noodzaak daar snel op in te spelen. De veranderende reispatronen worden mede beïnvloed door groeiende onzekerheden, niet alleen over reizigerspatronen maar ook het reizigersvolume. Bijvoorbeeld de verwachte invloed van AI op de arbeidsmarkt en autonome voertuigen op de mobiliteitsmarkt vergroten de onzekerheid verder. De impact kan zowel positief als negatief zijn. De vervoerder draagt in de concessie NWNH het opbrengstenrisico over een lange periode van 13 tot 15 jaar. Vervoerders kunnen binnen OV-concessies grote schommelingen in reizigersopbrengsten niet opvangen, zoals Corona heeft aangetoond. U geeft in eerdere antwoorden aan dat u bij dalende reizigersopbrengsten géén (automatische) aanpassing van de concessie toestaat. Het is op dit moment voor vervoerders niet mogelijk een inschrijving te doen op een langlopende concessie waarbij het opbrengstenrisico bij de vervoerder ligt. Wij verzoeken u dringend het opbrengstenrisico als opdrachtgever op u te nemen.	De provincie is niet bereid het opbrengstenrisico op zich te nemen. De gehanteerde systematiek en risicoverdeling is gebruikelijk in de Nederlandse openbaar vervoer sector. Bovendien is deze mede tot stand gekomen na uitgebreide afstemming met marktpartijen, in de vorm van 2 marktconsultaties. De uitkomsten van deze marktconsultaties zijn beide samengevat in een verslag dat is opgenomen in Bijlage I. Ten slotte bieden de concessiedocumenten mogelijkheden om bij grote onverwachte ontwikkelingen aanvullende afspraken te maken.	
594	<i>B (PvE)</i>	10.4.1 en 13.2.3	92 en 107	Frequentie Sociale Veiligheidsplan	Wij constateren een discrepantie ten aanzien van de frequentie waarmee het Sociale Veiligheidsplan moet worden opgesteld en geactualiseerd. In eis 10.4.1 wordt gesproken over een driejaarlijkse actualisatie, terwijl artikel 13.2.3 aangeeft dat jaarlijks een Sociale Veiligheidsplan wordt opgesteld. Kunt u verduidelijken welke frequentie u verlangt voor het opstellen en actualiseren van het Sociale Veiligheidsplan gedurende de concessie?	Het Sociaal Veiligheidsplan wordt voor de start van de concessie opgesteld en heeft een geldigheid van 3 jaar. Gedurende de looptijd van het plan dient deze jaarlijks geactualiseerd te worden o.a. naar aanleiding van de actualiteit bijvoorbeeld n.a.v. incidenten. Elke 3 jaar moet een nieuw Sociaal Veiligheidsplan worden opgesteld waarbij de elementen uit de eis 10.4.1 a t/m k dienen mee te worden genomen. Wij zullen dit verduidelijken in de eisen 10.4.1 en 13.2.3	De provincie heeft eis 10.4.1 van het Programma van Eisen aangepast: "De Concessiehouder stelt voor aanvang van de Concessie een Sociale Veiligheidsplan op dat hij driejaarlijks vernieuwd en jaarlijks actualiseert en dat in ieder geval de volgende elementen bevat:" De provincie heeft eis 13.2.3 onder sub e van het Programma van Eisen aangepast: 'e. (een geactualiseerd) Sociale Veiligheidsplan, en'
595	<i>B (PvE)</i>	14.1.15		Controles gegevens na wettelijke bezwaartermijn	Deze bepaling suggereert dat de concessiehouder ook na het verstrijken van wettelijke bewaartermijnen controle moet kunnen faciliteren, wat mogelijk suggereert dat gegevens langer bewaard moeten worden dan de wettelijke bewaartermijn. Daarmee is onduidelijk hoe controle op juistheid en authenticiteit praktisch mogelijk wordt geacht als gegevens rechtmatig zijn vernietigd of geanonimiseerd. Kunt u bevestigen dat de vervoerder na het verstrijken van wettelijke bezwaartermijnen de controle moet faciliteren?	Ja, dat bevestigt de provincie.	
596	<i>B (PvE)</i>	14.1.5		Gegevensbestanden	Bedoelt u in deze eis met "alle gegevensbestanden" de MIPOV gegevens? Zo nee, kan de concessieverlener bevestigen dat met "alle gegevensbestanden" uitsluitend wordt bedoeld op gegevens die kwalificeren als overheidsinformatie en die zich lenen voor open-datapublicatie, met expliciete uitsluiting van persoonsgegevens, bedrijfsvertrouwelijke en commercieel gevoelige gegevens?	Met alle gegevensbestanden bedoelt de provincie alle gegevensbestanden die de provincie van de concessiehouder vraagt. Welke gegevens als persoonsgegevens, bedrijfsvertrouwelijke en commercieel gevoelige gegevens worden gekwalificeerd, zal door de provincie worden beoordeeld.	
597	<i>B (PvE)</i>	2.2.1	14	Kernen en Wijken	Als een Kern minimaal 25000 inwoners heeft, dan stelt u eisen voor bediening op basis van Wijken en Buurten in Kernen. Wij merken op dat veel Wijken en Buurten deels in een Kern en deels buiten een Kern liggen. Als voorbeeld noemen we de Wijk De Draai in de gemeente Dijk en Waard. Het gedeelte tussen Oosterparkweg Zuid/Veldmuisstraat/Jan Glijnisweg/Beukenlaan bevat enkele honderden huizen, die wel binnen de wijk, ook binnen de bebouwde kom, maar buiten de Kern liggen. Gelden de eisen dan voor het gedeelte van de Wijk of Buurt dat binnen de Kern ligt, of geldt het voor de gehele Wijk of Buurt, ook al ligt een gedeelte buiten de Kern?	Voor Kernen met 25.000 of meer inwoners dient u voor de inschrijving uit te gaan van de geografische indeling volgens de CBS-publicatie "Kerncijfers Wijken en Buurten". Ook een eventueel buiten de geografische indeling van de Bevolkingskernen gelegen gebied van deze Wijken en Buurten dient te worden ontsloten, tenzij dat gebied buiten het Concessiegebied gelegen is. Ten aanzien van de omgang met de geografische indeling "Kernen", zie ook het antwoord op vraag 608.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
598	B (PvE)	2.2.1	14	Indeling treinstations	U geeft criteria om te bepalen of er bij een station een straal van 800 meter of van 400 meter toegepast moet worden. Over deze indeling hebben we een paar verduidelijkende vragen: - U geeft aan dat op de trajecten Alkmaar - Den Helder en Hoorn-Enkhuizen de stations niet als IC-station tellen. Geldt dit wel voor Alkmaar, Den Helder, Hoorn en Enkhuizen zelf? - Bij de voetnoot * geeft u aan dat er een uitzondering is voor trajecten de intercity een sprinterfunctie heeft. 'waaronder' suggereert dat er meer dan 2 trajecten zijn. Wanneer vindt u dat een intercity een sprinterfunctie heeft, of kunt u een lijst geven van alle trajecten in het concessiegebied waarvoor dat geldt? - Station Alkmaar Noord heeft 4 treinen per uur per richting, Station Heerhugowaard niet (richting Schagen en Obdam beide 2 treinen per uur), terwijl alle treinen die op Station Heerhugowaard halteren ook halteren op Alkmaar Noord. Klopt het dat we voor Alkmaar Noord een afstand van 800 moeten hanteren en een afstand 400 meter voor Heerhugowaard moeten hanteren? Om interpretatieverschillen te voorkomen, suggereren we u om een lijst van stations aan te leveren waarvoor de 800 meter halteafstand gehanteerd moet worden.	Voor de volgende treinstations geldt een hemelsbrede afstand van 800 meter: -Castricum -Uitgeest -Helloo -Alkmaar -Alkmaar Noord -Heemstede-Aerdenhout -Heerhugowaard -Haarlem -Haarlem Spaarnwoude -Hoorn Kersenboogerd -Hoorn Voor alle andere treinstations in het Concessiegebied geldt een hemelsbrede afstand van 400 meter. Voor Den Helder en Enkhuizen geldt dus een hemelsbrede afstand van 400 meter. Voor Alkmaar, Hoorn, Heerhugowaard en Alkmaar Noord geldt een hemelsbrede afstand van 800 meter. Om misverstanden te voorkomen, is de tekst na "*" in eis 2.2.1 van het Programma van Eisen aangepast.	In eis 2.2.1 van het Programma van Eisen is de tekst na "*" gewijzigd in: 'Treinstations met een bediening door treindiensten die op het betreffende Traject een Sprinter-functie hebben, waaronder de Treinstations op de Trajecten Heerhugowaard - Den Helder en Hoorn - Enkhuizen, gelden (met uitzondering van Heerhugowaard en Hoorn) niet als Treinstations met een Intercity-bediening.'
599	B (PvE)	2.2.1	14	Bevolkingskernen vs Wijken en Buurten	U verwijst naar Tabel 2 voor Wijken en Buurten in Kernen met minimaal 25.000 inwoners. Vaak ligt een Wijk of Buurt maar deels in de Kern. Kunt u bevestigen dat de eisen dan voor het gedeelte van de Wijk of Buurt dat in de Kern ligt?	Voor de ontsluiting van Kernen met minimaal 25.000 inwoners is de gebiedsindeling in Wijken en Buurten van toepassing. De eisen gelden daarom voor de gehele Wijk of Buurt, ook als deze gedeeltelijk buiten de geografische afbakening van de Kern gelegen is. In het Programma van Eisen is de verwoording aangepast.	Programma van Eisen, titel van Tabel 2 "ter ontsluiting van" in plaats van "in", en aanvullende zin in Bijlage B2.6.2: "De eisen betreffen telkens de gehele Wijk of Buurt, ook als deze gedeeltelijk buiten de geografische afbakening van de betreffende Kern gelegen is."
600	B (PvE)	2.2.1	16	Bevolkingskernen zonder station	Wij merken op dat in de Bevolkingskernen Uitgeest en Hoogkarspel geen Treinstation aanwezig is, deze ligt net buiten de Bevolkingskern, maar wel binnen de bebouwde kom. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de vereiste bediening. Kunnen wij deze Kernen behandelen alsof er een Treinstation binnen de Kern ligt?	Ja, u dient deze Kernen te behandelen alsof er een Treinstation aanwezig is in de Kern.	
601	B (PvE)	2.7.1	30	Lijn 650	Lijn 650 is voorgeschreven van Wervershoof naar Lelystad v.v. U geeft aan dat mogelijk het traject Enkhuizen - Lelystad van lijn 650 overgedragen wordt aan de concessie IJssel-Vecht. Mocht dat gebeuren, welke eisen gelden dan voor het resterende traject van lijn 650 te weten Wervershoof - Enkhuizen?	De provincie hecht er waarde aan dat scholieren vanuit de Kernen Wervershoof en Andijk een verbinding met Lelystad blijven behouden. Hiervoor is een vroege Rit voor de eerste Rit van de buurtbus nodig. In het geval dat in afstemming met de concessieverlener van de concessie IJssel-Vecht de verbinding Enkhuizen-Lelystad wordt overgeheveld naar de concessie IJssel-Vecht, blijft de Concessiehouder van NWNH verplicht om een op de vraag van scholieren met bestemming Lelystad afgestemde dagelijkse rit aan te bieden op het resterende traject Wervershoof-Andijk-Enkhuizen. Daarbij is het de Concessiehouder toegestaan om deze rit in te korten tot Bovenkarspel-Grootebroek, mits daar aansluiting wordt geboden op een voor de vraag van scholieren met bestemming Lelystad passende rit van de trein naar Enkhuizen. De Concessiehouder mag deze rit integreren in de dienstregeling van een Lijn tussen Andijk en Bovenkarspel-Grootebroek met minimaal het bedieningsniveau Basisverbinder. In het Programma van Eisen is een toelichtende voetnoot toegevoegd.	Aan eis 2.7.1 van het Programma van Eisen is een voetnoot toegevoegd.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
602	B (PvE)	2.7.3.	30	Overige lijn	De overige lijn 138 verzorgt samen met buurtbus 438 de verbinding Andijk - Bovenkarspel. De buurtbus komt hier capaciteit tekort om in de spits de vervoervraag aan te kunnen. Met de combinatie 138/438 wordt Andijk op station Bovenkarspel ontsloten met tenminste het voorzieningenniveau basisverbinder, bijna streeksprinter. Gelet op de kwaliteit van deze gezamenlijke verbinding en de rol van lijn 138 daarin lijkt het ons terecht als u art. 2.7.3 uitbreidt met een bepaling, die de mogelijkheid creëert lijn 138 in een al dan niet gewijzigde vorm voort te zetten, waarbij de DRU's op deze lijn een weging krijgen conform een basisverbinder. Wilt u deze suggestie overnemen?	Wij nemen uw suggestie over. In het Programma van Eisen is een nieuwe eis toegevoegd.	Aan het Programma van Eisen is eis 2.7.4 toegevoegd die als volgt luidt: "Indien de Concessiehouder aanvullende Ritten op een (deel van het) Traject van een Buurtbuslijn aanbiedt en het bedieningsniveau op dat Traject hierdoor voldoet aan de eisen aan het bedieningsniveau van een Basisverbinder of een ander Lijntype met hogere frequentie-eisen dan een Basisverbinder, kan de Concessiehouder deze Ritten als een Lijn van het betreffende bedieningsniveau i.p.v. een Overige lijn beschouwen."
603	B (PvE)	5.3.3	61	Materieel 5.3.3	In Nvl 1, vragen 114 en 117, wordt de eis voor lagevloerbussen gewijzigd naar lage-instapbussen. In de begrippenlijst ontbreekt een definitie van dit begrip. Kan de concessieverlener dit begrip alsnog eenduidig en volledig definiëren?	De provincie heeft een nieuw begrip "Lage-instapbus" toegevoegd aan de Begrippenlijst en het Programma van Eisen dienovereenkomstig aangepast.	In eis 5.3.3 van het Programma van Eisen is het "Lage-instapbus" met een hoofdletter geschreven. Aan de Begrippenlijst is het begrip "Lage-instapbus" toegevoegd met de volgende definitie: "Een Lagevloerbus of een Bus die voorzien is van een knielfunctie, zodat er bij opgehoogde Haltes (18 cm) tenminste bij één deur een gelijkvloerse instap (maximaal 7 cm hoogteverschil) mogelijk is."
604	B (PvE)	5.3.7	61	Buurtbussen	In auto's en buurtbussen kan de reiziger niet zichzelf vastzetten, omdat de rolstoel aan de vloer bevestigd dient te worden. Mag de chauffeur hier bij helpen?	De provincie streeft er naar om bij het eerstvolgende vervangingsmoment de buurtbussen te vervangen door buurtbussen waarin reizigers in een rolstoel zich zelf kunnen vastzetten. Als dat niet het geval is zal de provincie in overleg treden met de concessiehouder en de buurtbusverenigingen voor een passende oplossing voor reizigers in een rolstoel.	
605	B (PvE)	7.1.1		Betaalsystemen	In eis 7.1.1. schrijft u dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor een volledig functionerend betaalsysteem dat de vervoersbewijzen, reisproducten en bijzondere vervoersbewijzen die geldig zijn in het concessiegebied, accepteert. Kunt u ons voorzien van een overzicht van deze vervoersbewijzen en reisproducten die nu geldig zijn in het concessiegebied?	De provincie heeft een overzicht van de geldende vervoerbewijzen en reisproducten bijgevoegd in de Sharepoint-omgeving, documentenset data Nvl 3.	De provincie heeft het document Vervoerbewijzen 2026 opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
606	B (PvE)	7.6.1		7.6.1	In de beantwoording van Nvl-1 bij vraag 290 wordt verwezen naar PvE paragraaf 7.6.1. Deze verwijzing is voor ons niet herleidbaar tot de context waarin wordt gesproken over de bron van energie. Kan de concessieverlener deze verwijzing verduidelijken en aangeven naar welke bepaling concreet wordt verwezen?	De verwijzing naar het PvE is een verschrijving, de provincie doelt op paragraaf 7.6.1. van de Inschrijvingsleidraad, waar de weging van de energiebronnen beschreven staat.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
607	B2 (Vervoerkundige bijlagen)			Reizigersaantallen	Kunt u bevestigen dat de meegeleverde bezettingsdata van de lijnen 138, 141, 142, 143, 164 en 408 een representatief beeld geven van het gebruik van deze lijnen als wij deze data gebruiken als onderbouwing van eventuele maatregelen op deze verbindingen. Anders dan de huidige concessiehouder beschikken wij niet over andere databronnen.	De provincie kan niet bevestigen dat de bezettingsdata een representatief beeld geven van het gebruik van de genoemde lijnen. Maar bij het onderbouwen van maatregelen in uw inschrijving kunt u uitgaan van deze data. Bij het beoordelen van de onderbouwing van de maatregelen zal de provincie daar ook van uitgaan.	
608	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		142	Gevolgen werken met Kernen	U geeft aan te werken met de CBS-publicatie 'Bevolkingskernen in Nederland 2021'. Wij merken op dat deze niet frequent wordt bijgewerkt, de laatste versie is inmiddels 5 jaar oud. Nieuwbouwprojecten kunnen dan wel binnen de bebouwde kom, maar buiten de laatste versie van Bevolkingskernen vallen, waardoor deze niet bediend hoeven te worden. Dit lijkt ons onwenselijk. Bij een mogelijke update van deze publicatie kan het gevolg zijn dat plots veel wijken moeten worden bediend, waardoor er op veel plekken tegelijk mutaties benodigd zijn. Verder merken we op dat de grenzen van deze Bevolkingskernen niet gelijklopen met die van gemeenten, Wijken of Buurten, waardoor we zelf niet het inwoneraantal per kern kunnen bepalen, we moeten dit opvragen bij de gemeenten, voor zover ze dit voor een indeling uit 2021 beschikbaar hebben. Wij verzoeken u een indeling te maken op basis van (minimaal) jaarlijks bijgewerkte gegevens van het CBS, zoals de 'Kerncijfers Wijken en Buurten', eventueel aangevuld met de komgrenzen uit de Basisregistratie Topografie.	Wij nemen uw suggestie over. De eisen aan de ontsluiting van gebieden worden als volgt aangepast: 1) Voor de inschrijving (Exploitatieplan 2030) blijft de CBS-publicatie Bevolkingskernen in Nederland 2021 (gebiedsindeling en inwonersaantallen) gehandhaafd als uitgangspunt voor de eisen aan Kernen met minder dan 25.000 inwoners. 2) Vanaf het dienstregelingjaar 2031 gelden de meest recente inwoneraantallen uit de jaarlijkse CBS-publicatie "Kerncijfers wijken en buurten". Voor de gebiedsindeling is in het Programma van Eisen een vertaalslag gemaakt van de verplicht te bedienen bevolkingskernen naar gebieden op basis van Wijken, Buurten en gemeenten. Aanvullend geldt vanaf 2031 dat eventueel nog niet bediende Buurten met minimaal 1.250 inwoners bediend moeten worden conform de eisen in het Programma van Eisen. Volgens de provincie leidt deze aanpassing niet of nauwelijks tot hogere eisen dan volgens de tot nu toe gehanteerde gebiedsindeling. In het Programma van Eisen is Bijlage B2.6.1 aangepast. In de nieuwe versie zijn Kernen die samengevoegd dienen te worden met andere Kernen, in de nieuwe versie als één Kern aangeven, en zijn Kernen die gesplitst dienen te worden, als meerdere Kernen opgegeven.	Programma van Eisen, Bijlage B2.6.1, aangepaste toelichtende tekst: Overzicht van de op basis van de bij vaststelling van dit Programma van Eisen actuele gegevens verplicht te bedienen Kernen >1.250 inwoners in het Concessiegebied. De in de lijst opgenomen Kernen en gegevens zijn gebaseerd op de CBS-publicatie 'Bevolkingskernen in Nederland 2021'. Vanwege de laagfrequente actualisatie van deze gegevens heeft de provincie deze Kernen vertaald naar gebieden gebaseerd op de CBS-publicatie "Kerncijfers Wijken en Buurten 2024" die jaarlijks geactualiseerd wordt. De tabel bevat daarnaast voor beide gebiedsindelingen en gegevens het percentage ontsloten adressen per Kern (ontsluitingsgraad) voor alle relevante Kernen, gebaseerd op het huidige ov-netwerk. Om te voldoen aan de eisen in het Programma van Eisen gaat •De Inschrijver voor het Exploitatieplan 2030 uit van de gebiedsindeling alsmede het aantal inwoners en de ontsluitingsgraad gebaseerd op de CBS-publicatie "Bevolkingskernen in Nederland 2021", en •De Concessiehouder elk jaar in het kader van het opstellen van het Vervoerplan uit van de nieuwe geografische afbakening van de gebieden per Kern en het meest actuele aantal inwoners, beide gebaseerd op de meest actuele CBS-publicatie "Kerncijfers Wijken en Buurten". Daarbij geldt dat de Concessiehouder oOm te voldoen aan eis 2.2.1 per Kern uitgaat van de ontsluitingsgraad gebaseerd op de gebiedsindeling op basis van de "Kerncijfers Wijken en Buurten"; oOok eventuele niet in deze lijst opgenomen Buurten met meer dan 1.250 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minimaal 2.000 inwoners per km ² ontsluit in overeenstemming met en ter aanvulling van Tabel 1 en de eisen in hoofdstuk 2 van dit Programma van Eisen; oBuiten het Concessiegebied gelegen gebieden binnen een verplicht te ontsluiten Buurt of Wijk niet hoeft te ontsluiten; en oVerantwoordelijk is voor het verkrijgen van de meest actuele gegevens.
609	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		142	Kern Sint-Pancras	In voetnoot 43 over de Kern Heerhugowaard/etc. geeft u afwijkende eisen voor de Kern Sint-Pancras. Wij merken op dat Sint-Pancras niet in de Kern Heerhugowaard/etc., maar in de Kern Groot-Alkmaar ligt. Kunt u de tekst daarop aanpassen?	Dank voor uw oplettendheid. De betreffende voetnoot is in de nieuwe Bijlage B2.6.1 vervangen waarbij de Kern Groot-Alkmaar gesplitst is in de twee Kernen "Alkmaar" en "Sint-Pancras".	De provincie heeft bijlage B2.6.1 aangescherpt en de oude tabel verwijderd. <u>De provincie zal uiterlijk 26 juni een nieuwe versie van het Programma van Eisen publiceren met een nieuwe tabel in bijlage B2.6.1</u>
610	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		142	Delen van kernen buiten concessiegebied	Voor een tweetal bevolkingskernen geldt dat een deel buiten het concessiegebied ligt. Het gaat over de kom Cruquius, die in Kern Groot-Haarlem ligt, en over de kom Zwaanshoek, die in Kern Bennebroek/Zwaanshoek ligt. Hoe dienen we hiermee om te gaan?	De eisen aan de ontsluiting van Kernen hebben uitsluitend betrekking op gebieden binnen het Concessiegebied. Zie het antwoord op vraag 597.	
611	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		143	Ontbrekende Bevolkingskern Bennebroek/Zwaanshoek	In de lijst 'Verplicht te bedienen Kernen' ontbreekt ons inziens de Kern 'Bennebroek/Zwaanshoek', deze heeft 6825 inwoners en voldoet ruimschoots aan de criteria in 2.2.1. Wij verzoeken u de lijst aan te passen.	Nee, zie hiervoor het antwoord op vraag 157 in NvI 1.	
612					Deze vraag is door de vragensteller ingetrokken.		
613	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		147	Wijk Bennebroek	In de lijst 'Verplicht te bedienen wijken en buurten' is de Wijk 'Wijk 04 Bennebroek' opgenomen. Van deze wijk liggen slechts 49 van de 2723 adressen in de Bevolkingskern Groot-Haarlem, dat is nog geen 2%. Het lijkt erop dat deze abusievelijk in de lijst is opgenomen. Kunt u dat bevestigen?	Nee, deze Wijk is in verband met de aanpassing waarop in de beantwoording van vraag 611 bedoeld wordt, verplicht gesteld. Zie daarnaast het antwoord op vraag 597.	
614					Deze vraag is door de vragensteller ingetrokken.		
615					Deze vraag is door de vragensteller ingetrokken.		

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
616	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		148	Ontbrekende Buurt Haarlem - Sportliedenbuurt	In de lijst 'Verplicht te bedienen wijken en buurten' ontbreekt ons inziens de Buurt 'Sportliedenbuurt' in de gemeente Haarlem. Deze voldoet ruimschoots aan de criteria in 2.2.1. Wij verzoeken u de lijst aan te passen.	Nee, volgens de CBS-publicatie Kencijfers wijken en buurten 2024 heeft de Buurt Spoortliedenbuurt 1.680 inwoners en een bevolkingsdichtheid van 11.336 per km/2. Daarmee voldoet deze Wijk niet aan de criteria in 2.2.1 (geen 2.000 inwoners).	
617	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		149	Wijk / Buurt Velsen-Noord	In de lijst 'Verplicht te bedienen wijken en buurten' ontbreekt Velsen-Noord. De wijk 'Wijk 05 Velsen-Noord' heeft weliswaar genoeg (6000 in 2025) inwoners, maar doordat een groot deel van het Tata-staal-terrein ook in deze wijk valt, is het gemiddelde aantal inwoners met 677 te laag om de vereiste 1200 te halen. Daarnaast: als we naar Buurten kijken, dan heeft de Duinvlietbuurt ruim meer dan 5000 inwoners, namelijk 7777 (in 2025). Kunt u de lijst aanpassen?	Nee, zoals u zelf aangeeft voldoet de Wijk Wijk 05 Velsen-Noord niet aan het vereiste criterium voor de bevolkingsdichtheid. De Buurt Duinvlietbuurt heeft volgens de CBS-publicatie Kencijfers wijken en buurten 2024 1.150 inwoners en een bevolkingsdichtheid van 7.566 per km/2. Daarmee voldoet deze buurt niet aan de criteria in 2.2.1 (geen 2.000 inwoners).	
618	B2.6 (Kernen, Wijken en Buurten)		149	Buurt Oud-IJmuiden	In de lijst 'Verplicht te bedienen wijken en buurten' is de Buurt Oud-IJmuiden opgenomen. Deze voldoet niet aan de criteria in 2.2.1. Kunt u bevestigen dat dit een uitzondering is, ofwel deze Buurt schrappen uit de lijst?	Nee, volgens de CBS-publicatie Kencijfers wijken en buurten 2024 heeft de Buurt Oud-IJmuiden 2.870 inwoners en een bevolkingsdichtheid van 2.634 per km/2. Daarmee voldoet deze Buurt wel aan de criteria in 2.2.1.	
619	C (Begrippenlijst)			Nvi vraag 441	In uw antwoord op vraag 441 verruimt u de definitie 'Nacht' voor R-Net lijnen, waarvoor dank. De definitie blijft echter ongewijzigd voor alle andere lijntypes. Ook op deze lijntypes geldt dat ritten vaak al iets voor 06:00 beginnen met rijden, omdat u eist dat ritten uiterlijk op dat moment vertrekken. Bent u daarom bereid om ook voor de andere lijntypes de definitie van 'Nacht' te versoepelen tot 05:00?	De provincie neemt uw suggestie over. De Begrippenlijst is aangepast.	In de Begrippenlijst is de definitie "Nacht" gewijzigd in: 'De periode tussen 01:00 en 05:00 uur.'
620	D (Financiële bep.)	8			In artikelen 8.1 en 8.5 wordt bepaald dat de concessiehouder verplicht is meer-minderwerk uit te voeren. Tot 5% van de vervoeromvang ontvangt concessiehouder alleen een vergoeding op basis van een DRU-vergoeding. Op een minimaal vervoervolume van 600.000 DRU betreft dit tenminste 30.000 DRU. Bij deze omvang is het te verwachten dat er bij meerwerk ook meer voertuigen ingezet worden worden. Kunt u bevestigen dat u bij Meer- en Minderwerk altijd rekening met benodigde extra bussen als gevolg van verplicht meerwerk, indien de concessiehouder aan kan tonen dat er meer bussen ingezet moeten worden?	Nee, dat bevestigt de provincie niet. Wel heeft de provincie naar aanleiding van uw vraag besloten om opgedragen meerwerk gedurende de eerste twee jaar dat de Concessiehouder het Meerwerk in opdracht van de provincie uitvoert te verrekenen tegen een tarief dat 20% hoger is dan het geïndexeerde DRU-tarief zoals bedoeld in artikel 5.2 van de Financiële bepalingen. Vanaf het derde jaar vindt verrekening plaats tegen het geïndexeerde DRU-tarief.	Aan artikel 5.2 van de Financiële bepalingen is de volgende zin toegevoegd: "In afwijking van het bepaalde in de vorige volzin wordt Meerwerk gedurende de eerste twee jaar dat de Concessiehouder het Meerwerk uitvoert verrekend tegen een tarief dat 20% hoger is dan het geïndexeerde DRU-tarief zoals bedoeld artikel 5.2."
621	D (Financiële bep.)	16.1.h		financieel verslag inclusief jaarrekening	In dit artikel geeft u aan dat de Concessiehouder een aanvraag tot subsidievaststelling onder andere moet voorzien van een financieel verslag inclusief jaarrekening. Wilt u toelichten wat u met deze omschrijving wenst te ontvangen? Wij nemen aan dat u hier niet de jaarrekening van inschrijver bedoelt. Mogelijk is niet elke inschrijver verplicht tot het publiceren van een jaarrekening en zeker niet binnen zes maanden na afloop van een kalenderjaar.	De provincie verwacht dat de concessiehouder een financieel jaarverslag betreffende de concessie bij de aanvraag tot subsidievaststelling voegt. Dit is verduidelijkt in artikel 16.1 sub h. De provincie wijst er daarbij op dat dit financiële jaarverslag net als de andere onderdelen van de aanvraag voorzien dient te zijn van een goedkeurende accountantsverklaring.	In artikel 16.1 sub h. van de Financiële bepalingen is "een financieel verslag inclusief jaarrekening" vervangen door "een financieel jaarverslag betreffende de Concessie".
622	D (Financiële bep.)	8.4/8.5	8	Meer- en Minderwerk	De in 8.4 genoemde verrekening betreft het saldo van Meer- en Minderwerk tezamen binnen een marge van 5% van dienstregelingsjaar 2030. Kunt u bevestigen dat de 5% het cumulatief van alle jaren betreft en niet 5% per jaar waardoor in theorie bijvoorbeeld 10 jaar x 5% = 50% ten opzichte van 2030 onder deze verrekening valt?	Ja, dat bevestigt de provincie.	
623	Inschrijvingsleidraad	6.3	39	Implementatieplan	U vraagt in hoofdstuk 6b van het implementatieplan de "realisatie en testen van ICT apparatuur en onderdelen van het betaalsysteem buiten de voertuigen (onder andere op de haltes)." Kunt u specifiek benoemen welke betaalsysteem-gerelateerde-zaken, op de halte worden gerealiseerd.	Dit betreft een verschrijving, er zijn geen betaalsysteem-gerelateerde zaken voorzien op de haltes.	In paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is bij onderdeel 6b de toevoeging tussen haakjes verwijderd.
624	Inschrijvingsleidraad	6.3	39	Implementatieplan	In de bijlagen is geen overzicht te vinden van het huidige distributienetwerk waarin de distributiepunten zoals verkoop automaten en verkoop- en afhaal automaten in de concessie beschreven staan. Kunt u hierin voorzien?	De concessiehouder heeft als volgt gereageerd: " Wij hebben een overzicht van de distributiepunten bijgevoegd."	De provincie heeft van de huidige concessiehouder de betreffende informatie ontvangen en dit document (Distributiepunten) opgenomen in de map Data Nvi-3 in de Sharepoint-omgeving.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
625	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	6.3	39	Implementatieplan	Wat bedoelt de concessieverlener in hoofdstuk 8 van het Implementatieplan met “de wijze waarop reizigers een (betaalwijze met) reisproduct kunnen aanschaffen en betalen”? Kan de concessieverlener specifiek toelichten wat wordt bedoeld met “(betaalwijze met)”?	Hiermee bedoelde de provincie de verkoop van productdragers. Aangezien dit met de ontwikkelingen rond OV-pay minder relevant wordt, hoeft de Inschrijver hier geen aandacht aan te besteden.	In paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is bij onderdeel 8 de zinsnede '(betaalwijze met)' verwijderd.
626	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	6.3	39	Implementatieplan	In paragraaf 6c vraagt u om een beschrijving van “de realisatie van de halte-infrastructuur, waaronder het plaatsen van de informatiekasten”. Wij begrijpen dat informatiekasten onderdeel zijn van deabri, waarvan de wegbeheerder eigenaar is, en dat deze normaliter door de vervoerder worden voorzien van informatie. Wij verzoeken u te verduidelijken wat met deze uitvraag wordt bedoeld. Daarbij zien wij twee mogelijke interpretaties: Bedoelt u met “informatiekasten” de haltevertrekstaten (voorzien van een kast bij de haltepaal), die door de vervoerder worden geplaatst? Of doelt u met “het plaatsen” feitelijk op het aanbrengen (vullen) van informatieposters in bestaande informatiekasten? Kunt u aangeven welke interpretatie van toepassing is?	De provincie doelt op alle activiteiten die noodzakelijk zijn om de informatievoorziening op de haltes tijdig en volledig aan te passen. Daaronder valt het plaatsen van haltevertrekstaten en het aanbrengen van informatieposters.	
627	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	6.3.4.a	39	Verwachte omvang van het Personeel	In hoofdstuk 4 voor het implementatieplan onder punt a geeft u aan dat we de omvang van het Personeel dienen op te geven voor de geoffreerde Dienstregeling, dit in relatie tot de personeelsopgave in Bijlage H. De geoffreerde Dienstregeling is echter de Dienstregeling voor het Dienstregelingjaar 2030. Dit lijkt ons inziens niet het juiste uitgangspunt om een vlekkeloze start te beschrijven voor dit onderdeel van het implementatieplan. Wilt u voor de duidelijkheid bevestigen dat u hier in plaats van de omvang van het Personeel dat nodig is voor de geoffreerde Dienstregeling, de omvang dat nodig is voor de start van de concessie bedoelt?	Ja, de provincie bevestigt dat het hier om de start van de concessie gaat. Dit geldt niet alleen voor de omvang van het personeel maar ook voor het risicomanagement.	In paragraaf 6.3 van de Inschrijvingsleidraad is bij punten 4 en 13 een expliciete verwijzing toegevoegd naar de Dienstregeling voor het eerste jaar van de concessie
628	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	7.3	47	Deelgebieden	Op het kaartje 'Deelgebieden van de Concessie' staat in West-Friesland een rode stip afgebeeld. Welke betekenis heeft dit symbool?	De rode stip heeft geen betekenis en is per abuis toegevoegd. U kunt de stip negeren.	
629	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	7.4.1	49	KV1/NeteX bestanden, Nvl vraag 466	U geeft aan dat we een Netex-bestand aan dienen te leveren. Wij willen hierbij opmerken dat de specificatie van Netex op het gebied van haltes vereist dat deze consistent zijn met het CHB (Centraal Halte Bestand), dat openbaar is en waarin zichtbaar is wie welke haltes gebruikt. Daardoor zijn we verplicht alle haltes die we gebruiken in een bod bij het CHB aan te melden, waardoor informatie over ons bod en dus vertrouwelijke informatie openbaar wordt. Het is niet mogelijk een geldig Netex-bestand aan te leveren zonder een deel van ons bod openbaar te maken. Dit is voor inschrijvers, maar ook voor u een zeer ongewenste situatie. Hoe gaat u hiermee om? Als het gaat over het controleren van door inschrijvers aangeboden DRU's, dan doen wij de suggestie om Standaardformulier 14 uit te breiden met een lijst van aangeboden ritten. U kunt de gewogen DRU's hier op een simpele manier uit halen en voor de inschrijvers is dit zonder grote inspanning in te vullen.	De provincie is tot de conclusie gekomen dat zij ook zonder de KV1/Netexbestanden de gewogen DRU's kan berekenen op basis van de dienstregeling die in Excel wordt uitgevraagd. De provincie neemt daarom uw suggestie niet over. De provincie heeft in de Inschrijvingsleidraad 'en koppelvlak1/Netexbestand' verwijderd.	In paragraaf 7.4.1 van de Inschrijvingsleidraad is de 2e bullit gewijzigd in: "De ontwerp Dienstregeling 2030 dient te worden aangeleverd in de vorm van PDF's (dienstregelingboekje, opgemaakt in een goed leesbaar format zoals de Concessiehouder de dienstregeling op de website beschikbaar stelt voor Reizigers) en in Excel."

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
630	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	7.4.2	54	Algemene keuzes vervoeraanbod	In de door de inschrijver aan te leveren informatie in het Exploitatieplan vraagt u onder 1. om algemene keuzes met betrekking tot het vervoeraanbod te beschrijven. In diezelfde alinea vraagt u inzichtelijk te maken op welk subdoel de individuele uitgangspunten gericht zijn en hoe de uitgangspunten in samenhang tot een vanzelfsprekend en eenvoudig te begrijpen aanbod leiden. Omdat u in deze alinea vraagt naar algemene vervoerkundige keuzes, veronderstellen wij dat u met 'individuele uitgangspunten' doelt op deze keuzes. Klopt deze veronderstelling? Zo niet, wilt u dan verduidelijken waar u met individuele uitgangspunten op doelt en hoe deze uitgangspunten zich verhouden tot de algemene ontwikkeluitgangspunten en de gebiedsspecifieke uitgangspunten, zoals gevraagd onder G.1?	Ja, uw veronderstelling is juist. De "individuele uitgangspunten" hebben betrekking op de "algemene keuzes in het ontwerp en de ontwikkeling van het vervoeraanbod".	
631	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	7.6.2	63	Implementatieplan ZE	In het onderdeel Zero Emissie techniek eist u het volgende: "Per locatie beschrijft de Inschrijver tevens in welk stadium overleg met de betreffend netbeheerder is. Indien er al afspraken zijn gemaakt met de netbeheerder dan voegt de Inschrijver door de desbetreffende netbeheerder ondertekende documentatie hiervan toe." Voor nieuwe locaties begrijpen we dit, maar voor de huidige locaties kan alleen de contracthouder van de aansluiting (en met toestemming de huurder) deze afspraken maken. Kunt u expliciet stellen dat deze onderbouwing enkel voor nieuwe locaties positief gewaardeerd wordt vanwege het gelijke speelveld?	Ja, de provincie zal de gevraagde onderbouwing enkel voor nieuwe locaties positief waarderen.	
632	<i>Inschrijvingsleidraad</i>	7.6.2	63	Implementatieplan ZE	Wij attenderen u er graag op dat de huidige concessiehouder nu al de mogelijkheid heeft om met Liander N.V. te spreken over alternatieve contractvormen (zoals flexibele contracten, blokstroom) of zelfs de toezegging krijgt, terwijl dit voor andere inschrijvers pas mogelijk is na het winnen van de concessie. a) Hoe borgt u als opdrachtgever volledige transparantie en een gelijk speelveld op dit onderdeel? b) Wij stellen voor dat de huidige concessiehouder alleen de mogelijkheid heeft om in haar Implementatieplan ZE gebruik te maken van uitbreidingen of alternatieve contractvormen op de bestaande locaties, zoals bijvoorbeeld een flexibel contract, als deze informatie ook bij overige inschrijvers bekend is. Stemt u hiermee in?	a) De provincie heeft in de bijlagen bij de aanbestedingsleidraad en in de sharepointomgeving alle bij de provincie bekende informatie over dit onderwerp met marktpartijen gedeeld. De provincie heeft voor de volledigheid een nieuwe versie van Bijlage M toegevoegd, met onder andere een aanscherping op de informatie over de laadlocatie Heerhugowaard en de stand van zaken met betrekking tot de stalling in Alkmaar. b) De provincie kan daarbuiten geen toezeggingen doen en gaat daarom niet mee in uw voorstel.	De provincie heeft een nieuwe versie van Bijlage M toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
633	<i>Inschrijvingsleidraad Overig</i>	7.6.2 Nvl-1 297	62	Paginalimiet G5 Implementatieplan ZE en paginamaximum	In de beantwoording van Nvl-1 heeft u het maximum aantal pagina's voor het Implementatieplan ZE verhoogd van 15 naar 20 pagina's. In dit gunningscriterium wordt een breed en inhoudelijk diepgaand plan gevraagd, waarbij meerdere, samenhangende onderwerpen uitgewerkt en onderbouwd dienen te worden. Gelet op de omvang en het detailniveau van de uitvraag achten wij het paginalimiet van 20 pagina's te beperkt om alle onderdelen zorgvuldig en volledig te adresseren, zonder concessies te doen aan de kwaliteit en onderbouwing van de inschrijving. Bent u daarom bereid het maximaal aantal pagina's te verruimen met vijf pagina's naar een totaal van 25 pagina's, zodat inschrijvers u een volledig en goed onderbouwd antwoord op de uitvraag kunnen geven?	De provincie gaat mee in uw verzoek en verruimt het aantal pagina's tot 25.	In paragraaf 7.6.2. van de Inschrijvingsleidraad is '20' vervangen door '25'.
634	<i>Inschrijvingsleidraad Bijlage D</i>			Inschrijvingsleidraad NWNH – financiële kaders / risicoverdeling materieel (o.a. par. 2.4 en Bijlage D)	Ter vervanging van de 109 over te nemen bussen moet ongeveer 8 jaar na start van de concessie een grote investering worden gedaan. Uitgaande van 109 bussen tegen een gemiddelde busprijs van € 500.000 bedraagt de investering minstens € 50 miljoen euro. Dit levert voor inschrijvers grote risico's op. Naast de onmogelijkheid om te bepalen wat de precieze hoogte van de busprijs is over 8 jaar zorgen internationale ontwikkelingen op wereldschaal voor extra risico's. De EU bereidt wetgeving voor die het duurder of onmogelijk maakt niet-Europese bussen aan te schaffen. Soortgelijke wet- en regelgeving heeft in de VS en Australië geleid tot busprijzen van ongeveer € 1.000.000. In dat geval zou de investering oplopen tot ruim € 100 miljoen euro. Dergelijke risico's vallen niet binnen de invloedsfeer van opdrachtgever en opdrachtnemer en kunnen een stabiele concessie onhoudbaar maken. Bent u bereid in de Financiële Bepalingen een aanvullend (indexatie)mechanisme op te nemen m.b.t. aan te schaffen voertuigen na 2030, uitsluitend ter vervanging van over te nemen bussen, om dit risico te mitigeren?	Nee, de provincie is hier niet toe bereid. Wel wijst de provincie in dit verband op de mogelijkheid die de provincie op grond van artikel 16.1 van het Concessiebesluit heeft om de concessie te wijzigen in geval van een relevante wijziging in de toepasselijke wet- en regelgeving (genoemd onder sub e).	
635	<i>K (Overnameregeling)</i>	1.3	3	Afgeschreven Assets	Het proces rond het ter overname aanbieden van Assets is voor een vervoerder zeer tijdrovend en brengt veel administratieve verplichtingen met zich mee. Bij voertuigen die vrijwel afgeschreven zijn is het dan ook de vraag of de betrokkenen (zittend vervoerder, opdrachtgever, nieuwe vervoerder) hier wel belang bij hebben. Om hier - in afstemming tussen vervoerder en opdrachtgever - een afweging in te maken zouden we graag artikel 1.3 als volgt aanpassen, zodat hiertoe ruimte ontstaat: De Concessieoverlener zal in beginsel de in lid 1 bedoelde verplichting voor de Concessiehouder laten vervallen ten aanzien van onderdelen van het Zero-Emissiebusstelsel die volgens het bepaalde in artikel 9.2 bij het einde van de Concessie volledig of nagenoeg volledig zijn afgeschreven.	De provincie neemt uw voorstel niet over. Reden is dat de overnameregeling ook zekerheden biedt in geval van voortijdige beëindiging van de concessie, hetgeen ook relevant is in relatie tot de meerpartijenovereenkomst. Om die reden is het belangrijk dat de gevraagde gegevens ook beschikbaar zijn voor assets die aan het einde van de concessie volledig of nagenoeg zullen zijn afgeschreven.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
636	<i>K (Overnameregeling)</i>	1.4	3	Vrij van rechten	Voor laadinfrastructuur die is geïnstalleerd op een locatie die eigendom is van een derde, is het gebruikelijk dat een recht van opstal wordt gevestigd, dat in geval van overdracht van de assets wordt overgedragen. Kunt u bevestigen dat hiermee wordt voldaan aan de eis voor overdracht zonder rechten zoals u hier beschrijft?	Indien ten aanzien van assets een opstalrecht wordt gevestigd, kan overdracht van die assets plaatsvinden door overdracht van dat opstalrecht, met het opstalrecht niet eerder eindigt dan het einde van de gegarandeerde inzetperiode van de betreffende assets. Overdracht "vrij van rechten" betekent in dit geval dat op het moment van overdracht op het opstalrecht geen hypotheekrecht mag rusten. Daarnaast blijft op grond van artikel 2.4 gelden dat de concessiehouder ervoor moet zorgen dat de laadinfrastructuur zich op een voor de opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie bevindt.	
637	<i>K (Overnameregeling)</i>	9.2	14	Afschrijftermijn	Met de laatste zin in art. 9.2 geeft u aan dat Assets die vanaf start van de Concessie worden ingezet in 13 jaar afgeschreven moeten worden. Dit maakt dat inschrijvers voor deze assets logischerwijs een gegarandeerde inzetperiode van maximaal 13 jaar zullen opgeven met bijpassend kilometrage. Door een een langere inzet in te kopen bij hun leverancier zetten zij zich immers onnodig op achterstand ten opzichte van concurrenten die dit niet doen. Hiermee ontstaat in onze ogen een onnodig complexe situatie met oog op de 2 jaar verlengingsmogelijkheid, die bij goed functioneren van de vervoerder automatisch wordt toegekend. We verzoeken u daarom om ook voor voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur die vanaf start concessie wordt ingezet een afschrijftermijn van 15 jaar te hanteren.	De provincie neemt uw verzoek over en hanteert ook voor voertuigen en laadinfrastructuur die vanaf de start van de concessie worden ingezet een afschrijvingstermijn van maximaal 15 jaar. De provincie heeft de zin over de afwijkende afschrijvingstermijn aan het eind van artikel 9.2 verwijderd. Daarnaast heeft de middels twee voetnoten Ter verduidelijking heeft de provincie in twee voetnoten verduidelijkt welke datum de provincie als datum van eerste inzet hanteert voor zero-emissiebusen die volgens de Inschrijving in het eerste jaar van de concessie instromen.	In artikel 9.2 van de Overnameregeling is de zin aan het eind over de afwijkende afschrijvingstermijn verwijderd. Aan sub a en sub b van artikel 9.2 is een voetnoot toegevoegd waarin is verduidelijkt wat de provincie onder de datum van eerste inzet verstaat.
638	<i>K (Overnameregeling)</i>	9.3	15	Normkilotrage	De wijze waarop u een normkilotrage hanteert is wat ons betreft onredelijk. Als wij de berekening in voetnoot 14 op p.15 goed begrijpen is bij iedere kilometer boven het gegarandeerde kilometrage meteen sprake van een overschrijding van het normkilotrage en wordt een boete van 15 cent per km toegepast. Het gegarandeerde kilometrage is logischerwijs een ondergrens, door de potentieel zware consequenties als hieraan niet wordt voldaan zullen vervoerders enige marge inrekenen tussen waarschijnlijk haalbaar kilometrage en gegarandeerd kilometrage om dit risico te vermijden. U maakt echter het gegarandeerde kilometrage tot bovengrens door voor iedere extra kilometer een boete op te leggen. Zo worden vervoerders niet alleen op onredelijke wijze geraakt maar wordt ook het optimaal gebruiken van Assets ontmoedigd. Het lijkt ons redelijk dat er tussen het gegarandeerde kilometrage en het overschrijden van de norm ook sprake is van 'normaal gebruik' en dat bijvoorbeeld pas bij gebruik vanaf 120% van het gegarandeerde kilometrage een boete wordt opgelegd. Stemt u hiermee in?	Nee, de provincie stemt hier niet mee in. Uw voorstel kan er toe leiden dat de door de leverancier gegarandeerde periode dat de voertuigen ingezet kunnen worden korter wordt omdat de voertuigen meer kilometers per jaar hebben gereden dan waar de leverancier voor de afgegeven garantie vanuit is gegaan. In dat geval kan de opvolgende concessiehouder zich niet langer op deze garantie beroepen indien na de overname blijkt dat de voertuigen minder lang kunnen worden ingezet dan hun resterende afschrijvingsperiode die gebaseerd is op de gegarandeerde inzetperiode zoals aangegeven door de leverancier bij de levering van de voertuigen. De correctie van de overnamewaarde voor het aantal extra gereden kilometers mitigeert de financiële gevolgen van een versnelde afschrijving van de voertuigen.	
639	<i>K (Overnameregeling)</i>			Bijlage 5 ontbreekt	U verwijst naar een Excel bijlage 5, de op te leveren informatie in het kader van de aanbesteding van de volgende concessie. Kunt u deze publiceren?	Ja, de provincie voegt deze toe aan de aanbestedingsdocumenten als onderdeel van Bijlage K Overnameregeling.	Bijlage 5 bij de Overnameregeling is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten op TenderNed.
640	<i>M (Info. stallingen)</i>	NVI 509		Scope laadinfrastructuur	U geeft aan dat bijlage M12 is toegevoegd, maar dit betreft het taxatierapport voor de Helderseweg in Alkmaar. Kan het kloppen dat het memo toelichting scope laadinfrastructuur niet is bijgevoegd? Zo ja, zou u deze alsnog kunnen doen toekomen?	Het memo is toegevoegd, maar per abuis met een onjuiste verwijzing. Het Memo toelichting scope laadinfrastructuur.pdf is te raadplegen in de sharepoint-omgeving en wel in de map: 'Data NVI2'.	
641	<i>M (Info. stallingen)</i>			Netaansluiting	De huidige concessiehouder geeft aan dat er voor de stalling Den Helder een verzwaring is aangevraagd voor een 1000 kVA aansluiting met 660 kW gecontracteerd vermogen. Dit roept een aantal vervolgvragen bij ons op, namelijk: 1.Wanneer gaat deze aansluiting gerealiseerd worden en kan deze planning gedeeld worden? 2.Daarnaast willen we graag weten hoe deze 660 kW op de ATO staat omschreven, gaat dit om een gewenst gecontracteerd vermogen(en staat dit dus op de wachtlijst) of is dit vermogen beschikbaar zodra de aansluiting gerealiseerd? 3.Indien het gewenst gecontracteerd vermogen betreft op de ATO, per wanneer is dit vermogen dan beschikbaar? 4.Zijn er voor deze zwaardere aansluiting aanvullende afspraken gemaakt tussen de huidige concessiehouder en Liander als het gaat om Blokstroom contracten of andere Flexproducten?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "1. Er is ons geen planning bekend. 2. Wij verwijzen u hiervoor naar Bijlage M1 . 3. Er is ons geen planning bekend. 4. Deze vraag is te algemeen gesteld om hier antwoord op te kunnen geven. "	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
642	M (Info. stallingen)			Hoorn	Ons is opgevallen dat het bestemmingsplan voor de huidige stalling in Hoorn op 1 juli 2025 is aangepast van "Openbaar Vervoer" naar "Wonen". Hierover hebben wij een aantal vragen: 1. Heeft de inschrijver de garantie dat deze stalling in gebruik blijft tot de nieuwe stalling is gerealiseerd? 2. Heeft de inschrijver de garantie voor de realisatie van aanvullende laadinfra die benodigd is om per 2030 te voldoen aan de eis van 100% zero emissie, geladen met hernieuwbare energie?	1. De provincie heeft bindende huurovereenkomsten afgesloten met zowel de gemeente Hoorn als met Westerblond over het gebruik van de stallingen tot 2038. In deze overeenkomsten zitten ook verlengingsopties voor het geval de werkzaamheden in de Poort van Hoorn uitlopen. Daarmee is er de garantie dat de huidige stalling gebruikt kan worden tot het busstation naar de noordzijde is verplaatst en de Concessiehouder gebruik moet maken van de nieuwe stallingslocatie. 2. Het is aan de Concessiehouder om eventueel aanvullende laadinfrastructuur te realiseren. Artikel 11.3 van de modelhuurovereenkomst luidt dat aanpassingen vooraf schriftelijk voorgelegd worden aan de verhuurder ter goedkeuring. Daarmee kan de provincie geen garantie afgeven. Tegelijk ligt het in de lijn der verwachting dat hier goedkeuring voor gegeven wordt, mede gelet op de hoeveelheid laadinfrastructuur op de huidige locatie.	
643	M1 (Overzicht stallingen)			M1 en bijlage N, 201 Overzicht laders	Het is niet duidelijk welke laadinfra in de overname regeling zitten. In bijlage N, 201 Overzicht laders komt het aantal laders niet overeen met hetgeen in bijlage M Haarlem Industrierweg: de overnameregeling geeft 4x100 kW en 44x50 kW laders, bijlage M geeft 8x100 kW en 44x50kW lader. Klopt het dat er maar 4 van de 8 100kW laders overgenomen hoeven te worden? Op de depots in Hoorn en Alkmaar staat in bijlage M ook 1x een wall charger. Deze wall chargers komt voor beide depots niet terug in de overname regeling. Klopt het dat deze wall chargers niet overgenomen hoeven te worden? Op IJmuiden, Dennekopslaan staan er bij start concessie 1x360 kW en 2x100 kW (conform bijlage M). In de overname regeling staan alleen 4x100 kW laders. Kunt u duidelijkheid geven over hoeveel en welke laders er bij start concessie op deze locatie staan en welke daarvan in de overname regeling zitten. Op Haarlem, Azieweg staan er bij start concessie 1x360 kW, 1x100 kW en 1x22 kW laders (conform bijlage M). In de overname regeling staan alleen 3x100 kW laders. Kunt u duidelijkheid geven over hoeveel en welke laders er bij start concessie op deze locatie staan en welke daarvan in de overname regeling zitten. Op Haarlem, Vondelweg staan er bij start concessie 2x100 kW en 1x22 kW laders (conform bijlage M). In de overname regeling staan alleen 2x100 kW laders. Kunt u duidelijkheid geven over hoeveel en welke laders er bij start concessie op deze locatie staan en welke daarvan in de overname regeling zitten.	De scope van de over te nemen laadinfrastructuur is gedefinieerd in bijlage M1. Dit document is leidend voor inschrijving. In het kader van de Nvl-2 zijn de verschillen tussen bijlage M en de map N 201 Overzicht laders nader toegelicht in het Memo toelichting scope laadinfrastructuur.pd.dat in de sharepoint-omgeving is opgenomen in de map 'Data NVI2'.	
644	N (Overnameverplichting)	NVI 519		Overnameregeling	Wilt u het Convenant Overdracht Materieel Haarlem-IJmond publiceren?	Ja. De convenanten (inclusief actualisaties) zijn ter informatie toegevoegd aan de Sharepoint-omgeving. Daar waar relevant zijn onderdelen opgenomen als randvoorwaarden en uitgangspunten in het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten, waaronder Bijlage N en M. U kunt aan de convenanten geen rechten ontleen.	De provincie heeft de convenanten overdracht Materieel Haarlem IJmond en Overdracht ZE Bussen en infrastructuur NHN, de wijzigingsovereenkomsten van deze convenanten en een toelichtende memo opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
645	N (Overnameverplichting)			Historie werkzaamheden	De uitdraai van de storingsmeldingen en gepland onderhoud is duidelijk, dank hiervoor. Het zijn echter alleen plannings en meldingen. Wat ontbreekt is informatie over wat er met de meldingen is gedaan. Wanneer zijn er daadwerkelijk reparaties uitgevoerd? Kunnen wij controleren dat het onderhoud ook is uitgevoerd? Zijn er software updates geweest op de laadinfra? Van welke voertuigen zijn de accupakketten (misschien meer dan één keer) vervangen en wanneer?	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij verwijzen u naar het rapport van Ricardo en naar de SoH-rapportage van Volytica (zie ook antwoord op vraag 525). De onderhoudshistorie (vraag 528) is geleverd."	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
646	N (Overnameverplichting)			Overnameregeling	Kunt u bewerkstelligen dat wij in de implementatieperiode ruim van tevoren, bijvoorbeeld in de kerstvakantie 2027-2028 en/of in de weekenden, alle overnamebussen uitgebreid kunnen laten schouwen in een werkplaats en dat u hiervoor de medewerking van de zittend vervoerder vereist, zodat de zittend vervoerder nog ten minste drie maanden hersteltijd heeft?	De provincie verwijst hiervoor naar het antwoord op vraag 373 in de Nvl-2b. In aanvulling daarop geldt dat voorafgaand nog een inspectie van de over te nemen bussen en laadinfrastructuur door de provincie georganiseerd zal worden. Hierover zal de provincie nadere afspraken met de Concessiehouder maken tijdens de implementatieperiode.	
647	Overig		12	Nvl-vraag 462	In antwoord op vraag 462 (Nvl-2) vermeldt u dat een deel van de ritten op buurtbus 408 niet door de buurtbusvereniging wordt uitgevoerd. a) klopt ons vermoeden dat deze ritten door een onderaannemer van de concessiehouder worden uitgevoerd, met zijn voertuigen en met zijn (betaalde) chauffeurs? Indien ja, dan zijn de kosten van uitvoering van lijn 408 veel hoger dan van andere buurtbuslijnen. b) welke additionele financiering ontvangt de huidige concessiehouder daarvoor, en is die ook in de nieuwe concessie beschikbaar? De inschrijver neemt de bestaande buurtbuslijnen op in zijn aanbod. c) geldt deze eis ook voor de ritten op lijn 408, die niet door de buurtbusvereniging worden uitgevoerd?	a) Het is correct dat een deel van de ritten van buurtbuslijn 408 wordt gereden door een onderaannemer in opdracht van de huidige concessiehouder. b) De huidige concessiehouder ontvangt een vergoeding voor de 1.288,9 DRU's die met deze ritten gemoeid zijn. In de nieuwe concessie is de hoogte van de vergoeding afhankelijk van de invulling van de bediening van de kernen Heiloo en Egmond-Binnen. De aanvullende ritten op buurtbuslijn 408 gelden daarbij samen met de ritten van lijn 164 als uitgangspunt voor de verplichte bediening van Egmond-Binnen met een Maatwerkverbinder. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 657. c) Zie het antwoord op vraag 657.	
648	Overig	Dataroom		Overstapgegevens en Nvl antwoord op vraag 546	De bestanden met overstapgegevens zijn aangeleverd. Echter zijn deze slechts zeer beperkt bruikbaar, doordat er voor de velden VAN_HALTE en NAAR_HALTE de begin- en einde van de gehele reis worden weergegeven, en niet de begin- en eindhalte van de overstap zelf. Te verwachten valt dat de begin- en eindhalte meestal zeer dicht bij elkaar liggen. Als wij bv naar Haarlem station kijken in 2019, dan zien we dat van de overstappen met VAN_HALTE op Haarlem station, slechts 18% ook op NAAR_HALTE Haarlem Station heeft. Wij verzoeken u aangepaste bestanden aan te leveren.	De huidige concessiehouder heeft als volgt gereageerd: "De data die gevraagd is hebben wij niet exact opgeslagen in onze systemen. Wij hebben de oorsprong van de reis, de Naar halte van de overstap, en de eindhalte in onze systemen opgeslagen. Als reizigersrit 1 van a naar b gaat, en de reiziger overstapt naar reizigersrit 2 van c naar d, dan kunnen wij haltes a, c, en d rapporteren. Halte b is niet opgeslagen, maar komt in de praktijk meestal overeen met halte c. Om aan de oorspronkelijke formatting te voldoen hebben we de kolom VAN_HALTE wel behouden, maar leeg gelaten."	De provincie heeft van de huidige concessiehouder nieuwe databestanden ontvangen, deze zijn opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
649	Overig	Dataroom		OV-chipkaartgegevens 2025	Als antwoord op Nvl vraag 542 heeft de vervoerder nieuwe OV-chipkaartgegevens aangeleverd voor 2025. Als we kijken naar het totale aantal OV-chipreizen in de eerste 6 maanden (die in zowel de oude als de nieuwe bestanden aanwezig zijn), zien we bij Noord-Holland Noord dat deze exact gelijk zijn, waar ze bij Haarlem-Umond fors verschillen, in het nieuwe bestand zijn de aantallen bijna gehalveerd. Verder valt ons op dat het aantal regels in het nieuwe OV-chipbestand voor Haarlem-Umond exact gelijk is aan het maximum aantal regels in Excel. Wij vermoeden dat een deel van het bestand niet geleverd is. Kunt u dat met spoed alsnog leveren?	Per abuis is een Excel-bestand toegevoegd in de Sharepoint-omgeving. De provincie heeft een CVS-bestand toegevoegd waarmee wel het volledige bestand geleverd is.	De provincie heeft de betreffende databestanden opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
650	Overig	Dataroom		Lijn 244	Naar aanleiding van vraag 223 zijn de bestanden G01, G04A en G04B opnieuw aangeleverd met voor 2025 de data van lijn 244. De andere bestanden voor 2025 waar lijn 244 in ontbreekt zijn niet opnieuw aangeleverd. Dit gaat om MIPOV G03, G05A, G05B, K05A.a, en K05A.b waarin lijn 244 expliciet ontbreekt. Omdat deze brondata ontbreekt is het mogelijk dat de gegevens in geaggregeerde bestanden onvolledig zijn, bijvoorbeeld in G02, K10A, K10B en K10C. Kunt u de bestanden waarin lijn 244 expliciet ontbreekt en de bestanden die op deze data zijn gebaseerd opnieuw aanleveren voor 2025?	De provincie heeft van de huidige concessiehouder nieuwe databestanden ontvangen.	De provincie heeft de betreffende databestanden opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
651	Overig	Dataroom		Volgnummer incorrect	Als antwoord op Nvl vraag 536 heeft u een nieuwe versie van G01 geleverd. Dit gecorrigeerde bestand is alleen geleverd voor het jaar 2025. Kunt u de bestanden G01 met de gecorrigeerde kolom VOLG NUMMER voor de jaren 2019 t/m 2024 aanleveren?	De provincie heeft van de huidige concessiehouder nieuwe databestanden ontvangen.	De provincie heeft de betreffende databestanden opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving
652	Overig	Nvl 381		Laatste ritten	Gegeven de gestelde bedieningseisen zijn er, net als in de vroege ochtend, ook in de late avond extra ritten nodig na de laatste rit in dienstregeling 2026. Ook daar is het gebruik laag. Geldt de nuance die voor de ochtend is aangebracht dan ook voor ritten in de late avond?	Nee, late ritten die niet in de huidige dienstregeling zijn opgenomen maar in het Programma van Eisen geëist zijn, moeten aangeboden worden. De provincie past het Programma van Eisen hier niet op aan.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
653	Overig	NVI 391		Texel	De verwijzing in uw antwoord op vraag 391 naar de antwoorden op vraag 388 en 390 geeft geen duidelijkheid op vraag 391. Volgens artikel 2.8.4c van het PvE is het de concessiehouder toegestaan om reismogelijkheden met het vraagafhankelijk vervoer te vervangen door een Overige lijn. Deze lijn dient te voldoen aan eis 2.8.3 waarin gesteld wordt dat 90% van de adressen in Den Burg binnen maximaal 400 meter hemelsbreed van een halte dienen te liggen en dat deze lijn conform eis 2.8.2a en/of 2.8.2b in ieder geval het traject De Koog - Den Burg - Veerhaven moet bedienen. Als voorbeeld, Oosterend halte Oosterweg (Oost) wordt niet met vraagafhankelijk vervoer, maar met een Overige lijn ontsloten. Moet deze lijn dan dus ook 90% van de adressen in Den Burg ontsluiten en de kernen De Koog - Den Burg met de veerhaven verbinden? Zo nee, welke eisen gelden dan voor die Overige lijn die het vraagafhankelijke vervoer van/naar Oosterend vervangt?	Dank u voor uw oplettendheid. Indien er een Overig lijn wordt geïntroduceerd dan hoeft deze niet te voldoen aan eis 2.8.3. De provincie heeft daarom verwijzing naar eis 2.8.3 verwijderd. De provincie vindt het van belang dat er goede aansluitingsmogelijkheden zijn op het moment dat er een Overige lijn wordt geïntroduceerd. Deze bepaling is toegevoegd aan eis 2.8.4 sub c.	Eis 2.8.4 sub c van het Programma van Eisen is als volgt gewijzigd: <u>Huidige tekst:</u> Het is de Concessiehouder toegestaan om reismogelijkheden met het Vraagafhankelijk Vervoer te vervangen door Ritten met een Overige lijn die voldoen aan het bepaalde in eis 2.8.3. <u>Verwijdering in de tekst:</u> die voldoen aan het bepaalde in eis 2.8.3. <u>Aanvulling op de tekst:</u> Deze Overige lijn dient ofwel bij de Halte Den Burg, Centrum/Elemert (huidig haltenummer 13) ofwel bij de halte 't Horntje, Veerhaven (huidig haltenummer 1) aan te sluiten op de Lijn die geëist wordt in eis 2.8.2. De Overige lijn biedt in beide richtingen Aansluiting op de Lijn zoals bedoeld in eis 2.8.2, sub a, waarbij de Concessiehouder uitgaat van een overstaptijd van minimaal 2 en maximaal 15 minuten. Indien de Overige lijn de halte 't Horntje, Veerhaven bedient, dient er in beide richtingen een Gegarandeerde aansluiting worden geboden op afvaarten van de veerverbinding van en naar Den Helder.
654	Overig	NVI 440		Weging vraagafhankelijk vervoer	In het antwoord op vraag 440 uit de NVI heeft u duidelijk gemaakt dat vraagafhankelijk vervoer per lijn maximaal één rit per uur kan laten meetellen als gunningsdru (maal 0,3). Hiermee voorkomt u fictief ophogen van het DRU-aanbod. Hoe gaat u ermee om als vraagafhankelijk vervoer in allemaal losse lijntje wordt gesplitst, zodat alsnog veel dru's geboden kunnen worden tegen zo laag mogelijke kosten? Als voorbeeld in plaats van één vraaggestuurde lijn van kern A naar B naar C naar D, worden 3 lijnen (A-B; A-C; A-D) geboden. In de uitvoering worden boekingen natuurlijk gecombineerd in één voertuig. Dit lijkt ons ongewenst.	We delen uw beeld dat het kunstmatige ophogen van DRU's met vraagafhankelijk vervoer door middel van de door u beschreven of hiermee vergelijkbare lijnvoeringen ongewenst is. DRU's zoals in uw voorbeeld zal de provincie beschouwen als niet meetellende DRU's in het kader van het in de Inschrijvingsleidraad aangegeven hoofdcriterium "wenselijkheid en doeltreffendheid". Daarnaast wijzen we u erop dat een combinatie van Reizigers in de door u geschetste uitvoering niet toegestaan zou zijn omdat de betreffende Rit afwijkt van de lijnroute en/of de bediende haltes van de lijn.	
655	Overig	NVI 440		Weging vraagafhankelijk vervoer	Het huidige systeem van de Texelhopper kent bediening waarbij de reiziger een zeer uitgebreide keuze aan reismogelijkheden tussen twee willekeurige haltes heeft. Dit is niet in een dienstregeling te vangen. Op welke wijze dienen de gunningsdru's voor dit vraaggestuurde systeem bepaald te worden?	In het kader van de Inschrijving tellen uitsluitend DRU's mee die op een vaste verbinding tussen een halte en een overstappunt op het reguliere openbaar vervoer worden geboden. Overige kwalitatieve verbeteringen, zoals de mogelijkheid om andere bestemmingen rechtstreeks te bedienen zoals het geval bij de huidige Texelhopper, ziet de provincie als aanvulling op het basisniveau. Dergelijke verbeteringen kunnen positief gewaardeerd worden in het Exploitatieplan, maar tellen niet mee bij de beoordeling van het aangeboden aantal gewogen DRU's.	
656	Overig	NVI 461		Keer- en herstellijden	In Noord-Holland Noord is op 7 mei 2026 een nieuw referentiesheet getekend met verduidelijking van de keer- en herstellijden en buswisseltijden in rayon Hoorn (betreffende de huidige vestigingen Hoorn, Den Helder, Texel). Kunt u ons dit doen toekomen?	Ja, dit document is toegevoegd in de Sharepoint-omgeving.	De provincie heeft het bestand "referentiesheet 2027 Den Helder Hoorn Texel definitief" opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving
657	Overig	NVI 462		Buurtbus 408	Buurtbus 408 voorziet in de vereiste ontsluiting van Egmond-Binnen. Een deel van de ritten wordt nu niet door de buurtbusvereniging gereden. Dit zijn de korte ritten tussen Egmond-Binnen en Helloo. Kunt u bevestigen dat de korte ritten niet benodigd zijn om te voldoen aan de bedieningseisen voor Egmond-Binnen?	De kern Egmond-Binnen dient volgens de eisen ontsloten te worden met een Maatwerkverbinder, ofwel minstens 90% van het huidige voorzieningenniveau met vaste buslijnen, niet zijnde buurtbuslijnen. Het huidige voorzieningenniveau bestaat uit ritten van zowel lijn 164 als de aanvullende ritten van de 408 die door de huidige concessiehouder worden gereden. In de nieuwe concessie dient ten minste 90% van deze ritten te worden gecontinueerd. Het is aan de Inschrijver om verder invulling te geven in welke vorm deze ritten worden aangeboden in termen van lijnen en verbindingen.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
658	Overig	NVI 513		Bruikbare Assets	U geeft aan dat gebreken bij overname van de Assets zullen resulteren in het in mindering brengen op de overnamewaarde. Onze zorgen liggen niet alleen in de waarde van de Assets, maar in de vervolgschade als deze niet (goed) bruikbaar blijken te zijn. a. Wilt u verklaren dat wij in onze plannen ervan uit mogen gaan dat de Assets bij overname bruikbaar zijn en voldoen aan de door de garanties afgegeven prestaties? Zo nee, kunt u aangeven op welke wijze inschrijvers met het risico moeten omgaan op niet functionerende Assets b. Wilt u verklaren dat u operationele uitval als gevolg van eventueel onbruikbare of onvoldoende presterende Assets die verplicht overgenomen moeten worden niet aan de nieuwe Concessiehouder zult toerekenen en dus geen mindering op de exploitatiesubsidie of boetes zult toepassen?	a. De provincie kan hier geen garantie voor afgeven. De assets worden voor afloop van de concessie geïnspecteerd door een onafhankelijke partij en de huidige concessiehouder dient geconstateerde defecten te herstellen en als dit niets gebeurt wordt dit verrekend met de overnamewaarde. Het is aan de Inschrijvers hoe zij gegeven het voorgaande met het door u geschetste risico omgaan. b. De provincie zal voor eventuele operationele uitval, voor zover deze naar het oordeel van de provincie het gevolg is van gebrekkige kwaliteit van de over te nemen Assets, geen mindering op de exploitatiesubsidie of boetes toepassen.	
659	Overig	NVI 519		Vervolgschade	U geeft aan de overnameregeling niet te publiceren. Bevat de overnameregeling een beperking van aansprakelijkheid voor gevolgschade jegens de oude Concessiehouder?	De convenanten (inclusief actualisaties) zijn ter informatie toegevoegd aan de Sharepoint-omgeving. Daar waar relevant zijn onderdelen opgenomen als randvoorwaarden en uitgangspunten in het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten, waaronder Bijlage N en M. Deze convenanten bevatten geen bepalingen over aansprakelijkheid. U kunt aan de convenanten geen rechten ontlelen.	De provincie heeft de convenanten overdracht Materieel Haarlem IJmond en Overdracht ZE Bussen en infrastructuur NHN, de wijzigingsovereenkomsten van deze convenanten en een toelichtende memo opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving.
660	Overig	NVI 519		Overnameregeling	U geeft aan de overnameregeling niet te publiceren. Dit bevreemdt ons. In het kader van deze Inschrijving vereist u ons tenslotte om de Assets voor een aanzienlijk bedrag van een derde, in dit geval Transdev, te kopen zonder dat wij een beeld kunnen vormen van de voorwaarden rond deze aanschaf. Ook artikel 12 van het ontwerp Concessiebesluit en de diverse documenten in Bijlage N geven hier geen inzicht in. Wat voor overeenkomst sluiten wij door het ondertekenen van Standaardformulier 18? Hoe kunnen wij bepalen of deze redelijk en billijk is? Wij verzoeken u nogmaals om deze regeling te publiceren.	Zie het antwoord op vraag 644.	
661	Overig	NVI 519		Overnameregeling	U geeft aan dat u van mening bent dat alle relevante informatie gedeeld is met betrekking tot de overname van de oude voertuigen. Wij zoeken nog de volgende informatie over deze overname: 1. Worden speciale gereedschappen en strategische reserve-onderdelen ook overgedragen, zoals u wel vereist in de nieuwe model overnameregeling in bijlage K art. 2.3? 2. Wordt gegarandeerd dat er voldoende strategische reserve-onderdelen beschikbaar zullen zijn, zoals u ook vereist in de nieuwe model overnameregeling art. 3.1.c? 3. Bevat de overnameregeling een bepaling vergelijkbaar met art. 3.1.d in de nieuwe model overnameregeling?	1. Overname van speciale gereedschappen en strategische reserveden is niet vastgelegd in de convenanten betreffende de overname van deze voertuigen. 2. Overname van strategische reserveden is niet vastgelegd in de convenanten betreffende de overname van deze voertuigen. Wel zijn er garanties afgegeven voor het leveren van reserveden door de voertuigbouwers (Document: 2025-11-20 Garantieverklaring NHN voertuigen (VDL) & Transfer warranty Haarlem IJmond 2026 Ebusco) gedurende de levensduur van de betreffende zero-emissievoertuigen. 3. Nee. Gezien de levensduurverwachting van de generatie tractiebatterijen ten tijde van de start van de huidige concessie was de verwachting dat de tractiebatterijen door de nieuwe concessiehouder (gedeeltelijk) zullen moeten worden vervangen/gereviseerd gedurende de nieuwe concessie.	
662	Overig	NVI 580		K (Overnameregeling)	In uw antwoord lijkt onder c) een deel van het antwoord weggefallen te zijn. Kunt u het antwoord completeren?	Dank voor uw oplettendheid. Het volledige antwoord op subvraag 2c) had moeten luiden: Indien er geen sprake is van vervanging van een batterijpakket is er ook geen sprake van afschrijving en overnamewaarde van een vervangend batterijpakket.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
663	Overig			Nvl-vraag 491	Hoewel u in uw antwoord aangeeft dat het mogelijk is om laadinfrastructuur buiten de MPO te financieren, werpt u met de rest van uw antwoord helaas toch een zeer grote barrière voor gebruik van de MPO op. Meestal is de Financier alleen bereid de ZE-bussen te financieren op het moment dat de Financier bij vroegtijdige overdracht de volledige juridische controle heeft over de laadinfra. In dit kader wil de Financier gedurende de gehele gegarandeerde inzetperiode rondom de laadinfra geen enkel risico lopen op het moment dat de Financier een beroep doet op de overnameregeling. In de praktijk zien we ook geen noodzaak voor deze harde koppeling. Voertuigen en laadinfrastructuur worden bij verschillende leveranciers afgenomen en er wordt steeds meer met gestandaardiseerde protocollen gewerkt, waardoor het goed mogelijk is dezelfde bus met verschillende typen laadinfrastructuur te laden. We zien dan ook niet in waarom overname - en daarmee financiering - van voertuig en laadinfrastructuur gedurende de gehele gegarandeerde inzetperiode van bus en laad infra zo hard aan elkaar verbonden moeten zijn. We verzoeken u daarom in de overnameregeling meer ruimte te laten voor een aparte afweging over overname van voertuigen en laadinfrastructuur, zodat er ook meer ruimte ontstaat voor adequate financiering van beide.	De provincie neemt uw verzoek niet over. De provincie vindt het met het oog op de continuïteit van het openbaar vervoer belangrijk dat steeds een werkend zero-emissiebusstelsel beschikbaar is. Dat is de reden om zowel de zero-emissiebussen als de bijbehorende laadinfrastructuur in één overnameregeling onder te brengen en daarbij te eisen dat de laadinfrastructuur zich op een voor de opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie bevindt.	
664	SF 18	Standaardformulier 18		Onvoorwaardelijk	Het genoemde bedrag is een inschatting op basis van een schouw van een beperkt aantal voertuigen. Wilt u daarom het woord 'onvoorwaardelijk' schrappen of anderszins aanduiden dat de definitieve waardebeoordeling nog moet plaatsvinden of dat er nog een afwijking op dit bedrag kan komen?	Het genoemde bedrag in Standaardformulier 18 betreft de voorlopige waardebeoordeling. De provincie heeft het genoemde bedrag in Standaardformulier 18 verwijderd. De Inschrijver dient wel onvoorwaardelijk akkoord te gaan met de overname conform het bepaalde in het ontwerp Concessiebesluit en bijlage N bij de Inschrijvingsleidraad.	In Standaardformulier 18 is de tekst "tegen de totale overnamewaarde van €21.483.929,-" verwijderd.
665	SF 19	Standaardformulier 19		Onjuiste berekening gemiddeld gewogen percentage	Kunt u de berekening voor het gemiddeld gewogen percentage (cel P13) herzien en aanpassen nu 2028 niet meer meetelt? Het gewogen gemiddeld percentage is nu maximaal 93.182%, ook al worden alle DRKMs met ZE en hernieuwbaar gereden.	De provincie heeft standaardformulier 19 aangepast.	In Standaardformulier 19 is de formule in cel P13 aangepast, het laatste getal is gewijzigd van 11 in 10,25.
666	SF 8	Standaardformulier 8	14	Vervaldatum bereidheidsverklaring bankgarantie	De gunningsdatum en daarmee ook het einde van de bezwaartermijn zijn in Nvl2 verschoven. De vervaldatum van de bereidheidsverklaring bankgarantie staat echter nog steeds op 31 december 2026, maar dan is de nieuwe bezwaartermijn nog niet verlopen. Kunt u aangeven wat de nieuwe vervaldatum voor de bereidheidsverklaring bankgarantie is?	Dank voor uw oplettendheid. De provincie heeft de vervaldatum gewijzigd in 15 februari 2027.	Op Standaardformulier 8 is '31 december 2026' vervangen door '15 februari 2027'.
667	Standaardformulieren (bij Bestek)	5.5.6	-	Nvl vraag 547	De huidige vervoerder geeft naar aanleiding van Nvl vraag 547 in Nvl 2b aan dat HB-data niet geleverd kan worden vanwege privacy. Wij verzoeken u gezien deze privacyoverwegingen een aangepaste versie van O10 en L11 te leveren met de som van alle reizigers in het uurblok van de hele maand dat van halte A naar halte B gereisd heeft. Dan is de data nooit te herleiden naar een dag of een persoon. Wij constateren dat de zittende vervoerder zonder deze levering in het voordeel is, omdat zij wel berekeningen kunnen doen over bezettingen per rit bij een gewijzigd lijnennet (dan zijn enkel bezettingcijfers niet altijd meer bruikbaar).	De huidige concessiehouder geeft het volgende aan: "Wij gaan ervan uit dat de vragensteller niet L11 maar K11 bedoelt. Wij kunnen het gevraagde overzicht van O10 en K11 met de som van alle reizigers in het uurblok van de hele maand dat van halte A naar halte B gereisd heeft leveren; indien het aantal per cel alsnog minder dan 5 bedraagt, zullen wij dit vanuit privacy oogpunt met een * (asterisk) rapporteren, omdat we ook bij aggregatie op maandniveau bij dergelijke kleine aantallen ervan uitgaan dat deze alsnog tot een individu herleidbaar kunnen zijn."	De provincie heeft de databestanden voor de elementen O10 en K11 opgenomen in de map Data Nvl-3 in de Sharepoint-omgeving
668	Standaardformulieren (bij Bestek)			Nvl vraag 556	Wij begrijpen (opnieuw) uw antwoord niet. Er zit immers een jaar tussen het gehanteerde referentiejaar 2030 en het eerste jaar waarin het productieniveau wordt aangepast, 2032. Wij veronderstellen dat dit het geval is omdat het vervoerplanproces moet worden doorlopen. De keuze om daarom 2030 als referentiejaar te hanteren brengt wat ons betreft echter buitenproportionele nadelen met zich mee voor de vervoerder, zoals in de eerdere vragen beargumenteerd, die eenvoudig weggenomen kunnen worden. In onze optiek is het namelijk goed mogelijk om het vervoerplanproces richting 2032 te doorlopen op basis van een prognose van de referentieopbrengsten 2031, waarbij eventueel bij aanvang of gedurende het jaar een kleine bijstelling plaatsvindt. Stemt u ermee in om op deze wijze te werken met 2032 als referentiejaar voor de reizigersopbrengsten, en 2032 als eerste jaar waarin het productieniveau wordt aangepast?	Nee, de provincie stemt hier niet mee in. Allereerst merkt de provincie op dat het feit dat er een jaar zit tussen het gehanteerde referentiejaar 2030 en 2032, het eerste jaar waarin het productieniveau wordt aangepast, niet alleen vanwege de looptijd van het vervoerplanproces is maar ook vanwege het moment dat de werkelijke opbrengsten voor 2030 definitief vastgesteld kunnen worden. Daarnaast hecht de provincie er aan om de werkelijke opbrengsten als referentie en daarmee als basis voor de systematiek te hanteren. In uw voorstel is sprake van een prognose van de referentieopbrengsten waarbij de Concessiehouder financieel belang heeft bij een zo hoog mogelijke prognose omdat het productieniveau in dat geval minder snel hoeft te worden uitgebreid.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
669	<i>Standaardformulieren (bij Bestek)</i>			Nvl-vraag 514	In uw antwoord op vraag 514 van Nvl-2 geeft u aan dat het jaar 2028 niet langer meeweegt in de score van G5. In de kolom 'aanpassing aanbestedingsdocumenten' wordt daarbij verwezen naar een wijziging in G5 deelscore 2. Wij constateren echter dat er voor deelscore 2 geen wijzigingen zijn doorgevoerd, terwijl dit bij deelscore 1 wel het geval is. Kunt u bevestigen dat in uw antwoord feitelijk deelscore 1 wordt bedoeld?	Ja, dat bevestigt de provincie. Dank voor uw oplettendheid.	
670	<i>Algemeen</i>			Intrekken aanbesteding	Gelet op een aantal structurele knelpunten, de disproportionele risicoverdeling, de beperkte uitvoerbaarheid, de afwezigheid van een partnerschapsmodel en het feit dat het gunningsmodel feitelijk prijs boven kwaliteit stelt, vragen wij u te overwegen om de aanbesteding voor de OV concessie NoordWest Noord Holland in te trekken. De bedoelde knelpunten en bezwaren zijn in de bijlage bij deze vraag nader toegelicht. Wij vragen u concreet: 1) Wilt u de aanbesteding voor de OV concessie NoordWest Noord Holland intrekken? 2) Wilt u de ingangsdatum van de concessie NWNH met twee jaar uitstellen? 3) Wilt u vervolgens samen met marktpartijen een nieuwe concessiebeschikking, nieuwe financiële bepalingen en een nieuwe gunningssystematiek ontwikkelen die: - een evenwichtige risicoverdeling kent, - partnership en gezamenlijke sturing mogelijk maakt, - inspeelt op marktrealiteit en ZE ontwikkelingen, - kwaliteit, innovatie en samenwerking zwaarder laat wegen dan prijs, - en daadwerkelijk leidt tot een toekomstbestendig, robuust en reizigersgericht ov aanbod? Wij zien uw reactie op deze vragen graag tegemoet. nb: de bijlage bij deze vraag graag toevoegen aan de Nvl	Nee, de provincie geeft geen gehoor aan uw verzoeken 1 tot en met 3. De provincie handhaaft de voorwaarden en planning van deze aanbestedingsprocedure zoals vastgelegd in de laatste versie van de aanbestedingsdocumenten die met gegadigden is gedeeld. De aandachtspunten die u in de inleiding van uw vraag opsomt zijn naar het oordeel van de provincie onvoldoende onderbouwd om het door u gevraagde ingrijpende besluit om de aanbestedingsprocedure te stoppen en de ingangsdatum van de nieuwe concessie met twee jaar uit te stellen. Dat het opbrengstrisico bij de Concessiehouder ligt, is een gebruikelijke voorwaarde in Nederlandse concessies. Het is de verantwoordelijkheid van inschrijvers om binnen de kaders van de aanbesteding een realistische inschrijving te doen. U maakt niet duidelijk waarom de ter beschikking gestelde exploitatiebijdrage daarvoor onvoldoende zou zijn. Verder merkt de provincie op dat de eisen, wensen en randvoorwaarden voor de start van de aanbestedingsprocedure tijdens twee marktconsultatierondes met potentiële inschrijvers zijn afgestemd. De verslagen hiervan zijn opgenomen in Bijlage I bij de Inschrijvingsleidraad. Voorts blijkt uit de titel van hoofdstuk 13 van het Programma van Eisen (Ontwikkeling in samenwerking) dat de provincie al uitgaat van partnership bij de uitvoering van de concessie en uit de eisen en wensen ten aanzien van de transitie naar zero emissie dat de provincie al rekening houdt met de realiteit rond ZE ontwikkelingen. Ook ontbreekt een juridische grondslag voor verlenging van de huidige concessies.	Bijlage A bij Nvl-3 is toegevoegd, met een nadere toelichting van de indiener van de vraag.
671	<i>A (Concessiebesluit)</i>	20.1	19	Intrekking Concessie	In artikel 20 lid 1 van de concept Concessieovereenkomst heeft u als concessiehouder de mogelijkheid de concessie in te trekken bij aanpassing van de systematiek van financiering voor het OV (sub i) en fundamenteel gewijzigde vergoeding(en) (sub j). Wij begrijpen de noodzaak van deze bepalingen van opdrachtgevers kant. Tegelijkertijd zijn de gevolgen voor vervoerders in een dergelijke situatie desastreus. De voorliggende concessie NWNH heeft een looptijd van 13 tot 15 jaar, in tijden waarin de impact van autonoom vervoer en artificial intelligence naar verwachting groot zullen zijn. Dit terwijl de Concessieovereenkomst geen recht op schadevergoeding of andere bescherming biedt. Kunt u bevestigen dat u, ook in geval van intrekking van de concessie op grond van sub i en j van artikel 20 lid 1 van de Concessieovereenkomst, de Overnameregeling gestand zult doen?	Ja, dat bevestigt de provincie. De provincie verwijst daarbij naar artikel 14 van de model-overnameregeling.	

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
672	Standaardformulieren (bij Bestek)			Nvl 2c	In Nvl 2c bevestigt u dat het ontwikkelplan de elementen uit artikel 13.2 van het PvE dient te bevatten. Tegelijkertijd vraagt de inschrijvingsleidraad om een uitwerking conform een specifieke structuur (visie, ontwikkelstrategieën, onderbouwing, realiseerbaarheid en samenwerking). Deze combinatie maakt de uitvraag onnodig complex, omdat de elementen uit artikel 13.2 niet volledig overeenkomen met de uitvraag in de inschrijvingsleidraad. Daarnaast bevat PvE 13.2 onderdelen die niet van toepassing zijn voor niet-zittende vervoerders in de inschrijvingsfase, zoals het beschrijven van ervaringen met samenwerking met specifieke stakeholders (bijvoorbeeld ROCOV Noord-Holland, buurtbusverenigingen en OV-ambassadeurs in het concessiegebied). Deze ervaringen zijn in de praktijk uitsluitend beschikbaar voor de huidige concessiehouder en lijken meer passend bij de ontwikkelplannen die gedurende de concessieperiode worden opgesteld. Wij verzoeken u daarom te overwegen om alle onderdelen die u wilt zien in het ontwikkelplan bij inschrijving expliciet en volledig op te nemen in de inschrijvingsleidraad, en de verwijzing naar artikel 13.2 van het PvE in dit kader te laten vervallen. Op deze manier ontstaat één duidelijke en eenduidige uitvraag voor het ontwikkelplan in de inschrijvingsfase. Dit zorgt voor heldere verwachtingen richting alle inschrijvers en draagt bij aan goed vergelijkbare en beter beoordeelbare inschrijvingen voor u als opdrachtgever."	De provincie herkent de door u aangehaalde verschillen tussen het ontwikkelplan dat onderdeel is van de inschrijving en de beschreven onderdelen in het Programma van Eisen. De provincie herkent ook de complexiteit die dit met zich mee brengt. De provincie heeft een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Inschrijvingsleidraad. Voor de Inschrijving kunnen Inschrijvers uitgaan van de uitgevraagde onderdelen in de Inschrijvingsleidraad. De verplichting om alle in artikel 13.2 van het Programma van Eisen genoemde onderdelen in het Ontwikkelplan op te nemen vervalt. Wel wordt (waar relevant) bij een aantal onderdelen verwezen naar de betreffende bepaling in eis van 13.2.	In paragraaf 7.3 van de Inschrijvingsleidraad zijn in het algemene deel en in de opsomming van de door de Inschrijver aan te leveren informatie diverse wijzigingen doorgevoerd.
673				Financieringsstructuur OV-concessie NoordWest Noord-Holland 2028-2041	De financiering van elektrische bussen kan op diverse manieren plaatsvinden. De financieringsvorm kan op meerdere manieren worden ingericht, bijvoorbeeld door het overdragen van de eigendom van de bussen aan een fiscaal gedreven Special Purpose Vehicle die in het buitenland gevestigd is. Gezien de vereiste in de MPO dat de financier volledige transparantie biedt over de gekozen financieringsstructuur, willen wij graag vooraf toetsen of een dergelijke structuur als geoorloofd wordt beschouwd. Hoewel toetsing van financieringsconstructies doorgaans ook door andere instanties dient plaats te vinden, is het van belang om te weten in hoeverre de opdrachtgever hier specifiek aandacht aan besteedt en eventueel aanvullende eisen of bezwaren heeft. Wij stellen het op prijs indien de provincie eventuele eisen of bezwaren ten aanzien van een dergelijke financieringsstructuur voor inschrijving kenbaar kan maken.	De door de vervoerder gekozen financieringsstructuur moet passen binnen de systematiek van de MPO, te weten (i) een sale-and-leaseback of (ii) een projectfinanciering. De provincie heeft in principe geen bezwaar tegen het gebruik van een door de financier of de vervoerder gecontroleerde Special Purpose Vehicle (SPV) als lessor/eigenaar/kentekenhouder van het materieel. De model MPO's sorteren hierop al voor. Voor zover een SPV een rol inneemt die nu niet (goed) in de model MPO's is voorzien, kan de MPO op dit punt in overleg tussen de provincie, de vervoerder en de financier worden aangepast en/of aangevuld. Hiervoor geldt als eis dat de betreffende aanpassingen en/of aanvullingen naar het oordeel van de provincie (i) niet leiden tot extra risico's voor de provincie als concessieverlener en (ii) niet ten koste gaan van de doelen die de provincie met de MPO nastreeft, zijnde (a) het verlagen van de financieringslasten om zo een beter OV-aanbod voor reizigers in te kunnen kopen en (b) de continuïteit van het OV te waarborgen ook bij een eventuele vroegtijdige beëindiging van de Concessie. Indien gewenst, kan de provincie na inzage in de concrete financieringsstructuur op voorhand (in een Nota van Inlichtingen) aangeven in hoeverre zij bereid is tot het accepteren van aanpassingen en/of aanvullingen van de MPO dan wel in hoeverre dergelijke aanpassingen en/of aanvullingen door de provincie zullen worden geëist. Voorgaande geldt ook ten aanzien van het eventuele gebruik door de vervoerder en/of de financier van een buitenlandse SPV.	
Mededeling 11	B (PvE)	3.2.4	47	Capaciteit en medegebruik busstations		De provincie heeft in het Programma van Eisen een bepaling toegevoegd om medegebruik van bushaltes en busstations door andere vervoerders mogelijk te maken.	Eis 3.2.4. is toegevoegd aan het Programma van Eisen.
Mededeling 12	Inschrijvingsleidraad	3.5	13	Aangepaste planning Nvl-4		De provincie heeft op 19 juni 2026 een mededeling op TenderNed geplaatst over uitsel van publicatie van Nvl-3 en aanpassing van de uiterste datum voor het stellen van vragen in het kader van Nota van Inlichtingen 4. Deze aanpassing is doorgevoerd in de Inschrijvingsleidraad.	In de planning in paragraaf 3.5 van de Inschrijvingsleidraad is de datum 7 juli gewijzigd naar 9 juli
Mededeling 13	M (Info. stallingen) SF 12			M8.1, M8.6 en SF12 FEO: Haarlem Industrieweg		De provincie heeft een nieuwe versie van de Verhuurovereenkomst Haarlem Industrieweg opgesteld, inclusief bijbehorende notitie. Deze nieuwe versie bevat de huurprijs, die ook geüpdatet is in Standaardformulier 12 Financieel Economische Onderbouwing, tabblad E.01.	De provincie heeft Bijlage M8.6 Nottie remisie Haarlem en een nieuwe versie van bijlage M8.1 Verhuurovereenkomst Haarlem toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten. In Standaardformulier 12 Financieel Economische Onderbouwing (FEO) is op tabblad E.01 de cel F61 aangepast met de nieuwe huurprijs van de locatie Haarlem Industrieweg.