Financiële bepalingen

Bijlage D bij de Inschrijvingsleidraad

Versie na NvI-4~~3~~

Inhoud

Artikel 1. Algemene bepalingen 3

Artikel 2. Financieel economische onderbouwing 3

Artikel 3. Opbrengsten 4

Artikel 4. Subsidieverlening 4

Artikel 5. Exploitatiesubsidie 6

Artikel 6. Exploitatiesubsidie Buurtbus 7

Artikel 7. Subsidie Sociale Veiligheid 7

Artikel 8. Meer-/Minderwerk 7

Artikel 9. Versterkingsritten 9

Artikel 10. Reizigersopbrengstenprognose 9

Artikel 11. Uitbreiding productieniveau ..... 9~~10~~

Artikel 12. Boetes 12

Artikel 13. Huur stallingen 14

Artikel 14. Indexering 14

Artikel 15. Btw 15

Artikel 16. Verlening, bevoorschotting en vaststelling van de Subsidie 15

Artikel 17. Verplichtingen 17

Bijlagen 18

Artikel 1. Algemene bepalingen

1.1	De in de Financiële bepalingen gedefinieerde begrippen hebben de betekenis zoals gedefinieerd in Bijlage C (Begrippenlijst) bij de Inschrijvingsleidraad. Gedefinieerde begrippen worden met een hoofdletter geschreven.
1.2	Alle in het Concessiebesluit, de Inschrijvingsleidraad, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen inclusief alle Bijlagen en de Inschrijving genoemde bedragen zijn uitgedrukt in euro's, exclusief btw, en zijn gebaseerd op prijspeil 2025 (tenzij anders vermeld).

Artikel 2. Financieel economische onderbouwing

2.1	De informatie uit de Financieel economische onderbouwing die de Concessiehouder als onderdeel van zijn Inschrijving heeft ingediend geldt tijdens de looptijd van de Concessie als uitgangspunt voor afspraken over Meer- en Minderwerk en wijzigingen van de Concessie zoals bedoeld in artikel 16 van het Concessiebesluit en eventuele door de Concessieverlener in dat kader op te stellen Business Cases.
2.2	De Concessiehouder heeft met het indienen van zijn Inschrijving bevestigd dat de Financieel economische onderbouwing voldoet aan de volgende eisen: a. de Financieel economische onderbouwing bevat een opgave van de verschillende (verwachte) kosten- en batenposten betreffende de uitvoering van de Concessie, exclusief Meer- en Minderwerk; b. de Financieel economische onderbouwing omvat alle Exploitatiekosten. De Exploitatiekosten zijn allesomvattend in de zin dat de Concessiehouder geacht wordt alle kosten en risico's te hebben verwerkt[1] die gemoeid zijn met de uitvoering en doorontwikkeling van de Concessie conform (i) het door de Concessieverlener uitgevraagde kwaliteitsniveau zoals vereist op grond van artikel 9 van het Concessiebesluit en vastgelegd in de Bijlagen bij het Concessiebesluit, waaronder het Programma van Eisen, en (ii) het door de Concessiehouder in zijn Inschrijving aangeboden kwaliteitsniveau wanneer dit het uitgevraagde kwaliteitsniveau overtreft.
2.3	Tenzij in de Financiële bepalingen en/of het Programma van Eisen anders is aangegeven en met inachtneming van het bepaalde in artikel 5.8, kan de Concessiehouder geen kosten voor specifieke activiteiten apart bij de Concessieverlener in rekening brengen.
2.4	Afwijkingen in de daadwerkelijk gemaakte kosten ten opzichte van de in de Financieel economische onderbouwing aangegeven Exploitatiekosten zijn voor rekening en risico van de Concessiehouder. (Financiële) gevolgen van tijdens de looptijd van de Concessie gewijzigde omstandigheden komen geheel voor rekening van de Concessiehouder, met uitzondering van omstandigheden die naar het oordeel van de Concessieverlener buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder liggen met dermate grote (financiële) structurele gevolgen dat niet verwacht mag worden dat de Concessiehouder deze gevolgen binnen de bestaande afspraken opvangt. De Concessiehouder wordt geacht de

[1] De Concessiehouder wordt geacht de informatie in Bijlage M6.1 bij de Inschrijvingsleidraad over de fasering van de verplaatsing van de Stalling en ingebruikname van het nieuwe busstation in Hoorn in zijn Inschrijving verwerkt te hebben.

	risico's op gewijzigde omstandigheden te hebben verwerkt in de Financieel economische onderbouwing.

Artikel 3. Opbrengsten

3.1	De Concessiehouder is opbrengstverantwoordelijk. Alle in het kader van de Concessie gerealiseerde opbrengsten, waaronder de Reizigersopbrengsten, de opbrengsten uit het Studentenreisrecht en, met inachtneming van het bepaalde in eis 11.1.2 uit het Programma van Eisen, de opbrengsten uit verhandelbare emissierechten, komen volledig toe aan de Concessiehouder. De Concessiehouder int de opbrengsten voor eigen rekening en risico. Het risico op tegenvallende opbrengsten komt volledig voor rekening van de Concessiehouder, tenzij in het Concessiebesluit uitdrukkelijk anders is bepaald.
3.2	Inhoudingen van het instaptarief ingeval Reizigers niet uitchecken bij het verlaten van het Voertuig (de zogeheten 'incomplete transacties') en andere Reizigers-gerelateerde inkomsten, waaronder opbrengsten uit Bijzondere Vervoerbewijzen en bijdragen van Gemeenten voor het vervoer van specifieke groepen Reizigers, worden aangemerkt als Reizigersopbrengsten. De Concessiehouder mag toekenningen van restitutieaanvragen verrekenen met de inkomsten uit incomplete transacties.
3.3	De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het tegengaan van zwart- en grijsrijden. De inkomsten uit opgelegde Boetes, zijnde een geldbedrag bovenop de bij de betreffende Reiziger in rekening gebrachte verschuldigde ritprijs, en Uitrijkaarten komen volledig toe aan de Concessiehouder en worden niet aangemerkt als Reizigersopbrengsten. De bij een Reiziger in rekening gebrachte verschuldigde ritprijs wordt wel aangemerkt als Reizigersopbrengsten.

Artikel 4. Subsidie

4.1	De Concessieverlener verleent aan de Concessiehouder per kalenderjaar een Subsidie voor de uitvoering van de Concessie.
4.2	De Subsidie is opgebouwd uit de volgende onderdelen[2]: a. De Exploitatiesubsidie conform artikel 5; b. De Subsidie Buurtbus conform artikel 6; c. De Subsidie Sociale Veiligheid conform artikel 7; d. Meer-/minderwerk conform artikel 8; e. Aanvullende subsidies zoals bedoeld in lid 6 en lid 9.
4.3	De Subsidie voor het eerste jaar van de Concessie (2028) betreft de periode vanaf start van de Concessie op 16 juli 2028 tot en met 31 december 2028 en de hoogte van de Subsidie wordt naar rato berekend zoals beschreven in artikel 5.3.

[2] Voor de ontwikkeling van de Concessie zoals opgenomen in hoofdstuk 13 van het Programma van Eisen is geen geoormerkte subsidie opgenomen. Financiële middelen uit het ontwikkelbudget worden bekostigd door bijvoorbeeld afroming van financiële voordelen die niet vooraf waren begroot en mogelijke opgelegde Boetes.

4.4	In navolgende jaren tijdens de Concessieperiode verleent de Concessieverlener in elk kalenderjaar een Subsidie voor dat gehele kalenderjaar, tenzij: a. De Concessiehouder niet tijdig (uiterlijk 13 weken voor ingang van het nieuwe kalenderjaar) een volledige aanvraag voor de Subsidie voor het nieuwe kalenderjaar heeft ingediend; b. De Concessie is vervallen of ingetrokken.
4.5	In afwijking van het bepaalde in lid 4 betreft de Subsidie voor het laatste jaar van de Concessie de periode vanaf 1 januari tot en met de eerste zaterdag van de zomervakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord, tenzij de Concessieverlener in het kader van een verlenging van de Concessie zoals bedoeld in artikel 17 van het Concessiebesluit de Concessie op een ander moment tijdens een kalenderjaar te laten eindigen. De hoogte van de Subsidie voor het laatste jaar van de Concessie wordt naar rato berekend zoals beschreven in artikel 5.4.
4.6	De Concessieverlener kan – al dan niet op aanvraag van de Concessiehouder – het besluit tot subsidieverlening wijzigen dan wel een aanvullende subsidie verlenen, bijvoorbeeld indien de Concessieverlener op grond van het bepaalde in artikel 16 van het Concessiebesluit besloten heeft tot een wijziging van de Concessie.
4.7	De Concessiehouder dient bij de jaarlijks in te dienen Subsidieaanvraag, het (Concept) Vervoerplan, de inzet voor Sociale Veiligheid en een overzicht van de (eventuele) Buurtbusprojecten te overleggen.
4.8	De Concessiehouder voegt bij de Subsidieaanvraag een opgave van het aantal te rijden Dienstregelingsuren (“DRU’s”) voor het nieuwe Dienstregelingsjaar toe. Het opgegeven aantal DRU’s dient overeen te komen met het aantal DRU’s in de Dienstregeling, omgerekend naar een Gestandaardiseerd Dienstregelingsjaar. De Concessiehouder dient eventueel wijzigingen in het aantal te rijden DRU’s ten opzichte van het in de Inschrijving geoffreerd aantal DRU’s als gevolg van Meer- / Minderwerk expliciet te benoemen.
4.9	De Concessieverlener kan op elk moment besluiten – zonder hiertoe ooit verplicht te zijn – de Concessiehouder een aanvullende subsidie te verlenen voor in opdracht van de Concessieverlener uitgevoerde specifieke projecten. Specifieke projecten kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op: a. Smart mobility ontwikkelingen, zoals beïnvloeding VRI (opvolger KAR), platooning eenvoudige single check-in / automatisch in- en uitchecken; b. autonoom vervoer; c. maatregelen die de toegankelijkheid van het Openbaar Vervoer vergroten zoals de inzet VR-brillen op scholen of de inzet van ov-ambassadeurs; d. maatregelen die bijdragen aan het verhogen van de sociale veiligheid; e. ontwikkeling van specifieke producten (bijv. minimakaartje); f. doorontwikkeling van het Zero-Emissiebussysteem; g. het aanschaffen of (laten) realiseren van specifieke voor het Openbaar Vervoer in te zetten activa of leveren van aanvullende diensten. De Concessieverlener baseert de hoogte van de aanvullende subsidie op een door de Concessiehouder opgestelde Business Case voor het betreffende project. De

	Concessiehouder ontvangt nimmer een aanvullende subsidie voor de uitvoering van verplichtingen die reeds voortvloeien uit het Concessiebesluit.

Artikel 5. Exploitatiesubsidie

5.1	De Exploitatiesubsidie is opgebouwd uit de navolgende componenten en bedraagt voor een volledig kalenderjaar maximaal de som van deze componenten: a. Basisbedrag: € 48.529.369 (prijspeil 2025) b. Bikkergelden - algemeen: € 2.400.000 (prijspeil 2027, indexatie vanaf kalenderjaar 2028) c. Bikkergelden - indexatie: € 2.982.913 (prijspeil 2027, indexatie vanaf kalenderjaar 2028) d. Compensatie SOV-derving Haarlem/IJmond: € 5.300.000 (prijspeil 2027, indexatie vanaf kalenderjaar 2028)
5.2	De Concessieverlener stelt jaarlijks een DRU-tarief vast voor de verrekening van Meer- en Minderwerk als bedoeld in lid 5, artikel 8 en artikel 16 door de maximale Exploitatiesubsidie zoals bedoeld in lid 1 te delen door het voor het Gestandaardiseerde dienstregelingjaar 2030 aangeboden aantal Gewogen dienstregelinguren zoals vermeld in de Inschrijving en het resultaat te indexeren conform artikel 14. 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.
5.3	De voor het eerste jaar van de Concessie maximaal te verlenen Exploitatiesubsidie wordt bepaald door de maximale Exploitatiesubsidie voor een volledig kalenderjaar terug te rekenen naar het deel van het kalenderjaar 2028 waarvoor de Exploitatiesubsidie daadwerkelijk wordt verleend en wel naar rato van het aantal dagen dat de Concessie in dat kalenderjaar van kracht is.
5.4	De voor het laatste jaar van de Concessie maximaal te verlenen Exploitatiesubsidie wordt bepaald door de maximale Exploitatiesubsidie voor een volledig kalenderjaar terug te rekenen naar het deel van het laatste kalenderjaar waarvoor de Exploitatiesubsidie daadwerkelijk wordt verleend en wel naar rato van het aantal dagen dat de Concessie in dat kalenderjaar van kracht is.
5.5	Bij iedere vaststelling van de Subsidie (zie artikel 16) controleert de Concessieverlener in hoeverre de Concessiehouder het Productieniveau zoals bedoeld in artikel 11 daadwerkelijk heeft verwerkt in de Dienstregeling en ook heeft geboden dan wel niet heeft kunnen bieden als gevolg van een overmachtssituatie zoals beschreven in paragraaf 4.4 van het Programma van Eisen. De op grond van artikel 11 te bieden, maar niet in de Dienstregeling verwerkte Gewogen dienstregelinguren en geheel of gedeeltelijk uitgevallen Ritten, niet zijnde het gevolg van een overmachtssituatie, worden achteraf op de Exploitatiesubsidie in mindering gebracht conform de regeling voor Minderwerk zoals beschreven in artikel 8.[3]

[3] Eventuele Boetes voor uitgevallen Dienstregelingsuren zoals beschreven in Bijlage D1 laten onverlet dat alle niet gereden Dienstregelingsuren als Minderwerk worden verrekend.

Artikel 6. Exploitatiesubsidie Buurtbus

6.1	De Concessiehouder ontvangt jaarlijks een subsidie van € 33.000,- (prijspeil 2025) per ingezette Buurtbus, exclusief reservevoertuigen.
6.2	Voor het eerste jaar en laatste jaar van de Concessie (2028 en 2041) stelt de Concessieverlener de subsidie per Buurtbus vast naar rato van het aantal dagen dat de Concessie in dat jaar van kracht is.
6.3	Bij aanvang van een nieuwe Buurtbuslijn en bij vervanging van Buurtbussen gedurende de Concessieperiode verhoogt de Concessieverlener de subsidie voor de betreffende Buurtbus(lijn) eenmalig met een bedrag ter hoogte van de aanschafkosten van de (vervangende) Buurtbus(sen). De Concessieverlener en de Concessiehouder overleggen over het moment en de wijze van aanschaf en het type Buurtbus. De Concessiehouder neemt in dat geval deze eenmalige verhoging van de subsidie voor Buurtbussen op in zijn aanvraag voor de Subsidie.
6.4	Na afloop van de Concessie draagt de Concessiehouder alle op basis van lid 3 aangeschafte Buurtbussen om niet over aan de Opvolgende concessiehouder of aan een andere door de Concessieverlener aan te wijzen partij.

Artikel 7. Subsidie Sociale Veiligheid

7.1	De Subsidie Sociale Veiligheid die de Concessieverlener beschikbaar stelt bedraagt maximaal € 1.000.000,- (prijspeil 2025) per kalenderjaar.
7.2	De Concessieverlener verleent de Subsidie Sociale Veiligheid aan de Concessiehouder indien en voor zover hij voldoet aan alle eisen in hoofdstuk 11 ((Sociale) Veiligheid) van het Programma van Eisen, in het bijzonder aan de eisen ten aanzien van het actualiseren van het Sociale Veiligheidsplan en de specificatie van de kosten van maatregelen.
7.3	De Concessiehouder besteedt de Subsidie Sociale Veiligheid uitsluitend aan de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen ten behoeve van de Sociale Veiligheid. Eventuele kosten voor het opstellen en actualiseren van het Sociale Veiligheidsplan, het voeren van overleggen in het kader van Sociale Veiligheid, et cetera, zijn uitgesloten van subsidiëring vanuit de Subsidie Sociale Veiligheid.

Artikel 8. Meer-/Minderwerk

8.1	De Concessieverlener kan de Concessiehouder te allen tijde opdragen Meerwerk of Minderwerk te verrichten. De Concessiehouder voert dit Meerwerk of Minderwerk onvoorwaardelijk uit.
8.2	In geval van Meerwerk of Minderwerk verhoogt respectievelijk verlaagt de Concessiehouder de Exploitatiesubsidie conform het bepaalde in lid 5 tot en met 7.
8.3	De Concessiehouder mag in diens jaarlijkse (concept) Vervoerplan suggesties doen voor Meer- of Minderwerk. De Concessiehouder mag Meer- en Minderwerk echter alleen verwerken in de Dienstregeling als de Concessieverlener hier vooraf schriftelijk toestemming voor gegeven heeft. Indien toestemming uitblijft is de Concessiehouder gehouden het aantal Gewogen dienstregelingenuren zoals vermeld in zijn Inschrijving en met inachtneming van het bepaalde in artikel 11 te bieden, tenzij de Concessiehouder besluit het extra vervoeraanbod voor eigen rekening te exploiteren.

8.4	Meer- en Minderwerk wordt verrekend aan de hand van het geïndexeerde DRU-tarief zoals bedoeld in artikel 5.2, voor zover het saldo van al het Meer- en Minderwerk tezamen, uitgedrukt in Gewogen dienstregelinguren, binnen een marge van plus of min 5% van het voor het Gestandaardiseerde dienstregelingjaar 2030 aangeboden aantal Gewogen dienstregelinguren zoals vermeld in de Inschrijving en met inachtneming van het bepaalde in artikel 11.[4]
8.5	Indien een voorgenomen opdracht inzake Meer- of Minderwerk ertoe leidt dat het saldo van al het Meer- en Minderwerk de in lid 5 genoemde marge van 5% overschrijdt, vindt verrekening van het extra Meer- of Minderwerk boven deze marge plaats op basis van een Business Case. De Concessieverlener kan de Concessiehouder verzoeken deze Business Case op te stellen, maar kan deze Business Case ook zelf (laten) opstellen. Iedere Business Case omvat in ieder geval een onderbouwde raming van de gevolgen van de wijzigingen, waar relevant per betrokken partij, voor: a. De jaarlijkse Exploitatiekosten, waar nodig gespecificeerd in kosten per resterend jaar van de Concessie indien de kosten niet ieder jaar gelijk zijn; b. De jaarlijkse Reizigersopbrengsten, uitgaande van de meest recente Reizigersopbrengstenprognose en waar nodig gespecificeerd in Reizigersopbrengsten per resterend jaar van de Concessie indien de Reizigersopbrengsten niet ieder jaar gelijk zijn; c. De jaarlijkse opbrengsten uit het Studentenreisrecht; d. Overige kosten, waaronder eventuele extra kosten als gevolg van investeringen en desinvesteringen in Voertuigen, infrastructuur, et cetera voor zover deze niet worden gedekt door bijdragen van Derden of een Meerpartijenovereenkomst; e. Overige opbrengsten, waaronder bijdragen van Derden en eventuele inkomsten uit reclame en ERE's (indien van toepassing). Op basis van het saldo van de gevolgen van het extra Meer- en Minderwerk voor bovenstaande kosten en opbrengsten, de kosten van eventuele infrastructurele maatregelen zoals genoemd onder sub d niet meegerekend, verhoogt of verlaagt de Concessieverlener de jaarlijkse Exploitatiesubsidie en de *referentie Reizigersopbrengsten ~~2030~~ 2031* zoals bedoeld in artikel 11.5). De kosten van eventuele infrastructurele maatregelen komen voor rekening van de betreffende Wegbeheerder, de Concessieverlener, de Concessiehouder of een Derde. Indien deze kosten voor rekening van de Concessiehouder komen en hoger uitvallen dan € 15.000,-, treden de Concessiehouder en de Concessieverlener met elkaar in overleg om tot een passende oplossing te komen.
8.6	In afwijking van het bepaalde in dit artikel verrekent de Concessiehouder Meerwerk als gevolg van de doorontwikkeling van het aanbod aan Openbaar Vervoer op de corridor Haarlem(-Schiphol)-Amsterdam zoals bedoeld in eis 2.13.2 uit het Programma van Eisen op basis van een door de Concessiehouder uitgewerkte Business Case ongeacht de omvang van het Meerwerk.

[4] Bij het maken van deze berekening wordt op verzoek en tegen betaling van Gemeenten verricht Meerwerk als bedoeld in eis 2.13.8 uit het Programma van Eisen buiten beschouwing gelaten.

Artikel 9. Versterkingsritten

9.1	De uitvoering van Versterkingsritten zoals bedoeld in eis 4.1.3 uit het Programma van Eisen komt voor rekening en risico van de Concessiehouder en leidt niet tot een verhoging van de jaarlijkse Exploitatiesubsidie.

Artikel 10. Reizigersopbrengstenprognose[5]

10.1	De Concessiehouder verstrekt met ingang van het kalenderjaar 2030 jaarlijks uiterlijk op 1 maart aan de Concessieverlener een Reizigersopbrengstenprognose. De Reizigersopbrengstenprognose betreft een adequate, onderbouwde prognose van de Concessiehouder voor de Reizigersopbrengsten en de opbrengsten uit het Studentenreisrecht in het komende kalenderjaar, eventueel gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk. De Concessiehouder baseert de Reizigersopbrengstenprognose op gegevens over de gerealiseerde Reizigersopbrengsten tot en met het voorgaande kalenderjaar en zijn verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van de Reizigersopbrengsten in het betreffende en komende kalenderjaar. Dat wil zeggen: de Reizigersopbrengstenprognose voor het kalenderjaar 2031 die de Concessiehouder uiterlijk op 1 maart 2030 verstrekt, is gebaseerd op de gerealiseerde Reizigersopbrengsten tot en met het kalenderjaar 2029 en de verwachte ontwikkeling van de Reizigersopbrengsten in 2030 en 2031. De Concessiehouder onderbouwt de Reizigersopbrengstenprognose aan de hand van periodieke rapportages over ontwikkelingen in het aantal Reizigers en de Reizigersopbrengsten gebaseerd op gegevens over het gebruik van de OV-chipkaart en OV-pay, afspraken over de opbrengsten uit het Studentenreisrecht en contracten met Gemeenten over bijvoorbeeld minimaproducten en bezettingsgegevens en aan de hand van resultaten van evaluaties van Reizigersopbrengstenprognoses voor eerdere kalenderjaren. De Concessiehouder maakt voor de Reizigersopbrengstenprognose gebruik van relevante prognosemodellen.
10.2	De Concessiehouder baseert de Reizigersopbrengstenprognose voor het kalenderjaar *n* op het op het moment van indiening (i.c. kalenderjaar *n*-1) geldende prijspeil. Dat wil zeggen: de Reizigersopbrengstenprognose voor het kalenderjaar 2031 is gebaseerd op prijspeiljaar 2030. Achteraf wordt, ten behoeve van de vergelijking van de Reizigersopbrengstenprognose met de gerealiseerde Reizigersopbrengsten zoals beschreven in artikel 11.9, de Reizigersopbrengstenprognose overeenkomstig de Landelijke Tarievenindex (LTI) geïndexeerd naar het prijspeil voor het kalenderjaar waarop de Reizigersopbrengstenprognose betrekking heeft (i.c. kalenderjaar *n*).

Artikel 11. Uitbreiding productieniveau

11.1	Het Productieniveau betreft de minimale omvang van het door de Concessiehouder te verrichten Openbaar Vervoer, uitgedrukt in Gewogen dienstregelinguren per

[5] Bijlage D2 – Toelichting financieel model bevat een toelichtende tekst bij het uitgewerkte model in artikel 11 en 12.

	Gestandaardiseerd dienstregelingjaar, eventueel gecorrigeerd voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk.
11.2	De Gewogen dienstregelinguren worden bepaald door de ongewogen Dienstregelinguren te vermenigvuldigen met de volgende wegingsfactoren per Lijntype, Materieeltype en tijdstip: a. Per Lijntype: i. R-net-Lijn; Stadsprinter; Streeksprinter; Wijkverbinder; Basisverbinder; Maatwerkverbinder; Overige lijn; Nachtlijn: 100% ii. Vraagafhankelijk vervoer uitgevoerd met een Auto en op basis van een Dienstregeling tot een maximum van één Rit per uur per richting:30% iii. Buurtbuslijn; Vraagafhankelijk vervoer uitgevoerd met een Bus: 0% b. Per Materieeltype: iv. Bus >13,50m: 110% v. Bus 9,90 tot en met 13,50m: 100% vi. Bus <9,90m: 90% vii. Auto: 60% viii. Buurtbus: 0% c. Per tijdstip: ix. Spits: 115% x. Overdag, Avond of Overige uren: 100% xi. Nacht, indien uitgevoerd door een Nachtlijn: 100% xii. Nacht, indien niet uitgevoerd door een Nachtlijn: 0%
11.3	Voor de periode vanaf start van de Concessie tot en met 21 juli 2029 is het Productieniveau gelijk aan het Productieniveau zoals berekend aan de hand van de formule in eis 2.1.1 uit het Programma van Eisen, eventueel gecorrigeerd voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk.
11.4	Voor de periode vanaf 22 juli 2029 tot het einde van het Dienstregelingjaar 2029, voor het Dienstregelingjaar 2030 en voor het Dienstregelingjaar 2031 is het Productieniveau gelijk aan het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030 zoals vermeld in de Inschrijving, eventueel gecorrigeerd voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk en met dien verstande dat het Productieniveau voor eerstgenoemde periode wordt berekend naar rato van het aantal dagen van deze periode in het Dienstregelingjaar 2029.
11.5	Voor de Dienstregelingjaren 2032 t/m 2041 wordt het Productieniveau als volgt bepaald: a. Indien de Reizigersopbrengstenprognose voor het betreffende kalenderjaar gelijk is aan of lager is dan de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in het kalenderjaar ~~2030~~2031, eventueel gecorrigeerd voor de gerealiseerde opbrengsten van op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk (hierna te noemen: *referentie Reizigersopbrengsten ~~2030~~2031*), is het Productieniveau gelijk aan het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030 zoals vermeld in de Inschrijving,

	eventueel gecorrigeerd voor op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk (hierna te noemen: *referentie Productieniveau 2030*).[6] b. Indien de Reizigersopbrengstenprognose voor het betreffende kalenderjaar hoger is dan de *referentie Reizigersopbrengsten 203~~0~~1* is: i. het Productieniveau gelijk aan het *referentie Productieniveau 2030*, vermeerderd met de Productiedelta, ofwel in formulevorm: $Productieniveau\ komend\ Dienstregelingjaar = referentie\ Productiniveau\ 2030 + Productiedelta$ waarbij ii. de *Productiedelta* de verhoging van het Productieniveau weergeeft ten opzichte van het *referentie Productieniveau 2030*. De *Productiedelta* is gelijk aan de *Opbrengstendelta* gedeeld door het *geïndexeerde DRU-tarief* zoals bedoeld in artikel 5.2, ofwel in formulevorm: $Productiedelta = Opbrengstendelta\ /\ geïndexeerde\ DRU\text{-}tarief$ waarbij iii. de Opbrengstendelta 50% bedraagt van het verschil tussen de Reizigersopbrengstenprognose voor het komende kalenderjaar en de *referentie Reizigersopbrengsten 203~~0~~1*, ofwel in formulevorm: $Opbrengstendelta = 50\% * (Reizigersopbrengstenprognose\ komend\ kalenderjaar - referentie\ Reizigersopbrengsten\ 203~~0~~1)$ Hierbij worden de *referentie Reizigersopbrengsten ~~2030~~ 2031* (prijspeil 2030) overeenkomstig het bepaalde in eis 7.3.2 uit het Programma van Eisen op grond van de LTI geïndexeerd naar het prijspeil van het moment van indiening van de Reizigersopbrengstenprognose
11.6	Voor het laatste Dienstregelingjaar tijdens de Concessieperiode is het Productieniveau gelijk aan het deel van het Productieniveau voor de vergelijkbare periode van het daaraan voorafgaande Dienstregelingjaar en naar rato gecorrigeerd voor de Productiedelta voor het laatste Dienstregelingjaar en gecorrigeerd voor eventueel op grond van artikel 8 opgedragen Meer- en Minderwerk specifiek voor het laatste Dienstregelingjaar.
11.7	Het is de Concessiehouder toegestaan om voorafgaand aan of gedurende een Dienstregelingjaar zijn Reizigersopbrengstenprognose en daaraan gekoppeld het Productieniveau te wijzigen. In dat geval stuurt de Concessiehouder aan de Concessieverlener een voorstel waarin in ieder geval het volgende is opgenomen: a. de voorgestelde wijziging van de Reizigersopbrengstenprognose; b. de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor het Productieniveau;

[6] 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 Reizigersopbrengsten 2031* gebaseerd worden op de geprognosticeerde Reizigersopbrengsten in plaats van de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in het kalenderjaar 2031. Mocht na afloop van het kalenderjaar 2032 blijken dat de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in 2031 lager of hoger zijn dan de door de Concessiehouder geprognosticeerde Reizigersopbrengsten en de Concessiehouder heeft zijn Reizigersopbrengstenprognose 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.

	c. een voorstel tot wijziging van de Dienstregeling, zodanig dat de Concessiehouder – gemeten over het gehele Dienstregelingjaar – ten minste het gewijzigde Productieniveau zal realiseren. De Concessiehouder voert het voorstel tot wijziging van de Dienstregeling uitsluitend uit na schriftelijke goedkeuring door de Concessieverlener en wijzigt de Dienstregeling alleen bij aanvang van de perioden zoals beschreven in het Programma van Eisen. *Nota bene1:* Bij een tussentijdse wijziging blijft het prijspeil van de Reizigersopbrengstenprognose en het Productietarief ongewijzigd ten opzichte van het voor de oorspronkelijke bepaling van de Reizigersopbrengstenprognose en het Productieniveau gehanteerde prijspeil. *Nota bene 2:* Een wijziging van de Reizigersopbrengstenprognose mag er nooit toe leiden dat het Productieniveau lager uitvalt dan het Productieniveau voor het Dienstregelingjaar 2030 zoals vermeld in de Inschrijving, gecorrigeerd voor het saldo van eventueel opgedragen Meer- en Minderwerk.
11.8	Indien na afloop van enig kalenderjaar blijkt dat de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in dat kalenderjaar lager zijn dan de Reizigersopbrengstenprognose, zijn de gevolgen hiervan volledig voor rekening en risico van de Concessiehouder.
11.9	Indien na afloop van enig kalenderjaar blijkt dat de gerealiseerde Reizigersopbrengsten in dat kalenderjaar hoger zijn dan de meest recente Reizigersopbrengstenprognose voor dat kalenderjaar na correctie voor een prijspeilwijziging zoals bedoeld in artikel 10.2, dan verlaagt de Concessieverlener de Exploitatiesubsidie. Het bedrag waarmee de Concessieverlener de Exploitatiesubsidie in dat geval verlaagt is gelijk aan 65% van het verschil tussen de gerealiseerde Reizigersopbrengsten en de in de vorige zin bedoelde Reizigersopbrengstenprognose. Deze verlaging vindt plaats bij de vaststelling van de Exploitatiesubsidie overeenkomstig artikel 16.

Artikel 12. Boetes

12.1	De Concessieverlener ziet toe op de naleving van de aan de Concessie verbonden en hieruit voortvloeiende verplichtingen en voorwaarden zoals opgenomen in het Concessiebesluit, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen, Nota's van Inlichtingen en de Inschrijving en de bij deze documenten bijbehorende Bijlagen en Standaardformulieren.
12.2	Indien de Concessiehouder niet voldoet aan de verplichtingen en voorwaarden zoals bedoeld in het vorige lid (dat wil zeggen, er is sprake van een Tekortkoming) kan de Concessieverlener op grond van het bepaalde in artikel 18 en artikel 19 van het Concessiebesluit aan de Concessiehouder een Boete opleggen.

12.3	De Concessieverlener stelt de hoogte van de Boete zoals bedoeld in het vorige lid als volgt vast: a. Voor Tekortkomingen genoemd in Bijlage D1 geldt het bedrag zoals vermeld in de betreffende tabel met Boetes in deze Bijlage, met dien verstande dat de Concessieverlener een hogere Boete kan opleggen indien: i. het financiële voordeel dat de Concessiehouder geniet door niet te voldoen aan de betreffende verplichting of voorwaarde groter is dan de bijbehorende Boete zoals vermeld in Bijlage D1; en/of ii. een Tekortkoming zich achtereenvolgens herhaaldelijk voordoet. b. Voor Tekortkomingen die niet genoemd worden in Bijlage D1, bepaalt de Concessieverlener de hoogte van de Boete op basis van de aard, omvang en verwijtbaarheid van de Tekortkoming, waarbij de Concessieverlener tevens rekening houdt met het financiële voordeel dat de Concessiehouder geniet door niet te voldoen aan de betreffende verplichting of voorwaarde en de nadelige gevolgen die deze Tekortkoming heeft voor de Concessieverlener, Reizigers en/of Stakeholders. Indien nodig kan de Concessieverlener een onafhankelijke deskundige inschakelen om het financiële voordeel dat de Concessiehouder geniet te ramen.
12.4	De Boetes zoals opgenomen in Bijlage D1 worden jaarlijks geïndexeerd. Indexatie gebeurt op de wijze zoals beschreven in artikel 14.1, met dien verstande dat de Concessieverlener de geïndexeerde bedragen naar beneden afrondt op hele euro's.
12.5	De Concessieverlener stelt eventuele Boetes per kalenderjaar vast en verrekent deze Boetes overeenkomstig het bepaalde in artikel 16 bij de bepaling van de definitieve hoogte van de Exploitatiesubsidie voor dat kalenderjaar.
12.6	Het totaal aan Boetes dat de Concessieverlener op grond van de Tekortkomingen genoemd in Bijlage D1 in enig kalenderjaar aan de Concessiehouder oplegt, bedraagt ten hoogste 5% van de te verlenen Exploitatiesubsidie voor dat kalenderjaar.
12.7	Indien de Concessiehouder het Implementatieplan naar het oordeel van de Concessieverlener niet geheel of niet tijdig uitvoert, waardoor de uitvoering van de Dienstregeling vanaf start van de Concessie (mogelijk) in gevaar komt, treedt de Concessieverlener met de Concessiehouder in overleg over aanvullende maatregelen die de Concessiehouder neemt om dit te voorkomen. Indien de Concessieverlener bij de start van de Concessie constateert dat de Concessiehouder op dat moment de Dienstregeling en/of andere verplichtingen die voortvloeien uit het Concessiebesluit en/of zijn Inschrijving desondanks (nog) niet of niet volledig kan uitvoeren verbeurt de Concessiehouder een Boete overeenkomstig de Boetetabel. Boetes als gevolg van Tekortkomingen betreffende de Implementatie kunnen tot zes maanden na de start van de Concessie worden opgelegd. Het totaal aan Boetes dat de Concessieverlener voor Tekortkomingen betreffende de Implementatie aan de Concessiehouder kan opleggen bedraagt maximaal € 3.000.000,-; deze Boetes tellen niet mee bij de bepaling van het totaal aan Boetes zoals bedoeld lid 6.

Artikel 13. Huur stallingen

13.1	De Concessiehouder is op grond van artikel 12.2 van het Concessiebesluit verplicht om de locaties genoemd in Bijlage M1 te huren. De hieraan verbonden kosten per Stallingslocatie zijn opgenomen in Bijlage M bij de Inschrijvingsleidraad. Met het tekenen van de huurovereenkomsten stemt de Concessiehouder ermee in dat het bedrag ter hoogte van de maandelijkse huur bevrijdend aan de Concessieverlener betaald wordt door verrekening met de te verstrekken Exploitatiesubsidie.

Artikel 14. Indexering

14.1	De Exploitatiesubsidie, de Subsidie Buurtbus, de Subsidie Sociale Veiligheid, het DRU-tarief en de bedragen in de Boetetabel worden jaarlijks geïndexeerd. Tenzij anders is aangegeven, hanteert de Concessieverlener voor de indexering de Landelijke Bijdrage Index (LBI) en wel voor het eerst in het kalenderjaar 2026.[7] Voor wat betreft de kostenaandelen geldt dat gedurende de Concessie altijd de meest recente versie van toepassing is, zoals te vinden op de website van het DOVA (www.dova.nu). Indexering gebeurt aan de hand van de LBI elektrisch en LBI diesel, naar rato van het in de Dienstregeling opgenomen aantal DRU's (ongewogen) per type aandrijving (vooraf) en het werkelijke aantal gereden DRU's per type aandrijving (achteraf). *Ter illustratie*: op het moment dat de Concessiehouder 90% van de DRU's met elektrische aandrijving uitvoert en 10% van de DRU's met diesel aandrijving, wordt de indexering toegepast volgens dezelfde verhouding. Dat betekent dat 90% van de totale indexeringsfactor ten opzichte van prijspeil 2025 wordt gebaseerd op de LBI elektrisch en 10% op de LBI diesel. *Nota bene 1:* Bij de inzet van Voertuigen met een (hoofd)energiebron anders dan diesel, (aard)gas of elektriciteit, maken de Concessieverlener en de Concessiehouder een nadere afspraak over de wijze van indexatie gegeven de andere energiebron. Uitgangspunt van deze nadere afspraak is dat deze redelijk, billijk en transparant is en zoveel mogelijk aansluit bij de systematiek van de LBI Diesel en LBI Elektrisch. Indien Concessieverlener en de Concessiehouder niet gezamenlijk tot een nadere afspraak kunnen komen, wordt een onafhankelijke deskundige ingeschakeld om te bemiddelen tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder. Indien de Concessieverlener en de Concessiehouder na bemiddeling door een onafhankelijke deskundige nog steeds niet tot een nadere afspraak zijn gekomen, is een bindend advies van deze onafhankelijke deskundige bepalend voor de wijze van indexatie voor deze andere energiebron. *Nota bene 2:* Bovengenoemde indexering geldt niet voor de Tarieven en voor de Bikkergelden – indexatie genoemd in artikel 5.1 sub c. Hiervoor is overeenkomstig het bepaalde in eis 7.3.2 uit het Programma van Eisen de Landelijke Tarievenindex (LTI) van toepassing.

[7] Indien gedurende de looptijd van de Concessie een nieuwe landelijke index wordt ontwikkeld ter vervanging van de LBI, past de Concessieverlener deze nieuwe landelijke index toe vanaf het moment dat deze landelijk is vastgesteld.

Artikel 15. Btw

15.1	Alle in het Concessiebesluit, de Inschrijvingsleidraad, het Programma van Eisen, de Financiële bepalingen en de Inschrijving genoemde bedragen zijn exclusief BTW.
15.2	De Concessiehouder zal over de van de Concessieverlener te ontvangen financiële bijdrage(n) geen omzetbelasting in rekening brengen bij de Concessieverlener en de Concessieverlener zal over eventuele Boetes en Malussen geen omzetbelasting in rekening brengen bij de Concessiehouder.
15.3	Ingeval de inspecteur van de Rijksbelastingdienst, die bevoegd is voor de heffing van de omzetbelasting ten aanzien van de Concessiehouder, bindend (zodat daar na een procedure in hoogste instantie geen rechtsmiddel meer tegen openstaat) heeft besloten dat, over de op basis van de Concessie van de Concessieverlener te ontvangen financiële bijdrage(n) op enig moment gedurende de looptijd van de Concessie, omzetbelasting verschuldigd is/zal zijn, vermeerdert de Concessieverlener de aan de Concessiehouder uit te keren financiële bijdrage(n) met het door de Concessiehouder verschuldigde bedrag aan omzetbelasting, doch slechts indien: a. de Concessiehouder ten genoegen van de Concessieverlener heeft aangetoond dat ingevolge bovengenoemd bindend oordeel van de betreffende bevoegde inspecteur omzetbelasting verschuldigd is/zal zijn (waarbij de Concessiehouder ook de hoogte van het verschuldigde bedrag aan omzetbelasting dient aan te tonen), én b. de Concessieverlener voor de vergoeding van omzetbelasting aan de Concessiehouder extra middelen ontvangt van Derden, bijvoorbeeld in de vorm van een verhoging van het provinciefonds en/of een bijdrage uit het BTW-compensatiefonds, met dien verstande dat de vergoeding die de Concessieverlener aan de Concessiehouder zal betalen, nooit hoger zal zijn dan het bedrag aan extra middelen dat de Concessieverlener voor dat doel van Derden ontvangt.

Artikel 16. Verlening, bevoorschotting en vaststelling van de Subsidie

16.1	De Subsidie wordt zoals bedoeld in artikel 4.1 wordt per kalenderjaar als volgt verleend, bevoorschot en vastgesteld: a. De Concessiehouder levert, conform de dienstregelingsprocedure zoals beschreven in Bijlage B2.1 bij het Programma van Eisen, als onderdeel van zijn Vervoerplan uiterlijk 13 weken voor ingang van de Dienstregeling een overzicht van het aantal te rijden DRU's en de bijbehorende Productieomvang in het volgende Dienstregelingsjaar. De Concessiehouder voegt daaraan een overzicht toe van het overeengekomen Meer-/Minderwerk, het aantal Buurtbussen en het aantal Buurtbusverenigingen. b. Op basis van de informatie genoemd onder sub a doet de Concessiehouder een Subsidieaanvraag. c. De Concessieverlener toetst de opgaves van de Concessiehouder aan het Programma van Eisen en aan de Inschrijving. De Concessieverlener kan de Concessiehouder waar nodig aanwijzingen geven om, met inachtneming van het bepaalde in paragraaf 2.11 van het Programma van Eisen, de Subsidieaanvraag

	en/of het ingediende Vervoerplan en/of de opgegeven Productieomvang aan te passen. d. Op basis van de (eventueel aangepaste) Subsidieaanvraag besluit de Concessieverlener tot verlening van de Subsidie. e. Het subsidiebedrag zoals vermeld in het besluit tot verlening van de Subsidie wordt maandelijks in 13 gelijke voorschotten uitgekeerd, waarbij in de maand april twee voorschotten worden uitbetaald. f. De Concessieverlener is gerechtigd de bevoorschotting tussentijds te wijzigen, bijvoorbeeld indien er grote vervoerkundige wijzigingen plaatsvinden gedurende het kalenderjaar, of wanneer er sprake is van bovenmatige uitval van Ritten. g. De Concessieverlener is eveneens gerechtigd om, met het oog op verrekening van Boetes en/of rituitval, de laatste drie termijnen in een kalenderjaar (gedeeltelijk) niet uit te betalen. Daarbij geldt dat de Concessieverlener in ieder geval in het laatste jaar van de Concessieperiode de laatste drie termijnen inhoudt.[8] h. De Concessiehouder dient uiterlijk zes maanden na afloop van een kalenderjaar een aanvraag tot subsidievaststelling bij de Concessieverlener in. Deze aanvraag omvat in ieder geval de in het afgelopen ~~Dienstregelingsjaar~~ kalenderjaar daadwerkelijk uitgevoerde Gewogen dienstregelinguren (dus gecorrigeerd voor niet in de Dienstregeling verwerkte Gewogen dienstregelinguren en Rituitval zoals bedoeld in artikel 5.5), en het verrichte Meer- en Minderwerk, een ~~financieel verslag~~ resultatenrekening (P&L) betreffende de Concessie conform het format in Bijlage D3 voorzien van een paraaf van de accountant en een goedkeurende accountantsverklaring[9], 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 goedkeurende accountantsverklaring~~. Separaat levert de Concessiehouder een overzicht aan van de DRU's van Buurtbussen en Versterkingsritten, die niet voor vergoeding op basis van het geïndexeerde DRU-tarief in aanmerking komen. i. Op basis van deze aanvraag stelt de Concessieverlener de hoogte van de Subsidie over het voorgaande kalenderjaar definitief vast, waarna verrekening plaatsvindt met de reeds uitgekeerde bevoorschotting van de subsidieverlening. j. Eventueel opgelegde Boetes worden -voor zover nog niet verrekend met de voorschotbetaling- verrekend met de subsidievaststelling.
16.2	Onverminderd het recht van de Concessieverlener om overeenkomstig geldende wet- en regelgeving de Subsidie lager vast te stellen, kan de Concessieverlener de Subsidie in elk geval verlagen vanwege:

[8] Het bepaalde in artikel 16 lid 1 sub g vindt geen toepassing indien en voor zover dit onverenigbaar zou zijn met de toezegging van de Concessieverlener conform artikel 2.3 van de Model Meerpartijenovereenkomst (Model MPO) aan een Financier resp. AssetCo dat hij de in artikel 2.1 van de Model MPO bedoelde maandelijkse voorschotten zodanig zal vaststellen en uitbetalen dat de hoogte van het maandelijkse voorschot te allen tijde toereikend zal zijn om de in artikel 2.1 van de Model MPO beschreven maandelijkse betaling aan de Financier doorgang te laten hebben.

[9] Met goedkeurende accountantsverklaring wordt bedoeld een verklaring van de accountant van de Concessiehouder dat de resultatenrekening (P&L) onderdeel is van de goedkeurende accountantsverklaring betreffende de jaarrekening van de Concessiehouder.

	a. Eventuele verlaging van de Exploitatiesubsidie op basis van het verschil tussen de gerealiseerde Reizigersopbrengsten en de Reizigersopbrengstenprognose (artikel 11.9); b. Eventuele verlaging van de Exploitatiesubsidie vanwege een negatief saldo van Meer- en Minderwerk (artikel 8); c. Eventuele verlaging van de Exploitatiesubsidie vanwege Rituitval (artikel 16.1 sub h); d. Eventuele Boetes (artikel 12); e. Eventuele wijzigingen van de Concessie als bedoeld in artikel 16 van het Concessiebesluit die een financieel voordeel voor de Concessiehouder opleveren.
16.3	Ingeval de Concessiehouder gebruik maakt van de mogelijkheid tot het aangaan van een Meerpartijenovereenkomst voor de financiering van het Zero-Emissiebussysteem, stemt de Concessiehouder ermee in dat de Concessieverlener maandelijks het bedrag ter hoogte van ofwel de maandelijkse leasetermijn, ofwel de rente en aflossing van de betreffende lening van de Concessiehouder bij de Financier (welk bedrag wordt vastgesteld in de Meerpartijenovereenkomst) bevrijdend aan de Concessiehouder betaalt door dit bedrag over te maken op een door de Financier op te geven bankrekening.

Artikel 17. Verplichtingen

17.1	Onverminderd de mogelijkheid voor de Concessieverlener om aan een besluit tot subsidieverlening nadere voorschriften te verbinden, houdt de Concessiehouder zich aan de volgende subsidieverplichtingen: a. De Concessiehouder voert een zodanig ingerichte administratie dat daaruit te allen tijde de voor de vaststelling van de Subsidie van belang zijnde rechten en plichten alsmede de betalingen en de ontvangsten kunnen worden nagegaan. b. De Concessiehouder verleent, als de Concessieverlener daarom verzoekt, aan de Concessieverlener, dan wel aan een door de Concessieverlener aangewezen Derde, inzage in de administratie. c. De Concessiehouder stelt de Concessieverlener onverwijld in kennis van het voornemen om de activiteiten, waarvoor de Subsidie is verleend, te wijzigen of te beëindigen.

Bijlagen

De hieronder genoemde bijlagen bij de Financiële bepalingen worden separaat gepubliceerd via het TenderNed.

D1 – Boetetabel
D2 – Toelichting financieel model
D3 – Format resultatenrekening (P&L) betreffende de Concessie