

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Paragra	Onderwerp	Vraag of opmerking van gointeresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
684	A (Concessiesbesluit)	20.1	19	Intrekking Concessie Nv-3 vraag 671	Uw antwoord biedt voor vervoerder enige zekerheid. Graag willen wij het risico dat vervoerders lopen graag verder verduidelijken. Een OV-concessie kenmerkt zich door aanloopverliezen in de eerste jaren, die in de latere jaren van de Concessie moeten worden gecompenseerd. In het geval van een mogelijke intrekking wordt er voor de vervoerders een nieuw risico geïntroduceerd, wat de vervoerders dwingt rendementen ook in eerste jaren van het contract te realiseren. Dit heeft negatieve invloed op het bedieningsniveau dat vervoerders vanaf start kunnen aanbieden. Daarnaast ontstaat bij intrekking een risicovolle situatie, omdat medewerkers niet overgedragen hoeven te worden aan een nieuwe concessievorm. Kunt u bevestigen dat concessieverleners en concessiehouder in geval van intrekking van de concessie met elkaar in overleg treden over een kostencompensatie?	De provincie bevestigt dit niet, mede omdat uit artikel 43 van de Wp2000 en artikel 20.1 van het (eerdere) Concessiebesluit (bijlage A) volgt dat nagenoeg alle redenen om de concessie geheel of gedeeltelijk in te trekken te maken hebben met het handelen van de Concessiehouder of het nalaten daarvan, waaronder: - de financiële verplichtingen (sub a) of situatie (sub d) van de Concessiehouder; - het niet langer voldoen aan de geschiktheidseisen of het niet toepassing zijn van een uitsluitingsgrond (sub b); - het niet langer (sub c) of voldoende (sub j) kunnen nakomen van verplichtingen uit hoofde van de concessie.	
685	Algemeen			Opbrengstenrisico Nv-3 vraag 593	In meerdere vragenrondes hebben gointeresseerden aandacht gevraagd voor de omvang en proportionaliteit van het opbrengstenrisico dat in deze concessie volledig bij de vervoerder wordt belegd. In antwoord op vraag 593 geeft u aan niet bereid te zijn dit risico over te nemen en stelt u dat de gehanteerde risicoverdeling gebruikelijk is binnen de Nederlandse OV-sector. Wij constateren dat de marktomstandigheden die aanleiding geven tot deze zorgen zich gedurende de aanbesteding verder hebben bevestigd. Uit de eerste resultaten van het BOS-onderzoek blijkt dat de dalende trend in SOV-opbrengsten zich voortzet. Daarnaast hebben wij kennisgenomen van het besluit van de gemeente Alkmaar om te stoppen met de financiering van gereduceerde reigerisstarieven. Beide ontwikkelingen kunnen een substantieel negatief effect hebben op de reigerisopbrengsten, terwijl deze ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de vervoerder liggen en eventuele positieve ontwikkelingen leiden tot afname van de opbrengsten van de concessiehouder. Daarnaast wordt de openbaarvervoermarkt geconfronteerd met een toenemende mate van onezekerheid ten aanzien van toekomstige reigerisopbrengsten. Daarbij wijzen wij op de verachte impact van artificiële intelligentie op de arbeidsmarkt en het reiserage van reizigers, de opkomst van autonoom vervoer en robotaxi's, en een wisselend en moeilijk voorspelbaar mobiliteitsbeleid van de landelijke overheid, welke ontwikkelingen substantiële gevolgen kunnen hebben voor de reigerisopbrengsten gedurende de concessieperiode, terwijl de concessiehouder op deze ontwikkelingen nauwelijks invloed kan uitoefenen. Gelet op het voorgaande verzoeken wij u nogmaals met klem de opbrengstenverantwoordelijkheid geheel dan wel gedeeltelijk over te nemen door middel van een passende opbrengsten- of risicodelingsysteem. Indien u hiertoe bereid bent, kunt u bevestigen dat de inschrijft termijn proportioneel zal worden aangepast, zodat potentiële inschrijvers hun inschrijving op basis van de gewijzigde risicoverdeling kunnen herijken?	Zie mededeling 15 in Nv-4a. De provincie is niet bereid om het opbrengstenverantwoordelijkheid geheel of gedeeltelijk over te nemen. Op de door u aangehaalde ontwikkelingen in de SOV-opbrengsten heeft de provincie zelf geen invloed. In mededeling 15 is wel de eerdere toezegging bevestigd dat de provincie in geval van extreme ontwikkelingen gedurende de looptijd van de concessie die buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder liggen met de Concessiehouder in overleg zal treden.	
686	Algemeen			Verzoek stopzetten aanbestedingsprocedure	In vraag 60 wordt verzocht de aanbesteding voor de concessie Noordwest Noord-Holland in te trekken. U geeft aan daar geen gehoor aan te geven. Wij verzoeken u dit besluit te heroverwegen. Voor nadere toelichting verwijzen wij u graag naar bijlage A bij deze vraag.	De provincie ziet geen reden om het besluit om de aanbesteding niet in te trekken te heroverwegen. De overwegingen daarvoor zijn geformuleerd in mededeling 15 in Nv-4a. In aanvulling daarop volgt hieronder op hoofdlijnen een reactie op de onderwerpen die in de toelichting bij uw vraag zijn opgenomen: - Voor over te nemen assets geldt dat kort voor overdracht een nieuwe waardebepaling wordt uitgevoerd. De huidige concessiehouder krijgt daarbij de kans om gebreken aan assets die daarbij geconstateerd worden te herstellen en wanneer dit niet (tijdig/volledig) is gebeurd resulteert dit in een lagere overnamewaarde. Zoals in het antwoord op vraag 658 in Nv-3 is aangegeven, zal de provincie 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 exploitatie subsidie of boetes toepassen. In aanvulling daarop zegt de provincie toe dat ze tijdens de implementatie indien nodig een bemiddelende rol zal vervullen tussen de huidige concessiehouder en de Concessiehouder bij problemen rond de staat van de assets. Daarnaast is de provincie bereid om in overleg te treden over het voorfinancieren van investeringen die de nieuwe concessiehouder moet doen om gebreken tijdig te herstellen. - De provincie beschouwt risico's op het gebied van inkoop van brandstof/elektriciteit als risico's die binnen de invloedssfeer van de Concessiehouder en niet binnen die van de provincie liggen. Daarbij worden ontwikkelingen in de kosten van brandstof/elektriciteit gecompenseerd via de LB en LT. OV-bedrijven zijn nauw betrokken bij veranderingen in de opzet en uitgangspunten van de LB/LT, zoals onlangs bij de herijking van de wegingsfactoren LB/LT door Panteia om deze beter aan te laten sluiten bij de daadwerkelijke kostenontwikkelingen. - De provincie heeft t.b.v. de ZE-transitie zoveel mogelijk voorbereidingen getroffen. Daarnaast geldt dat de inschrijver de mogelijkheid heeft om bij start niet volledig ZE te rijden en dat het ZE-percentage in het eerste half jaar van de concessie niet meelt voor de berekening van de score voor gunningscriterium G5. Ook heeft de provincie er bewust voor gekozen om de concessie bij aanvang zomervakantie te laten starten, mede omdat tijdens de zomervakantie minder voertuigen voor de uitvoering van de concessie nodig zijn. Maar het is uiteindelijk aan de inschrijvers zelf om een realistisch en haalbaar transitieplan aan te bieden, rekening houdend met de geschette uitdagingen op het gebied van realisatie van laadinfrastructuur en levering van voertuigen. - Het opleggen van boetes is geen doel voor de provincie. De provincie verwijst hierbij wel nadrukkelijk op hetgeen zij herover in mededeling 15 in Nv-4a heeft aangegeven: het is aan de inschrijver om een realistische en haalbare inschrijving te doen om zo de kans op boetes te verminderen. In dat kader heeft de provincie in mededeling 15 in Nv-4a aangegeven dat extra dienstregelingen boven de inschrijfgedraad opgenomen bandbreedte niet gewenst worden, overeenkomstig de laatste zin van het beoordelingskader bij gunningscriterium G2 (Aanbod Gewogen dienstregelingen 2030) waarin de provincie aangeeft dat het de inschrijver weliswaar is toegestaan om meer gewogen dienstregelingen aan te bieden dan 725.000 in de boerengrens van de bandbreedte), maar dat dit niet leidt tot een hogere of lagere score voor G2 dan 100. - Zoals aangegeven in mededeling 15 in Nv-4a, is het aan de inschrijver om alle bekende informatie over (voorzien) kostenontwikkelingen, zoals over indexaties, nieuwe CAO-afspraken etc. te verwerken in de verschillende onderdelen van zijn inschrijving.	
687	B (Pv)	14.1.15		Controle gegevens Nv-3 vraag 595	In uw eerdere beantwoording (595) geeft u aan dat gegevens langer beschikbaar moeten blijven voor controle dan de wettelijke bewaartermijnen gelden voor het oorspronkelijke doel. Wij merken op dat artikel 5 lid 1 sub e AVG vereist dat persoonsgegevens niet langer worden bewaard dan noodzakelijk voor het doel waarvoor zij worden verwerkt. Kunt u bevestigen dat deze bepaling niet leidt tot een verplichting voor de concessiehouder om persoonsgegevens langer te bewaren dan op grond van de AVG is toegestaan en dat de controle uitsluitend plaatsvindt zolang de betreffende gegevens rechtmatig worden bewaard voor dat doel, dan wel dat de controle plaatsvindt op basis van gecommitteerde gegevens?	Dat bevestigt de provincie.	
688	B (Pv)	5.3.7		Buurtbussen Nv-3 vraag 604	Wij begrijpen uw wens ten aanzien van de buurtbussen. Echter, Auto's, en dus ook buurtbussen, vallen onder M1-klassen voertuigen. Op basis van geldende wet- en regelgeving moeten reizigers in een rolstoel in deze voertuigklasse in de rijrichting vervoerd worden en de rolstoel vastgezet aan de vloer. Het is voor reizigers in een rolstoel onmogelijk om zichzelf met een dergelijk systeem vast te zetten. Bent u bereid de eis zo aan te passen dat de concessiehouder moet zorgen voor een voertuig waarin reizigers zichzelf kunnen vastzetten of zorgen voor assistentie door de chauffeur?	Nee, de provincie ziet geen reden om het antwoord op vraag 604 te herzien.	
689	B (Pv)		5.2.2	Tussenruimte stoelen	Volgens eis 5.2.2.2 mag de Tussenruimte nooit minder dan 72 centimeter zijn. Kunt u deze eis verscherpen voor kleine bussen onder de 10 meter, bijvoorbeeld naar 65 cm?	Nee, de provincie is hier niet toe bereid. De provincie hecht eraan dat reizigers in bussen tot 10 meter vergelijkbare belemmeringen hebben als in de langere bussen.	
690	B (Pv)		5.3.3	Antwoord op vraag 589	U vereist dat alle Bussen een kniefunctie hebben om de instaphoogte van 25 cm te realiseren. Kunt u bevestigen dat voertuigen die zelf al een instaphoogte van 25 cm hebben, geen kniefunctie hoeven te hebben?	Ja, dat kan de provincie bevestigen.	
691	D (Financieel bep.)	8		Nv-3 vraag 620	Kunt u aangeven waarom er 2 jaar 20% extra wordt vergoed? Dit is een mooi gebaar maar voor een vervoerder niet kostendekkend als hier extra bussen uit betaald moeten worden. Indien extra bussen moeten worden aanschaf, heeft dit een structureel kostenverhogend effect tot gevolg. Mochten de reigerisopbrengsten weer gaan dalen zal er ook weer moeten worden afgeschald terwijl de vaste kosten wel op een hoger niveau blijven door de additionele investeringen. Wij verzoeken u een structureel 20% verhoging te geven bij uitbreiding van de vloot en deze bussen onder overname regeling te laten vallen of de aanschaf van de bussen volledig te subsidiëren. Kunt u een van beide oplossingen toezeggen?	De provincie gaat niet mee in uw verzoek. De verhoging van het DRU-tarief met 20% gedurende de eerste twee jaar dat meerwerk wordt uitgevoerd is bedoeld om lagere reigerisopbrengsten in de aanloopperiode geheel of gedeeltelijk te compenseren. Na het tweede jaar worden de reigerisopbrengsten en de extra exploitatie subsidie voor het meerwerk gratis. Alle kosten te dekken, waaronder de kosten voor aanschaf en onderhoud van voertuigen, zoals dat ook geldt zoals dat ook geldt voor de basis waarop het DRU-tarief wordt bepaald zoals beschreven in artikel 5.2 van de Financiële bepalingen. Wel is de provincie bereid om zero-emissie bussen die de Concessiehouder gedurende de looptijd van de concessie moet aanschaffen voor de uitvoering van meerwerk onder de overnameregeling te laten vallen, mits de Concessiehouder voldoet aan de voorwaarden zoals opgenomen in de Model Overnameregeling (Bijlage K).	
692	D (Financieel bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nv-3 vraag 621	U geeft aan dat u een financieel verslag wilt ontvangen. Kunt u specificeren wat u onder een financieel verslag verstaat? Daarnaast verzoeken wij u te verduidelijken welke onderdelen en verantwoordingsinformatie hierin minimaal opgenomen dienen te worden.	Met de term financieel verslag doelt de provincie op de resultatenrekening (P&L) voor de concessie waarbij de Concessiehouder voor het betreffende kalenderjaar de hoogte van de verschillende kosten- en opbrengstenposten opgeeft. De provincie heeft dit verduidelijkt in de Financiële bepalingen. Daarnaast heeft de provincie een format voor de resultatenrekening in de vorm van een Excel-bestand als bijlage aan de Financiële bepalingen toegevoegd.	Aan de Financiële bepalingen is bijlage D3 (Format financieel verslag) toegevoegd. Bijlage D3 betreft een apart Excel-bestand dat een vergelijkbare opbouw heeft als het tabblad FEO van Standaardformulier 12. In artikel 16.1 sub h van de Financiële bepalingen is 'een financieel verslag betreffende de Concessie en een verslag van de wijze waarop aan opgelegde verplichtingen, waaronder de verplichtingen met betrekking tot Sociale Veiligheid, is voldaan; dit alles voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring' gewijzigd in 'een resultatenrekening (P&L) betreffende de Concessie conform het format in bijlage D3 voorzien van een paraf van de accountant en een goedgekeurde accountantsverklaring, en een verslag van de wijze waarop aan opgelegde verplichtingen, waaronder de verplichtingen met betrekking tot Sociale Veiligheid, is voldaan.'
693	D (Financieel bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nv-3 vraag 621	U geeft aan dat het financieel verslag dient te zijn voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring. Wij verzoeken u het van de toepassing zijnde controleprotocol te verstrekken, zodat wij de aard en omvang van de vereiste controlewerkzaamheden kunnen beoordelen en een adequate kostenschikking kunnen maken.	Voor de goedgekeurde accountantsverklaring kan de Concessiehouder uitgaan van het controleprotocol van de accountant die zijde controle uitvoert op de Concessiehouder. De provincie verlangt daarbij een paraf van de accountant op de resultatenrekening (P&L) voor de concessie die de Concessiehouder bij de provincie indient en een verklaring van de accountant dat deze resultatenrekening (P&L) onderdeel is van de goedgekeurde accountantsverklaring betreffende de jaarrekening van de Concessiehouder. De provincie heeft dit in een voornoot toegevoegd.	Aan artikel 16.1 sub h van de Financiële bepalingen is bij 'goedgekeurde accountantsverklaring' gewijzigd in 'een resultatenrekening (P&L) voor de concessie die de Concessiehouder bij de provincie indient en een verklaring van de accountant dat deze resultatenrekening (P&L) onderdeel is van de goedgekeurde accountantsverklaring betreffende de jaarrekening van de Concessiehouder.'
694	D (Financieel bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nv-3 vraag 621	U geeft aan dat het financieel verslag dient te zijn voorzien van een goedgekeurde accountantsverklaring. Wij verzoeken u te specificeren welke mate van zekerheid (zoals een redelijke dan wel beperkte mate van zekerheid) u aan deze rapportage wenst te ontfen, zodat de aard en diepgang van de controlewerkzaamheden adequaat kan worden vastgesteld.	De goedgekeurde accountantsverklaring betreft een door de accountant afgegeven controleverklaring waarmee de accountant met een redelijke mate van zekerheid een oordeel over de jaarrekening van de Concessiehouder geeft.	

695	D (Financiële bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nvl-3 vraag 621	U geeft aan dat het financieel verslag dient te zijn voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. Gelet op het feit dat inschrijvers naar verwachting gebruikmaken van entiteiten die tevens activiteiten voor andere opdrachtgevers verrichten, is het niet zonder meer mogelijk een afzonderlijke balans op concessieniveau op te stellen. Wij verzoeken u te verduidelijken hoe u in dit kader de financiële verantwoording en controle voor zich ziet. Daarbij merken wij op dat dit consequenties kan hebben voor de aard van de door de accountant af te geven verklaring, welke mogelijk niet kan resulteren in een goedkeurende verklaring.	Zie hiervoor de antwoorden op vragen 692 en 693.	
696	D (Financiële bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nvl-3 vraag 621	Voor het geval geen goedkeurende accountantsverklaring kan worden afgegeven, verzoeken wij u te specificeren welke gevolgen dit heeft voor de positie van de vervoerder onder de overeenkomst, waaronder mede begrepen de impact op de uitvoering en continuïteit van de dienstverlening. Tevens vernemen wij graag welke contractuele maatregelen, rechtsgevolgen of sancties in dit geval van toepassing kunnen zijn.	De provincie kan op voorhand niet aangeven wat de gevolgen zullen zijn wanneer de accountant geen goedkeurende verklaring kan afgeven. Dit zal afhangen van de vraag waarom geen goedkeurende accountantsverklaring kan worden afgegeven. De provincie kan in een dergelijk geval van de Concessiehouder verlangen dat deze toelicht welke maatregelen hij treft om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. Ook kan de provincie gebruik maken van haar bevoegdheid nadere (financiële) informatie op te vragen bij de Concessiehouder en/of een boete op te leggen vanwege het niet tijdig leveren van documenten / gegevensbestanden / informatie zoals genoemd in Bijlage D1 bij de Financiële bepaling.	
697	D (Financiële bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nvl-3 vraag 621	U vraagt om een financieel jaarverslag met een goedkeurende accountantsverklaring. Kunt u bevestigen dat u hiermee een verklaring bedoelt zoals geformuleerd in artikel BWI:202 van het Burgerlijk Wetboek? Indien ja, bent u bereid de substantieelste meerkosten, die vermoedelijke meerdere tonnen per jaar bedragen, te compenseren?	De accountantscontrole betreft de jaarrekening van de Concessiehouder waar de resultaatrekening van de concessie onderdeel van is (zie ook het antwoord op vraag 693). De provincie zal de kosten hiervan niet compenseren; de inschrijver wordt geacht deze kosten (of althans het deel van de kosten dat aan de concessie moet worden toebedeeld) in zijn inschrijving te hebben verwerkt.	
698	D (Financiële bep.)	16.1.h		Financieel verslag inclusief jaarrekening Nvl-3 vraag 621	Wij begrijpen uw eis m.b.t. een DRU-overzicht in enig Dienstregeling jaar. De toevoeging van een financieel verslag, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring is naar onze mening een buitenproportionele eis. Vervoerders zijn wettelijk verplicht een gecontroleerde jaarrekening te hebben voor elk boekjaar. Een afzonderlijke verslagperiode voor de concessie brengt aanzienlijke werkzaamheden en kosten met zich mee. Indien u vasthoudt aan deze eis, kunt u dan bevestigen dat vervoerders gecompenseerd worden voor het door u gevraagde extra financieel verslag voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring?	De provincie heeft naar aanleiding van uw opmerking de periode waarover de uitgevoerde gewogen dienstregelingen verantwoord moeten worden gewijzigd in het afgelopen kalenderjaar zodat de verantwoordingsperiode overeenstemt met de periode genoemd in andere bepalingen met betrekking tot de vaststelling van de subsidie. De provincie gaat er vanuit dat de provincie met deze wijziging uw zorg voor aanzienlijke extra kosten heeft weggenomen. Volledigheidshalve merkt de provincie nog op dat de subsidieaanvraag van de Concessiehouder wel gehoord moet zijn op het aantal te rijden DRU's en de bijbehorende productieomvang in het volgende dienstregelingjaar zoals vermeld in artikel 16.1 sub a en b van de Financiële bepalingen.	In artikel 16.1 sub h van de Financiële bepalingen is 'in het afgelopen Dienstregelingjaar daadwerkelijk uitgevoerde Gewogen dienstregelingen' gewijzigd in 'in het afgelopen kalenderjaar daadwerkelijk uitgevoerde Gewogen dienstregelingen'.
699	D (Financiële bep.)		Nvl 3 - 668		"In alle vragenondes tot nu toe zijn vragen gesteld over het referentiejaar 2030 en waarom het niet fair is dit jaar als referentiejaar te gebruiken voor het bepalen van de opbrengstenindex en versie productieuitbreiding vanaf 2032. Het betreft de vragen 196 (Nvl 1), 556 (Nvl- 2b) en 668 (Nvl 3)). In de antwoorden worden telkens nieuwe argumenten aangedragen die in onze ogen telkens doel missen. De keuze voor het referentiejaar staat los van de gunningssystematiek in G2 (antwoord vraag 196). Waarom de keuze voor het referentiejaar 2031 pas in 2033 tot een aangepast vervoeraanbod kan leiden (antwoord op vraag 556) is ons niet duidelijk. En de oplossing die in vraag 668 wordt aangedragen leidt niet tot een verkeerde prikkel, omdat het inderdaad om een prognose gaat, waarbij het vervoeraanbod wordt alom op basis van verwachte opbrengsten aangepast wordt. Een verkeerde prognose leidt dus alleen maar tot grotere correcties achteraf die voor niemand wenselijk zijn. We verzoeken u nog een keer een volledig antwoord te geven op de aanvankelijke gestelde vraag: waarom vindt u het fair dat de meerprijsindex die volgen uit de uitbreiding van het dienstregelaarsaanbod in 2030 voor 50% worden afgerond om worden vertaald in nog meer dienstregelingen? Wij vinden dit niet passen bij een opbrengstencontract, waarbij u (overigens om begrijpelijk redenen) in het eerste jaar slechts beperkt wijzigingen in het lijnennet toestaan. Daarom verzoeken we u nogmaals om 2031 als referentiejaar te hanteren voor de opbrengsten."	Wat de vraag waarom het referentiejaar 2031 pas in 2033 tot een aangepast vervoeraanbod betreft: Het vervoerplan die de basis vormt voor de dienstregeling voor het dienstregelingjaar 2033 is in de eerste helft van 2032 worden opgesteld. Op dat moment is het kalenderjaar 2030 het laatste kalenderjaar waarvoor de opbrengsten bekend zullen zijn. Wat uw verzoek betreft: De provincie heeft het eerder ingenomen standpunt heroverwogen en is alom bereid om de 2031 als referentiejaar voor de reigersopbrengsten te hanteren. De provincie heeft naar aanleiding daarvan een aantal wijzigingen in de Financiële bepalingen doorgevoerd. De provincie wijst daarbij op de voetnoot die aan artikel 11.5 sub a van de Financiële bepalingen wordt toegevoegd waarin is beschreven hoe wordt omgegaan met het feit dat de eerste keer dat met de referentie reigersopbrengsten 2031 gerekend moet worden de werkelijke reigersopbrengsten in het kalenderjaar 2031 nog niet bekend zijn.	In artikel 11.5 sub a van de Financiële bepalingen is 'de gerealiseerde Reigersopbrengsten in het kalenderjaar 2030, eventueel gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk (hierna te noemen: referentie Reigersopbrengsten 2030)' gewijzigd in 'de gerealiseerde Reigersopbrengsten in het kalenderjaar 2031, eventueel gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk (hierna te noemen: referentie Reigersopbrengsten 2031)'. In artikel 11.5 sub b van de Financiële bepalingen is een aantal 'referentie Reigersopbrengsten 2030' vervangen door 'referentie Reigersopbrengsten 2031'. Aan artikel 11.5 sub a van de Financiële bepalingen is de volgende voetnoot toegevoegd: 'In afwijking van het bepaalde in artikel 11.5 sub a geldt dat bij de bepaling van het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2032 de referentie Reigersopbrengsten 2031 gebaseerd worden op de geprognosticeerde Reigersopbrengsten in plaats van de gerealiseerde Reigersopbrengsten in het kalenderjaar 2031. Mocht na afloop van het kalenderjaar 2032 blijken dat de gerealiseerde Reigersopbrengsten in 2031 lager of hoger zijn dan de door de Concessiehouder geprognosticeerde Reigersopbrengsten en de Concessiehouder heeft zijn Reigersopbrengstenprognose en daaraan gekoppelde Productieniveau hier niet (geheel) op aangepast zoals bedoeld in artikel 11.7 dan zijn de bepalingen in artikel 11.8 respectievelijk artikel 11.9 van toepassing.'
700	D (Financiële bep.)		Nvl 2b - Vraag 437		U geeft aan dat inschrijvers zelf moeten inschatten hoeveel extra bussen nodig zijn om de uitbreiding van het productieniveau gedurende de concessie op te vangen, en dat zij deze bussen moeten verwerven in standaardformulier 15 (en dus ook de investering dragen). Kunt u verduidelijken hoe u dit gaat beoordelen en hoe u ongewenste speculatie voorkomt? Het is immers op voorhand onmogelijk in te schatten waar de extra productie gedurende 15 jaar wordt ingezet en of - en zo ja welke type- extra materieel benodigd is. Verschillende vervoerders zullen bij hetzelfde aantal uitbreidingspunten daardoor tot verschillende aantallen bussen en dus investeringen komen, waarbij het feit dat voor de ene uitbreiding wel en voor de andere andere uitbreiding geen aanvullende investering benodigd is, kan zorgen voor ongewenste prikkels. a) Hoe gaat u met deze onzekerheid om? Leidt het optrekken van meer bussen in standaardformulier 15 tot een betere beoordeling? Of speelt dit geen rol in de beoordeling van de offerte? b) Wat gebeurt er als in praktijk tijdens de concessie het aantal benodigde bussen hoger of lager uitvalt dan opgegeven in standaardformulier 15? Vindt er een verrekening plaats ten opzichte van de financieel-economische onderbouwing uit de inschrijving? c) Garandeert u ook voor deze busstijging instrumenten bussen dat de Overnameregeling overkroet wordt toegepast, ook als het om beperkte aantallen bussen niet uiteenlopende instrucommenten gaat?	a) Zoals de provincie in paragraaf 7.5 van de Inschrijvingsleidraad heeft aangegeven dient de inschrijver in het Materieelplan de type(n) voertuigen inclusief voorzieningen te beschrijven die hij in de dienstregelingen 2028 tot en met in ieder geval 2030 voor de uitvoering van de concessie gaat inzetten. Voertuigen die in latere jaren instromen hoeven dus niet in het Materieelplan worden beschreven en worden dus niet beoordeeld. Maar de aantallen voertuigen die tijdens de looptijd van de concessie ter vervanging/uitbreiding van het materieel instromen moeten wel op standaardformulier 15 (Materieeloverzicht) worden vermeld. De provincie is zich ervan bewust dat de inschrijver hier in zijn inschrijving rekening mee heeft gehouden. b) Nee, er vindt dan geen verrekening plaats. Een eventueel verschil is voor rekening en risico van de Concessiehouder. Zie ook het antwoord op vraag 699. c) Ja. Wel is de provincie bereid om zero-emissie bussen die de Concessiehouder gedurende de looptijd van de concessie moet aanschaffen voor de uitvoering van meerkwerk onder de overnameregeling te laten vallen, mits de Concessiehouder voldoet aan de voorwaarden zoals opgenomen in de Model Overnameregeling (Bijlage K).	
701	Inschrijvingsleidraad	Bijlage M6.3	pagina 6		In de door Wiltewen+Bos opgestelde calculatie constateren wij een ogenschijnlijk inconsistente. De post 'onvoorzien' wordt daarin gesteld op 10%, hetgeen bij een bedrag van circa € 11,9 miljoen neerkomt op ongeveer € 1,2 miljoen, terwijl in de berekening een bedrag van € 358.000 wordt gehanteerd. Tevens is het voor ons, op basis van de beschikbaar gestelde informatie, niet mogelijk om de juistheid en volledigheid van de overige gehanteerde uitgangspunten en input te verifiëren. Wij verzoeken u derhalve te verduidelijken in hoeverre u de juistheid en betrouwbaarheid van deze calculatie kunt bevestigen, almede of en op welke wijze deze als bindend of richtinggevend dient te worden beschouwd.	Het door u genoemde bedrag van € 358.000 betreft de post 'Projectenonvoorzien'. Daarnaast bevat de calculatie een post 'Object onvoorzien' ter grootte van ruim € 1,2 miljoen. Zie wat uw verzoek betreft het antwoord op vraag 712.	
702	Inschrijvingsleidraad		3.5	Extra Nvl ronde	In Nvl 3 zijn meerdere nieuwe documenten gepubliceerd die resulteren in nieuwe vragen. Nvl 4 is de laatste mogelijkheid tot het stellen van vragen. Het is niet denkbaar dat de antwoorden op de vragen in Nvl 4 leiden tot aanvullende vragen. Bent u bereid om een extra Nvl ronde toe te vegen, zodat geïnteresseerde partijen de mogelijkheid hebben eventuele verduidelijkende vragen te stellen naar aanleiding van uw antwoorden op de vragen van Nvl 4? Wij begrijpen dat deze extra ronde uitsluitend vragen zou mogen bevatten die gericht zijn op de antwoorden vanuit Nvl 4.	De provincie voegt een Se Nota van Inlichtingen toe, waarin uitsluitend vragen kunnen worden gesteld naar aanleiding van de antwoorden van Nvl-4a en Nvl-4b. Geïnteresseerden hebben de mogelijkheid om tot uiterlijk maandag 3 augustus 10.00 vragen in te dienen. De provincie zal deze vragen uiterlijk woensdag 12 augustus beantwoorden.	Nvl-5 is toegevoegd aan de Inschrijvingsleidraad, met de in het antwoord beschreven planning.
703	Inschrijvingsleidraad		Nvl 297		"Aansluitend op vraag/antwoord 297 van de Nota van Inlichtingen hierbij een bevestigingsvraag. Wilt u voor de duidelijkheid bevestigen dat tekeningen die ter verduidelijking van het implementatieplan ZE als bijlage worden toegevoegd geen onderdeel vormen van de maximale pagina's?"	Dat bevestigt de provincie. Zoals beschreven op pagina 63 van de inschrijvingsleidraad, is het genoemde maximumaantal pagina's exclusief o.a. tekeningen die als bijlagen mogen worden toegevoegd.	
704	Inschrijvingsleidraad		Nvl 632 en 641		"Graag stellen wij een vervolgvraag op de Nvl vragen 641 en 642 in uw antwoord geeft u aan dat u geen toeleggingen kan doen (vraag 642) en dat de vraag te algemeen gesteld is om hier antwoord op te geven (641). Onze vraag is of er afspraken zijn gemaakt over een blokstrook contract tussen de huidige concessiehouder en Lander over de locatie den Helder of andere verplicht gestelde locaties. Bij een blokstrook contract heeft de contractant gedurende de daluren meer vermogen vanwege ruimte op het net. De huidige concessiehouder kan deze afspraken namelijk alleen op dit moment maken terwijl potentiële inschrijvers (als niet huurder) deze mogelijkheid niet hebben. Het is ons inzien passend dat alle potentiële inschrijvers inzicht krijgen in deze informatie omdat: Indien de huidige concessiehouder deze afspraken heeft gemaakt of daarover gesprekken voert met Lander dan is het in het kader van level playing field wenselijk dat deze informatie gedeeld wordt met andere potentiële inschrijvers. Aanvullend benadrukken we dat het wettelijk is dat de huidige concessiehouder alleen deze afspraken op kan nemen ter onderbouwing in haar implementatie ZE plan als deze informatie ook bij anderen bekend is. Mocht u afwijzend antwoorden op deze vragen vernemen wij graag hoe u deze (mogelijke) afspraken kwalitatief beoordeelt in het implementatieplan ZE, vanwege het feit dat alleen één partij deze afspraken kan maken en daarmee voordeel kan hebben bij de beoordeling van dit gunningscriterium."	De provincie heeft geen inzicht in mogelijke afspraken of gesprekken daarover tussen Lander en de huidige concessiehouder. Zoals in het beoordelingskader in paragraaf 7.6.2 van de Inschrijvingsleidraad is aangegeven kijkt het beoordelingssteam bij de beoordeling van deelscore Implementatieplan ZE naar het 'totaalbeeld' van de inhoud en onderbouwing van het implementatieplan ZE. Mocht bij de beoordeling van de inschrijvingen blijken dat Lander de huidige concessiehouder anders heeft behandeld dan andere potentiële inschrijvers, dan zal de provincie erop toezien dat dit de beoordeling van Gunningscriterium G5 deelscore 2 niet beïnvloedt. De provincie is van mening dat daarmee het level playing field geborgd is. Overigens heeft de provincie naar aanleiding van uw vraag geconstateerd dat in paragraaf 7.6 inconsistenties zitten in de benaming van de onderdelen van gunningscriterium G5 en de daaraan gekoppelde deelscores. De provincie heeft dit aangepast.	In paragraaf 7.6 van de Inschrijvingsleidraad is een aantal tekstuele wijzigingen doorgevoerd.
705	Inschrijvingsleidraad	Bijlage D		Inschrijvingsleidraad NWNH - financiële kaders / risicoverdeling materieel Nvl-3 Vraag 634	In uw antwoord opert u de mogelijkheid gebruik te maken van artikel 16. Indien de beschreven kostenstijging zich voordoe, is dit echter geen toelegging. Vervoerders kunnen hier met andere woorden geen zekerheid aan onttrekken. Een alternatieve manier om dit risico af te dekken is dat de concessieoverlener de eigenaar is van de ZE-assets. Bent u bereid de investering in de ZE-assets gedurende de concessie voor rekening van de concessieoverlener te laten komen en deze assets verplicht door te laten aan de concessiehouder?	De provincie is daartoe niet bereid. Zie ook mededeling 15 in Nvl-4a en het antwoord op vraag 686.	
706	N (Overnameregeling)		3.6	Convenant	U heeft na meerdere verzoeken de convenanten gedeeld, waarvoor onze dank. Bij nadere bestuderingen van deze documenten zijn wij echter gestuit op een situatie met grote gevolgen. In artikel 3.6 staat dat de nieuwe concessiehouder de batterijen na uiterlijk 3 maanden moet overdragen aan de huidige concessiehouder. Naarbij bij de leverancier leert ons dat het niet mogelijk gaat zijn de batterijen in de periode allemaal vervangen te hebben. Dit betekent dat een deel van de vloot tijdelijk niet inzetbaar is vanaf medio oktober 2025, de drukke tijd van het jaar. Behouders de huidige concessiehouder, dienen alle partijen dan ook meer nieuw materieel aan te schaffen om de dienstregeling draaiende te houden. Dit materieel zal slechts enkele maanden benodigd zijn. De huidige concessiehouder heeft daarmee een onevenredig groot voordeel, waardoor het level-playing field is verstoord. We verzoeken u daarom met klem de aanbesteding on hold te zetten, totdat dit issue is opgelost. Bent u hiertoe bereid en zo nee hoe borgt u dat het level playing field hersteld wordt?	Wij delen uw constatering aangaande de benoemde vervangingsperiode uit het convenant. De provincie Noord-Holland heeft in een eerder stadium de teruggave van de tractiebatterij ook als operationeel risico gedeclareerd voor de concessieovergave. Daarom heeft de provincie met de huidige concessiehouder afgesproken dat zowel de tractiebatterijen van de VDL als de Ebusco ZE-bussen onderdeel zijn van de scope van de over te dragen ZE-assets aan de Concessiehouder. Hierbij zullen de VDL-batterijen om niet, en de Ebusco tractiebatterijen conform de bedragen uit de waardebepaling van Ricardo/WSP worden overgedragen aan de Concessiehouder. U kunt deze bedragen terugvinden in de waardebepalingsrapportage van Ricardo/WSP (1 - 919897 - Rapportage waardebepaling assets concessie NoordWest Noord-Holland). Het door u gedeclareerde risico is daardoor gemitigeerd, daarmee is naar mening van de provincie het level playing field geborgd. Het door u voorgestelde 'on hold' zetten is, ongeacht daadwerkelijke noodzaak, dus niet aan de orde.	

707	N (Overnameverplichting)		3.6	Convenant	Wij constateren in lid 3.6 van het "convenant overdracht materieel" een uitzonderlijke situatie, waarvan wij ons niet kunnen voorstellen dat dit ooit beoogd is. De nieuwe concessiehouder moet de batterijen, waarvan de inzetgarantie niet geldt is aan het einde van de (economische) levensduur van de ZE-bus binnen 3 maanden na ingang van de concessie overdragen aan Transdev, de huidige concessiehouder. De vervorgde vervanging van de batterijen van de Ebusco bussen hebben tot gevolg dat de batterijen slechts een garantie hebben tot 1 januari 2034 (start afschrijving: 1 januari 2026: 4½ jaar inzetgarantie). De bussen zelf zijn pas afgeschreven in het najaar van 2035. Daarmee ontstaat de verplichting de batterijen, waarvoor de nieuwe concessiehouder nota bene circa € 3miljoen moet betalen aan de huidige concessiehouder, ook de batterijen moet overdragen aan de huidige concessiehouder. Hoewel, nogmaals, wij ons niet kunnen voorstellen dat dit de insteek is van deze constructie, is dit lid wel op deze wijze te interpreteren en is er voor geïntereeseerde partijen een onwensbare situatie ontstaan die een omvangrijke batterijvervangings omval in een tijdsbestek de daarvoor ontoereikend is, ook moet er betaald worden voor een batterij die effectief niet gebruikt kan worden. U geeft aan dat aan dit convenant geen rechten kunnen worden ontleend, maar het is voor de huidige concessiehouder wel hetgeen waaraan zij u kunnen houden bij de overdracht van het materieel en batterijen. Daarmee is het voor de nieuwe concessiehouder een enorm risico en is er redelijkerwijs geen enkele mogelijkheid om een betrouwbare aanbod te doen, zowel op het gebied van operatie (risico op tientallen niet inzetbare bussen) als op financieel vlak. Wij vragen u om de aanbesteding voor onbepaalde tijd uit te stellen, totdat u nieuwe afspraken met de huidige concessiehouder heeft gemaakt die alle risico's vanuit het convenant overnameregeling mitigeren.	Zoals in beantwoording van vraag 706 vermeld is deze teruggave van de HV Batterij na de beschreven 3 maanden niet aan de orde. Het klopt dat de door de Batterijleverancier afgegeven garantie op de de tractiebatterijen niet exact gelijk loopt aan de levensduur van de bussen. Dit is in het antwoord op vraag 517 in NvI-2c reeds aangegeven en toegelicht. Het aflopen van deze garantietermijn is niet hetzelfde als het einde van de voorziene serviciele van de zero-emissiebussen. De serviciele van de tractiebatterij hangt bovendien af van de technische staat van de batterijen op het moment zelf en kan dus ook afwijken van de garantietermijn. Aangaande het convenant haalt u twee begrippen door elkaar. Het convenant is een overeenkomst van de huidige concessiehouder met de provincie als concessieleverancier en niet met de Concessiehouder, zoals eerder aangegeven in het antwoord op vraag 644 in NvI-3. De relevante aspecten uit het convenant en bijbehorende uitgangspunten zijn opgenomen in het Programma van Eisen en gelden derhalve voor alle Inschrijvers en daarmee voor de Concessiehouder. De operationele en financiële risico's zijn voor alle Inschrijvers (waaronder ook de huidige concessiehouder) gelijk. De provincie ziet daarom geen reden waarom nieuwe afspraken met de huidige concessiehouder gemaakt zouden moeten worden en de aanbesteding voor onbepaalde tijd uitgesteld zou moeten worden. Zie ook mededeling 15 in NvI-4a.	
708	N (Overnameverplichting)		4.1	Convenant	De overdrachtswaarde van ZE-bussen wordt bepaald op basis van de van lineaire afschrijving in gelijke termijnen van de koopsom van de betreffende ZE-bus (exclusief de koopsom van de coörspronkelijk daarbij aangeschafte Batterijen) over een periode van vijftien (15) jaar vanaf de datum van eerste toedeling zoals deze voortvloeit op deel 1 van het desbetreffende kentekenbewijs. Kunt u de originele koopcontracten delen, waaruit de aanschafwaardes van de bussen en batterijen separaat blijkt?	Nee, de provincie deelt de originele koopcontracten niet met andere partijen. De provincie verwijst u voor de waardebepaling naar het rapport van Ricardo/WSP (1 - 919907 - Rapportage waardebepaling assets concessie NoordWest Noord-Holland) in de dataroom en de antwoorden op vragen 240, 332, 333, 348, 514, 516-517 en 580 in eerdere NvI's.	
709	N (Overnameverplichting)		4.2	Convenant	In dit artikel staat het volgende: "De Overdrachtswaarde voor een reeds in de huidige Concessie vervangen nieuwe Batterij wordt bij overdracht einde Concessie, conform artikel 3.6, als volgt bepaald: de afschrijving is 100% (afheweld de restwaarde is nul), tenzij de Concessiehouder door een onafhankelijke deskundige de restwaarde van de batterij op de Overdrachtsdatum tot genoegen van de Concessieleverancier aantoonbaar maakt". Kunt u aangeven hoe deze waardebepaling tot stand komt. Een batterij met bijvoorbeeld een state of health van 30% is in de praktijk onbruikbaar, maar kan feitelijk gezien worden als een batterij met restwaarde. Hoe dienen inschrijvers met dit risico om te gaan?	Ricardo/WSP heeft als onafhankelijk deskundige een Waardebepalingsrapportage (1 - 919907 - Rapportage waardebepaling assets concessie NoordWest Noord-Holland) opgesteld. Deze is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten. In deze rapportage kunt u terugvinden hoe de waardebepaling van de tractiebatterijen bij voorzondere concessieovergang tot stand is gekomen (m.u.v. eventuele afwijkingen op de voorzondere degradatie op het moment van overdracht). Indien de SOH van een tractiebatterij lager is dan de minimaal gegarandeerde SOH aan het einde van de door de Leverancier gegarandeerde inzetperiode, zal de tractiebatterij geen restwaarde meer hebben. Hoe wordt omgegaan met een technisch en/of resulterend financieel risico is een gebiedingsinschatting die de Inschrijver zelf dient te maken als onderdeel van zijn Inschrijving.	
710	Standaardformulieren (bij Bestek)	SF 12		Aansluiting document bijlage M6.3 vs. standaardformulier 12 tab E.01	U heeft een nieuw Standaardformulier 12 ter beschikking gesteld. Hierin vermeldt u dat de investeringskosten onroerend goed voor de nieuwe locatie aan de Berkhouterweg in Hoorn € 10,8 miljoen bedragen. Op basis van de door u verstrekte informatie is voor ons echter onvoldoende inzichtelijk hoe dit bedrag tot stand is gekomen. Wanneer de kosten voor laadinfra, energievoorziening, energieaansluiting en wasplaatsvoorzieningen (inclusief opslagen) in mindering worden gebracht op het totaal van circa € 12,3 miljoen, restert een bedrag van circa € 4,1 miljoen (inclusief een post onroerend van 10%). Dit lijkt niet in lijn met het door u genoemde bedrag. Wij verzoeken u derhalve om de volgende punten te verduidelijken: 1. Kunt u toelichten hoe het bedrag van € 10,8 miljoen, zoals opgenomen in tabblad E.01 van Standaardformulier 12, is opgebouwd en welke aannames en kostenelementen hieraan ten grondslag liggen? 2. Op welk prijspeil is het bedrag van € 10,8 miljoen gebaseerd? En indien het prijspeil aangepast is naar een (toekomstig) jaar, hoe u om bent gegaan met indexatie. 3. Het kostenoverzicht bevat niet alle kosten die inschrijvers moeten calculeren, zoals de investering in laadinfrastructuur. Kunt u bevestigen dat inschrijvers in het FEO-model een eigen kosteninschatting dienen in te vullen?	1. Het bedrag van € 10,8 miljoen betreft (afgerond) het totaalbedrag zoals vermeld in de kostencalculatie vermindert met de kosten zoals vermeld onder Energie aansluiting (t.b.v. verhuizing busremis), Energievoorziening (t.b.v. verhuizing en deels laadinfra upgrade). 2. Het bedrag van € 10,8 miljoen is door de provincie gesteld op het prijspeiljaar 2025 dat voor de Financiële economische onderbouwing moet worden gehanteerd en is verder niet geïndexeerd. 3. Kosten voor energievoorzieningen en laadinfrastructuur zijn bewust buiten het bedrag van € 10,8 miljoen gelaten, omdat de kosten hiervoor op een ander tabblad moeten worden opgevoerd. Het is aan de inschrijver om hier zelf een goede inschatting voor te maken. De provincie ziet de bedragen die hiervoor worden opgevoerd niet als stelposten; eventuele verschillen tussen de inschatting en de werkelijke realisatiekosten zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder.	
711	Standaardformulieren (bij Bestek)	SF 12		Standaardformulier 12 tab E.01. Huur nieuwe locatie Hoorn	U heeft een nieuw Standaardformulier 12 ter beschikking gesteld. Kunt aangeven hoeveel de huur voor de Berkhouterweg in Hoorn gaat bedragen? Nu de huurprijs voor de nieuwe locatie Hoorn niet is vastgesteld, is voor inschrijvers onvoldoende inzichtelijk welke kosten hiermee gemeind zijn. Wij verzoeken u te verduidelijken hoe u in dit kader het level playing field tussen inschrijvers borgt. Tevens vermenen wij graag of u bereid bent de locatie Hoorn om niet ter beschikking te stellen, dan wel de huurprijs en bijbehorende voorwaarden vooraf vast te stellen en te communiceren.	De provincie is niet bereid om de locatie om niet ter beschikking te stellen. De huurprijs voor de remise aan de Berkhouterweg bedraagt ongeveer 40.000 euro per jaar. Dit wordt gemiddeld in cel D61 van tabblad E.01. De provincie borgt het level playing field door zoveel mogelijk informatie over de financiële implicaties van deze remise met potentiële inschrijvers te delen. De verdere voorwaarden zullen op een later moment worden opgesteld, aangezien de stalling gaat op 'n' vroegt in 2023 in gebruik wordt genomen. De provincie is van mening dat potentiële inschrijvers met de verstrekte informatie een goede financiële inschatting kunnen maken.	
712	Standaardformulieren (bij Bestek)	SF 12		Standaardformulier 12 tab E.01. Aangepassen kosten investering	U heeft een indicatieve raming verstrekt voor de investeringskosten van de locatie Hoorn, waarbij u aangeeft dat het bijbehorende risico bij de vervoerder wordt belegd. Gelet hierop verzoeken wij u te verduidelijken of inschrijvers de vrijheid hebben om het bedrag in cel E16 (investering Bedrijfskouterweg) zelfstandig aan te passen, indien zij op basis van eigen berekeningen en aannames tot een afwijkende raming komen, en in hoeverre dergelijke afwijkingen zijn toegestaan binnen de inschrijving.	Inschrijvers mogen het bedrag in cel E16 niet zelfstandig aanpassen, om de vergelijkbaarheid van inschrijvingen te borgen. Zoals eerder genoemd betreft dit een stelpost, de provincie gaat te zijner tijd met de vervoerder in gesprek over de daadwerkelijk kosten en hoe omgegaan wordt met afwijkingen op de opgenomen stelpost.	
713	Standaardformulieren (bij Bestek)	SF 12		SOV opbrengsten 2029	In het FEO-model wordt verzoekt de SOV-opbrengsten voor het jaar 2029 op te nemen, terwijl de overige onderdelen van het model zijn gebaseerd op het jaar 2030. Deze systematiek achten wij niet consistent en leidt mogelijk tot een vertekend financieel beeld. Daarnaast wijzen wij erop dat vanuit het Ministerie wordt voorzien dat het aantal studenten de komende jaren zal afnemen. Deze ontwikkeling kan thans niet (afdoende) worden verwerkt in het FEO-model, waardoor het risico bestaat dat de gehanteerde SOV opbrengsten een te optimistisch beeld geven. Gelet hierop verzoeken wij u te verduidelijken of inschrijvers de mogelijkheid krijgen om de SOV-opbrengsten voor alle relevante jaren binnen het FEO-model zelfstandig in te vullen, zodat een meer realistische en onderbouwde prognose kan worden opgesteld.	Overeenkomstig uw verzoek biedt de provincie inschrijvers de mogelijkheid om in de Financiële economische onderbouwing zelf de hoogte van de SOV-opbrengsten per jaar in te vullen. De provincie vraagt inschrijvers de hoogte van de ingevulde bedragen en eventuele verschillen tussen jaren daarin toe te lichten.	In Standaardformulier 12 is de regel waar de SOV-opbrengsten moeten worden ingevuld gewijzigd. In Standaardformulier 13 wordt om een toelichting gevraagd van de hoogte van de bedragen en eventuele verschillen tussen jaren daarin.
714	Standaardformulieren (bij Bestek)	SF 12		MPO tab	In het FEO-model is een MPO-tab opgenomen voor de bussen die bij aanvang van de concessie instrumen. Voor ons is onduidelijk hoe dient te worden omgegaan met vervangingsinvesteringen gedurende de looptijd van de concessie, waaronder de vervanging van EBUSCO- en VOL-bussen die onder de overnameregeling vallen. Kunt u verduidelijken of de MPO-tab dient te worden door gekopieerd en toegepast op deze vervangingsinvesteringen, dan wel op welke wijze deze investeringen en bijbehorende kastromen in het model dienen te worden verwerkt?	Het is inschrijvers toegestaan kopiëren van het tabblad MPO te maken, waarbij zij het tabblad per leningdeelt met een afwijkende looptijd dienen in te invullen. De provincie denkt daarbij in ieder geval aan één of meer leningdelen voor (i) de zero-emissiebussen die de Concessiehouder bij start van de concessie van de huidige concessiehouder moet overnemen, (ii) de zero-emissiebussen die aan het begin van de concessie instrumen en (iii) de zero-emissiebussen die dienen ter vervanging van de onder (i) genoemde zero-emissiebussen. Per leningdeelt geeft de Inschrijver de begindatum en einddatum aan waarbij geldt dat de begindatum niet eerder mag zijn dan de in Standaardformulier 12 aangegeven datum en de einddatum niet later mag zijn dan het einde van de resterende inzetperiode (in geval van de verplicht over te nemen zero-emissiebussen) of de gegarandeerde inzetperiode met een maximum van 15 jaar (in geval van nieuwe zero-emissiebussen). De leningdelen mogen zowel in- als exclusief investeringsbedragen voor bijbehorende laadinfrastructuur zijn.	
715	Overig			Mededeling 15 - NvI 4a	In mededeling 15 van NvI-4a geeft u aan veel waarde te hechten aan realistische inschrijvingen die ook op langere termijn financieel uitvoerbaar zijn. Daarnaast stelt u dat risico's zoveel mogelijk moeten worden belegd bij de partij die deze het beste kan beheersen en verwacht u dat inschrijvers recente ontwikkelingen en uitdagingen binnen de OV-sector verwerken in hun inschrijving. Wij constateren dat deze uitgangspunten voortvloeien aan de cumulatieve van toenemende risico's en u niet ingaat aan de wijze waarop het opbrengstenrisico binnen deze concessie is verdeeld. De concessiehouder draagt immers het volledige neerwaartse risico van tegenvallende reizigers- en SOV-opbrengsten, terwijl positieve opbrengstontwikkelingen niet in gelijke mate aan de concessiehouder toevallen vanwege de in het bestek opgelegde afrotingsmechanismen, die op voorhand in zichzelf een extra risico meebrengt. Dit is anders dan in concessies van vergelijkbare grote omvang. Dit terwijl het reisintrage steeds onzekerder wordt door de verwachte impact van AI. Tegelijkertijd wordt de concessiehouder binnen deze aanbesteding ook geconfronteerd met andere substantieel risico's, waaronder risico's ten aanzien van personeel, technologie, materieel, kostenontwikkelingen en netcongestie. Onze zorg is niet theoretisch van aard. Op basis van de eerste resultaten van het BOS-onderzoek leidt de voortzetting van de reeds in het vorige BOS-onderzoek waargenomen daling van de SOV-opbrengsten naar verwachting tot een negatief financieel effect van jaar € 500.000 per jaar gedurende de concessie. Deze trend kan zich de volgende BOS-onderzoeken doorzetten. Daarenboven leidt een daling van de reizigersopbrengsten van slechts 1% ook tot een aanvullend negatief effect van jaar € 500.000 per jaar, ongeacht de oorzaak daarvan. Deze ontwikkelingen kunnen voortkomen uit factoren waarop de concessiehouder geen of slechts zeer beperkte invloed heeft, zoals wijzigingen in overheidsbeleid, demografische ontwikkelingen, veranderend reisintrage, verdere digitalisering van arbeid, de toepassing van artificiële intelligentie en de opkomst van autonome mobiliteitsconcepten. Bent u het eens met de stelling dat niet alle genoemde risico's überhaupt in voldoende mate beheersbaar zijn voor inschrijvers en dat de cumulatieve van risico's niet langer proportioneel is? Kunt u toelichten hoe deze asymmetrische verdeling van positieve en negatieve opbrengstontwikkelingen zich volgens u verhoudt tot het uitgangspunt dat risico's worden belegd bij de partij die deze het beste kan beheersen? Acht u het redelijk dat de concessiehouder volledig blootstaat aan verdere opbrengstendalingen van meerdere tonnen per jaar als gevolg van verdere terugval van SOV-opbrengsten of ongeveer € 500.000 per jaar per procentpunt daling van de reizigersopbrengsten, terwijl tegenover deze risico's geen vergelijkbare mogelijkheid staat om deze risico's te mitigeren?	De provincie ziet geen argumenten die niet al eerder zijn aangegeven en ziet geen reden om andere keuzes te maken ten aanzien van de opbrengstverantwoordelijkheid en de risicoverdeling. De provincie verwijst naar eerdere antwoorden over dit onderwerp (specifiek vraag 593, 670) en de antwoorden op vraag 688 en 699.	
Mededeling 16					In Mededeling 15 heeft de Provincie erop gewezen "dat extra dienstregelingen boven de in de inschrijvingsleidraad opgenomen bandbreedte niet door de provincie gewenst worden en daarom ook niet positief beoordeeld worden". Ter voorkoming van misverstanden en onder verwijzing naar het antwoord op vraag 300 in NvI-1 benadrukt de Provincie dat deze opmerking betrekking heeft op Guiningscriterium G2, waar is bepaald dat het de Inschrijver is toegestaan meer (gewogen) dienstregelingen aan te bieden dan 725.000, maar dat op dit criterium niet een hogere of lagere score oplevert dan 100. Mededeling 15 is niet van invloed op de beoordeling op guiningscriterium G3.		