

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Paragra	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Is er een document aangegeeft?	Oude tekst	Nieuwe tekst
1	Beschrijvend Document	2	2.8	13	Materieel	RD Art. 2.8 "De Concessie geldt als een overbruggingsconcessie naar een geleveringscassie voor. Na afloop van de Concessie zal het project Oldenzaal-Zuthen naar verwachting geleveringscassie zijn. Vanaf dat moment zal naar verwachting met elektrisch Materieel worden gereden. Het Materieel dat ingezet wordt in de Concessie komt om de reden niet voor overname in aanmerking". In het geval de elektrificatie niet binnen de tijd van 4 jaar klaar is en de verlengingsopties 2x 4 jaar ook zijn benut, hoe voorziet de Concessiehouder de voortzetting van vervoer zonder mogelijke overname van het Materieel dat wordt ingezet in de overbruggingsconcessie?	Mocht een dergelijke situatie zich voordoen, dan treden Concessiehouder en Concessiehouder met elkaar in overleg.	Nee		
2	Beschrijvend Document	2	2.10	14	Optie A	Het is de Geïnteresseerde onduidelijk wat de Concessiehouder voor ogen heeft na elektrificatie, voor het einde van deze overbruggingsconcessie. Verzet/verzet de Concessiehouder dat als tijdens deze overbruggingsconcessie de elektrificatie eerder klaar is, dat partijen nu optioneel moeten aanbieden om op dat moment al met elektrisch materieel te kunnen rijden? Of geldt de Concessiehouder door met het Materieel in in de overbruggingsconcessie wordt ingezet? Of wordt het (reijn)vervoersvervoer tot het einde van de overbruggingsconcessie ingezet?	Uitgangspunt is dat de elektrificatie gereed is als de Concessie eindigt, inzet van elektrisch Materieel vindt in basis plaats in een opvolgende concessie. Mocht de elektrificatie eerder gereed zijn dan dat de Concessie eindigt, dan is het uitgangspunt dat de concessiehouder doorgaat met het Materieel uit overbruggingsconcessie.	Nee		
3	Beschrijvend Document	7	7.3.3	56	Ritueel	Om (ritueel) te beperken en en betrouwbaarheid te verhogen kunnen omstandigheden worden overwogen, eventueel met inkoop van capaciteit bij andere vervoerders. Staat de Concessiehouder hiervoor open en is de Concessiehouder bereid hiervoor eventueel vergoeding te bieden?	Het gunningscriterium G1.3 heeft betrekking op de prestaties op het gebied van (het beperken van) ritueel op treindienst die binnen de Concessie valt. Het overnemen van omstandigheden voor reizigers of inkoop van capaciteit bij andere vervoerders valt buiten de scope van dat gunningscriterium.	Nee		
4	Beschrijvend Document	3	3.2	18	Planning	Kunt u de juiste jaartallen in de planning opnemen? Zo staat er bij beoogde Concessieovername, Ende beoogdeperiode en start concessie een footer/jaar(tal 2026) terwijl dit 2027 en 2028 moeten zijn	Dank voor uw opmerking. De tekst wordt aangepast.	Ja, Beschrijvend document.	2026	2027
5	Standaardformulier 20, 21 en	Toelichting			verwijzing	De standaardformulieren 20, 21 en 22 verwijzen in de toelichting naar paragraaf 2.11 van het beschrijvend document. Dit dient echter paragraaf 2.10 van het beschrijvend document te zijn.	Dank voor uw opmerking. De tekst wordt aangepast.	Ja, Standaardformulieren	2.11	2.10
6	Beschrijvend Document	2	2.2	10	verwijzing	In de laatste bulit van paragraaf 2.2 geeft u aan dat de opties worden beschreven in paragraaf 2.11. Dit dient echter paragraaf 2.10 van het beschrijvend document te zijn.	Dank voor uw opmerking. De tekst wordt aangepast.	Ja, Beschrijvend document.	2.11	2.10
7	Beschrijvend Document	6	3	40	Standaardformulier 13	In paragraaf 6.3. Alkmaar voorwaarden Concessie vraagt u naast een onderkennde versie van standaardformulier 13 ook om een ingevulde versie van de verificatiemeting (standaardformulier 13). Wij vragen ons of wat het doel is van de standaardformulier. Met het onderkennen van standaardformulier 13 gaat de inschrijver al akkoord met alle eisen uit het P&E. Daarnaast wordt u één kweltestatut uit - passend bij een aanbesteding met deze korte inschrijverperiode - echter door daarnaast ook nog dit standaardformulier 13 uit te vragen dienen inschrijvers alsnog voor iedere P&E eis aan te geven hoe ze hieraan gaan voldoen, waardoor de kans voor een bekende uitvraag weer gedeelsde teniet wordt gedaan. Wij willen u vragen om de uitvraag van dit standaardformulier te heroverwegen.	De Concessiehouder vraagt dit document uit, zodat voor de Concessiehouder ten tijde van de beoordeling, implementatie en uitvoering van de concessie helder is op welke wijze aan de eis invulling wordt gegeven. De verantwoordelijkheid is er mogelijk voor de Concessiehouder, 'akkoord', wordt geborgd in het implementatiestap, 'akkoord', het Materieel voldoet aan deze eis, zie het onderdeel 'kweltestatut van het materieel', 'akkoord, conform eisen R&M'.	Nee		
8	Beschrijvend Document	7	7.5.1	62	Beoordeling	In de formule voor G3.1 wordt de aangeboden score vermindert met 7.8. Hierdoor leidt een aangeboden score tussen 6.5 en 7.8 tot een negatieve uitkomst, terwijl 6.5 als ondergrens wordt genoemd en negatieve scores niet worden toegelaten. Wie u bevestigen dat de teller moet tussen 'aangeboden score OV Klantenbetrokkenheid' - 6.5?	Ja, wij bevestigen dat de teller aangepast moet worden.	Ja, Beschrijvend document.	Tekst in formule paragraaf 7.5.1 beschrijvend document, was: Aangeboden score OV Klantenbetrokkenheid - 7.8	Tekst in formule paragraaf 7.5.1 beschrijvend document, wordt: Aangeboden score OV Klantenbetrokkenheid - 6.5
9	Programma van Eisen	11	11.1.1.2	63	Ortswikkelplan	In de tekst staat dat een Ortswikkelplan onderdeel is van de inschrijving. Dit leest wij echter niet terug in het beschrijvend document. Aanvullend lezen we dit ook terug in de begripsoverzicht bij het begrip "Ortswikkelplan".	Niet is correct dat een Ortswikkelplan geen onderdeel is van de inschrijving. De teksten in het Programma van Eisen en de Begripsoverzicht zullen hierop worden aangepast.	Ja, Programma van Eisen en Begripsoverzicht.	Begripsoverzicht: Ortswikkelplan als begrip. Programma van Eisen: De Concessiehouder werkt aan een continue verbetering van de Reizigerstevendheid over de klantenservice. In het Concessieplan wordt hij de doelstellingen opgenomen in het Ortswikkelplan uit zijn inschrijving verder uit. De Concessiehouder rapporteert de realisatie van deze doelstellingen in de kweltestatutrapportages.	Begripsoverzicht: Ortswikkelplan als begrip. Programma van Eisen: De Concessiehouder werkt aan een continue verbetering van de Reizigerstevendheid over de klantenservice.
10	Beschrijvend Document	5	5.5	38	Moedergarantie	U vereist van 'de hoogste moedermaatschappij' een garantstelling. Een 403-verklaring is conform uw eisen niet aflopende. Onder de 'hoogste moedermaatschappij' verstaat u de hoogste entiteit die direct of indirect zeggenschap uitoefent. Wij achten deze eis in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Dit begrip schijft voor dat een die een bestaanszorgende staat (1) geschikte moeten zijn, (2) niet noodzakelijk moeten zijn (offeneel: er zijn geen minder ingrijpende alternatieven beschikbaar) en (3) evenredigheid moeten zijn (offeneel: het resultaat moet opwegen tegen het nadeel dat de inschrijver (of derden) ondervindt(en)). De onderhavige garantie als volgt hier niet aan. De hoogste moedermaatschappij ondervindt de volgende nadelen: 1. Betag op de liquiditeit en financierbaarheid pelft als de garantstelling niet wordt uitgenodigd en 2. Er worden risico's neergelegd die door niet behalven. Die risico's horen bij een werkmaatschappij plus. Daar staat tegenover dat de concessiehouder zekerheid wel hebben voor wat betreft de nakoming (aanboring contract) De zekerheid kan ook worden verleggen door het stellen van eisen die minder ver gaan dan de onderhavige garantie-eis, te weten: 1. Het stellen van geschiktheidskriteria (zoals in GH2 al is voorzien) en 2. Financiële draagkracht, waarvan gedurende de looptijd van de overeenkomst moet worden voldaan op straffe van intrekking van de concessie, in combinatie met het sluiten van een waachttamersovereenkomst. In het geval dat de jaarrekening geconsolideerd is, en dus voor wat betreft de financiële draagkracht een beroep wordt gedaan op een concern-entiteit, dan kan met recht een garantstelling van die concern-entiteit worden vereist: dat is evenredig. Een garantstelling van een hogere entiteit dan die betreffende concern-entiteit is dat niet. Dit gaat immers verder dan noodzakelijk, en daarnaast is, in het geval dat tevens een 403-verklaring is afgegeven, sprake van dubbele zekerheidsstelling, te weten om (1) de concern-entiteit met wie de jaarrekening is geconsolideerd en die een 403-verklaring heeft afgegeven en van (2) de hogere concern-entiteit en 2. Het verlangen van een garantstelling van een concern-entiteit die doordienlijk over assets beschikt om de opdracht uit te voeren als de concessiehouder dit niet meer kan. Een garantstelling verlangen van een (hogere) concern-entiteit die hier niet over beschikt is niet evenredig of 3. Het overleggen van een bankgarantie. Kortom, wij verzoeken u met klem om deze eis te laten vallen. Een passend alternatief is de eis die de inschrijver twee mogelijkheden heeft: (1) een garantstelling van de concern-entiteit met wie de jaarrekening is geconsolideerd en die beschikt over assets om - indien nodig - de opdracht uit te voeren, of (2) een garantstelling van een bank.	Voor de provincie staat de contributiviteit van het openbaar vervoer voorop. Het uitvragen van een moedergarantie is voor ons een middel om de aansprakelijkheid te waarborgen. U stelt dat risico's thuishoren bij een werkmaatschappij, maar door zit voor de provincie nu juist het probleem: als een werkmaatschappij risico's neemt die zij niet kan dragen, dreigt faillissement en daarmee de kans op uitval van het openbaar vervoer. Met het uitvragen van een moedergarantie wil de provincie voorkomen dat het moederbedrijf in een dergelijk scenario de werkmaatschappij failliet kan laten gaan, met alle nodige gevolgen van dien voor reizigers, personeel en de provincie. De provincie ziet geen minder vergoede middelen om het hiervoor beschreven doel te bereiken. In het beschreven scenario van een dreigend faillissement van de werkmaatschappij, vormt de aansprakelijkheidsverzekering geen waarborg voor de contributiviteit van het openbaar vervoer. Ook een bankgarantie biedt een dergelijke waarborg niet. Ook uw suggestie om eisen te stellen aan de financiële draagkracht, waarvan gedurende de looptijd van de overeenkomst moet worden voldaan op straffe van intrekking van de concessie, in combinatie met het sluiten van een waachttamersovereenkomst, biedt naar het oordeel van de provincie geen uitkomst. Intrekking van de concessie draagt uiteraard niet bij aan de contributiviteit van het openbaar vervoer. Een waachttamersovereenkomst biedt daardoor geen oplossing. Inschrijvers baseren hun business case immers op de gehele concessieperiode, niet op een deel van die periode. Bovendien zal de waachttamerspartij in een dergelijk scenario zijn inschrijving in een veel kortere periode moeten implementeren dan thans voorzien. De provincie acht het onredelijk dat van inschrijvers te verlangen.	Nee		
11	Beschrijvend Document	5	5.5	38	Moedergarantie	U vereist van 'de hoogste moedermaatschappij' een garantstelling. Een 403-verklaring is conform uw eisen niet aflopende. Onder de 'hoogste moedermaatschappij' verstaat u de hoogste entiteit die direct of indirect zeggenschap uitoefent. Wij achten deze eis in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Het gelijkheidsbeginsel schijft voor dat gelijke gevallen op gelijke wijze moeten worden behandeld, en dat niet zonder objectieve en redelijke grond een uitzondering mag worden gemaakt. Een inschrijver die géén onderdeel uitmaakt van een concern heeft géén garantstelling over te leggen, en een inschrijver die wel deel uitmaakt van een concern, wel. Ook heeft een inschrijver, wiens jaarrekening is geconsolideerd met de hoogste moedermaatschappij, een wils tevens een 403-verklaring heeft afgegeven, géén dubbele zekerheid te verstrekken, en een inschrijver die boven een dergelijke moedermaatschappij nog één of meer hogere moedermaatschappijen heeft, wel. Kortom: er worden hogere eisen gesteld aan de ene inschrijver, dan aan de andere inschrijver. Inschrijvers worden dus ongelijk behandeld. Hiervoor bestaat géén redelijke grond. Beide ondernemingen zijn gelijk: zij beschikken beide over voldoende draagkracht en betrouwbaarheid om de opdracht uit te kunnen voeren. Dat de ene onderneming onderdeel uitmaakt van een concern, en de ander niet, is geen relevant onderscheid. Ook een onderneming die géén deel uitmaakt van een concern kan immers 'zomaar' besluiten haar activiteiten te stoppen, kan op enig moment failliet gaan of kan om andere redenen verplichtingen uit de concessie niet meer nakomen. Dat er een verschil is in structuur, is geen relevant onderscheidend verschil dat maakt dat sprake is van ongelijke gevallen in de zin van het recht. Wij verzoeken u met klem om deze eis te laten vallen. Een passend alternatief is de eis voor iedere inschrijver geldende eis, die de inschrijver twee mogelijkheden geeft: (1) een garantstelling van de concern-entiteit met wie de jaarrekening is geconsolideerd en die beschikt over assets om - indien nodig - de opdracht uit te voeren, of (2) een garantstelling van een bank.	Alleen met merken wij op dat alle in Nederland actieve OV-bedrijven onderdeel zijn van een concern. In die zin is dus bij voorbaat sprake van gelijke behandeling. In het (facter theoretisch) geval dat sprake zou zijn van een inschrijver die geen onderdeel uitmaakt van een concern, is bovendien geen sprake van gelijke gevallen. Anders dan een concern dat inschrijft met een werkmaatschappij, heeft een inschrijver die geen onderdeel uitmaakt van een concern immers niet de mogelijkheid de werkmaatschappij failliet te laten gaan. Zie verder het antwoord op vraag 10.	Nee		
12	Beschrijvend Document	5	5.5	38	Moedergarantie	U vereist een garantstelling van een derde voor wat betreft de verplichtingen die uit de concessie voortvloeien. De garantstelling ziet dus op 100% van de opdrachtwaarde. Dit achten wij disproportioneel. Wij verzoeken u de garantstelling te beperken tot een waarde van € 2.000.000. Dit is gebruikelijk bij OV-concessies. Wij verwijzen naar de concessies Twente-ZHD en Achterhoek-Rivierland. Er is geen enkele rechtvaardiging voor een hoger bedrag.	De gevraagde garantie betreft geen bankgarantie, zoals bij de concessie Twente-ZHD. Met de moedergarantie staat de moeder zich onherroepelijk en onvoorwaardelijk garant jegens Concessiehouder voor de volledige tijdige en behoorlijke nakoming door Concessiehouder van al zijn verplichtingen uit hoofde van de Concessie.	Nee		
13	Beschrijvend Document	5	5.5	38	Moedergarantie	U vereist een garantstelling van een derde voor wat betreft de verplichtingen die uit de concessie voortvloeien. De garantstelling ziet op de gehele looptijd van de concessie. Dit achten wij disproportioneel. Wij verzoeken u de garantstelling te beperken tot de implementatieperiode. Dit is gebruikelijk bij OV-concessies. Wij verwijzen naar de concessies Twente-ZHD en Achterhoek-Rivierland. Er is geen enkele rechtvaardiging voor een langere termijn.	De gevraagde garantie betreft geen bankgarantie, zoals bij de concessie Twente-ZHD. Met de moedergarantie staat de moeder zich onherroepelijk en onvoorwaardelijk garant jegens Concessiehouder voor de volledige tijdige en behoorlijke nakoming door Concessiehouder van al zijn verplichtingen uit hoofde van de Concessie.	Nee		
14	Beschrijvend Document	5	5.5	38	Moedergarantie	U vereist een garantstelling van een derde voor wat betreft de verplichtingen die uit de concessie voortvloeien. Uit artikel 2 lid 2 volgt dat de concessiehouder niet gehouden is om eerst de concessiehouder aan te spreken of andere zekerheden uit te winnen alvorens de garant aan te spreken. Dit achten wij disproportioneel. Het uitgangspunt zou moeten zijn dat eerst de concessiehouder wordt aangesproken, en pas als blijkt dat dit niet het gewenste effect heeft de garant. Enkel in uitzonderingsgevallen is het direct aanspreken van de garantsteller proportioneel. Wij verzoeken u dan ook om artikel 2 lid 2 te laten vervallen.	Concessiehouder zal altijd eerst de Concessiehouder aanspreken op het nakomen van de verplichtingen uit de Concessie. Artikel 2 lid 2 staat dat ook niet uit, maar geeft alleen het recht aan Concessiehouder om rechtstreeks de Garant aan te spreken.	Nee		

13	Beschriftend Document	2	2.10	21	Optie treinvangend vervoer	Volgens het P+L (par. 4.3) is de Concessiehouder verplicht treinvangend vervoer aan te bieden bij treinstorven. Toch vraagt u het treinvangend vervoer als optie uit, waarbij inschrijvers bovendien niet verplicht zijn deze optie in te vullen. Dit roept enkele vragen op: a) Wat gebeurt er als u besluit tot elektrificatie, maar de winnende inschrijver heeft de optie niet bevestigd? Wie is in dit geval verantwoordelijk voor het treinvangend vervoer en hoe wordt dit bevestigd? b) Wat gebeurt er als u besluit tot elektrificatie, de winnende inschrijver heeft de optie bevestigd, maar u neemt deze niet af? Hoe komt deze afweging bij u tot stand? Waar belegt u in dit geval het treinvangend vervoer en welke gevolgen heeft dit voor de Concessiehouder?	Concessievrager beslegt met het afnemen van de optie Treinvangend vervoer elektrificatie meer grip te krijgen op het Treinvangend vervoer. Ter verduidelijking op uw vragen: Met eis 4.3.3 van het Programma van Eisen leggen wij een koppeling met bijlage D4 Financiële besparingen voor de bekostiging van Treinvangend vervoer. Op grond van 3.3 sub e en g van de bijlage D4 Financiële besparingen wordt er voor de bekostiging onderscheid gemaakt tussen 'gepland' Treinvangend vervoer en Treinvangend vervoer als gevolg van de elektrificatie van Zutphen - Hengelo. ProRail is in principe verantwoordelijk voor de organisatie en bekostiging van Treinvangend vervoer op basis van de elektrificatie Zutphen - Hengelo - Oldenzaal (zie 3.3 sub f Financiële besparingen). a) Indien de optie niet bevestigd is zal ProRail op haar gebruikelijke wijze het Treinvangend vervoer organiseren. b) Indien de optie voor treinvangend vervoer door inschrijver is bevestigd zullen wij dit aanbod van de Concessiehouder inbrengen bij een opdrachtgeversoverleg met ProRail. Indien vervoer ProRail als Concessievrager overtuigd zijn van het aanbod zullen wij aan de Concessiehouder schriftelijk bevestigen van deze optie gebruik te willen maken.	Nee			
16	Beschriftend Document	2	2.10	21	Optie treinvangend vervoer	U vraagt om één DRU-tarief dat geldt op alle dagen/uren. Voor de werkdagen kosten is het een wekelijkse belasting van ProRail uiteindelijk leest voor bijv. stremmingen in avond/ritten, weekenden, of juist langere treinvrij periodes. Ook de periode in het jaar moet verschillen. Begrijpen we goed dat u dit risico bij de vervoerder belegt (het mogelijk prijsoplopend effect)? Hoevel het overgrote deel van de werkzaamheden zal plaatsvinden tussen Zutphen en Hengelo hebben wij Oldenzaal ter verduidelijking toegevoegd aan de aanvraag omdat ook op dat traject werkzaamheden worden verricht waarvoor Treinvangend vervoer in het kader van de elektrificatie nodig zal zijn.	Uit uw vraag begrijpen wij dat u een aanvraag voor één tarief per dag/uur mogelijk een materieel prijsoplopend effect kan betekenen. Wij zullen de aanvraag van deze optie op dit punt aansluiten zodat inschrijvers beter kunnen inschrijven op het moment waarop stremming doordeweekelijk zal plaatsvinden zodat deze risico's de prijs niet onnodig opdrijven. Hoevel het overgrote deel van de werkzaamheden zal plaatsvinden tussen Zutphen en Hengelo hebben wij Oldenzaal ter verduidelijking toegevoegd aan de aanvraag omdat ook op dat traject werkzaamheden worden verricht waarvoor Treinvangend vervoer in het kader van de elektrificatie nodig zal zijn.	Ja, Beschriftend document	De teksten onder Paragraaf 2.10 van het beschrijvend document, waren: - De in de beschrijving gehanteerde rijden en aangeboden DRU-tarief gelden ook wanneer sprake is van Treinvangend Vervoer op draadlijnen. - Het aangeboden DRU-tarief geldt per rit, inclusief afstand tot 3 minuten (maximaal 2:59). - Niet aangeboden DRU-tarief geldt op alle Dagen/uren. - Versterkingen en/of incidenten worden vergoed conform het aangeboden DRU-tarief. Voor inzet van gelede Busen mag een afwijkend DRU-tarief aangeboden worden.	De teksten onder paragraaf 2.10 van het beschrijvend document - worden: - Indien Concessievrager het besluit neemt tot elektrificatie van de spoorlijn Zutphen - Hengelo - Oldenzaal - - Uitgangspunt is een overeenstemming van de gehele lijn Zutphen - Hengelo - Oldenzaal. - Niet Treinvangend Vervoer biedt een goed alternatief voor de bereikbaarheid naar en vanuit de tussenliggende Stations. - Uitgangspunt is dat Ritten tussen Zutphen - Hengelo - Oldenzaal en v.w. omvallen per trein. - De in de beschrijving gehanteerde rijden en aangeboden DRU-tarief gelden ook wanneer sprake is van Treinvangend Vervoer op draadlijnen. - Het De aangeboden DRU-tarief gelden per rit, inclusief afstand tot 3 minuten (maximaal 2:59). - Het De aangeboden DRU-tarief zijn specifiek voor de treinvrijperiodes Dagen/uren. - Versterkingen en/of incidenten worden vergoed conform het De aangeboden DRU-tarief. - Voor inzet van gelede Busen mogen afwijkend e DRU-tarief aangeboden worden.	
17	Beschriftend Document	2	2.2	10	Optie	U schrijft in de laatste bus van 2.2. De in paragraaf 2.11 beschreven opties A en C kunnen door de Concessievrager zowel tijdens de initiale concessieperiode als tijdens de optionele verlenging worden afgenomen. Wij veronderstellen dat u bedoelt dat de optie zowel tijdens de initiale concessieperiode als tijdens de optionele verlenging door de Concessiehouder uitgevoerd moeten worden als deze worden afgenomen, en niet dat de optie tijdens deze gehele periode nog door u kunnen worden afgenomen (hetgeen ook zijldig zou zijn met wat u onder 2.10 schrijft over de gestandaardisatie) kunt dat?	Ja, dit klopt. Per optie is aangegeven binnen welke termijn deze wordt gelicht.	Nee			
18	Beschriftend Document	3	2.2	10	Verlenging	U maakt tot een jaar voor afloop van de (d) dan niet verlengde concessie besluiten tot het afnemen van een verlenging. Wij begrijpen dat u erge flexibiliteit zoekt om onverwachte tegenvallers in het elektrificatieproject te mitigeren, maar een termijn van een jaar is uitermate kort. Bijvoorbeeld als het gaat om het maken van bedrijfsmatige keuzes rond de onderhoudscyclus en duidelijkheid bieden richting onze werkmensen, vinden we een langere periode wenselijk. We verzoeken u daarom te nemen dat dit besluit in beginsel uiterlijk twee jaar voor afloop van de (d) dan niet verlengde concessieperiode door u genomen wordt, waarbij u slechts in kleine u u differentieel uitnodigende gevallen tot een jaar voor afloop kunt besluiten tot verlenging.	Concessievrager besluit uiterlijk een jaar voor het aflopen van de initiale concessieperiode tot het licht van de verlengingsoptie. Dit zal dus niet minder dan een jaar zijn. Mocht dat wel het geval zijn dan is verlenging alleen mogelijk met instemming van de Concessiehouder. In het kader van bijvoorbeeld het elektrificatieproject is het verstandig van deze periode naar twee jaar niet wettelijk breken een verlenging op de planning van het elektrificatieproces en de gevolgen daarvan op de einddatum zijn niet altijd twee jaar van te voren bekend. Door voor mogelijk zal de Concessievrager zowel eerder als mogelijk is een eventuele optie tot verlenging van de concessieperiode licht. Dit geldt niet alleen indien de beoogde realisatietermijn van de elektrificatie vertraging moet ook de opeenvolgende concessie later dan op 12 december 2023 begint of er andere omstandigheden zijn die naar het oordeel van de Concessievrager de continuïteit van de Treindienst na afloop van de initiale concessieperiode in gevaar brengen.	Nee			
19	Beschriftend Document	2	2.2	10	Verlenging	Als wij uw formulering goed begrijpen is het ook mogelijk dat u een verlenging toekent die korter is dan een jaar. Het zal u een eerste verlenging van 6 maanden toekent, kan er dan daarna alomg een tweede verlenging worden toegekend? In dat geval dan maximaal een jaar of maximaal anderhalf jaar?	Het uitgangspunt is dat de Concessie in zijn geheel of in delen tot maximaal 9 december 2024 verlengd kan worden. De initiale concessieperiode loopt van 10 december 2028 tot en met 11 december 2032. Verlengingen start de optie tot verlenging van de Concessie open. Deze optie kan in zijn geheel of in delen gelicht worden tot maximaal 9 december 2024. De tekst in paragraaf 2.2 in het beschrijvend document en artikel 12 lid 2 van de Concessiebeschikking zal hierop worden aangepast.	Ja, Beschriftend document en Concessiebeschikking	Beschriftend document 2.2: De concessie is als volgt: - Initiale concessieperiode: 10 december 2028 tot en met 11 december 2032 - 1a Optionele verlenging: 11 december 2032 tot en met uiterlijk 10 december 2033 - 2a Optionele verlenging: 21 december 2033 tot en met uiterlijk 9 december 2034 Het is aan de Concessievrager om te besluiten over het toepassen van de 1a en 2a optionele verlenging van de Concessie. Hierbij geldt: - Concessiehouder voert de optionele verlenging uit als de Concessievrager hiermee instemt. - Concessievrager besluit uiterlijk één jaar voordat de initiale concessieperiode afloopt over het licht van de 1a optionele verlenging. No deze termijn is verlenging alleen mogelijk als de Concessiehouder hiermee instemt. - Concessievrager besluit uiterlijk één jaar voordat de initiale concessieperiode afloopt over het licht van de 2a optionele verlenging. No deze termijn is verlenging alleen mogelijk als de Concessiehouder hiermee instemt. Tekst artikel 12 lid 2 Concessiebeschikking: 2 De Concessie kan tweemaal met maximaal een jaar worden verlengd. Concessievrager zal uiterlijk 12 maanden voor afloop van de Concessie schriftelijk aan Concessiehouder mededelen of van deze optie gebruik wordt gemaakt.	Beschriftend document 2.2: De concessie is als volgt: - Initiale concessieperiode: 10 december 2028 tot en met 11 december 2032 - 1a Optionele verlenging: 11 december 2032 tot en met uiterlijk 9 december 2034 Het is aan de Concessievrager om te besluiten over het toepassen van de 1a en 2a optionele verlenging van de Concessie. Hierbij geldt: - Concessiehouder voert de optionele verlenging uit als de Concessievrager hiermee instemt. - Concessievrager besluit uiterlijk één jaar voordat de initiale concessieperiode afloopt over het licht van de 1a optionele verlenging. No deze termijn is verlenging alleen mogelijk als de Concessiehouder hiermee instemt.	
20	Beschriftend Document	6	6.3	41	Financieel-economische onderbouwing	U vraagt om de Financieel-Economische onderbouwing in te vullen voor de Kalenderjaren 2028 tot en met 2032. Hierover een aantal vragen: a) Deelt u hiermee op de initiale concessieperiode, oftewel dient het concessiejaar 2027 alleen ingevuld te worden tot einde dienstregelingsovergang 2027? b) In standaardformulier 14 zijn de jaren 2033 en 2034 opgenomen. Ook is een toelichting opgenomen voor de periode december 2028 tot december 2034. Kunt u bevestigen dat de cellen voor de jaren 2033 en 2034 leeg dienen te blijven en dat de toelichting dus feitelijk betrekking heeft op de periode december 2028 tot december 2032? c) U leest om te werken met eenzijdig door u of roepen verlengingen leidt ertoe dat inschrijvers gedwongen zijn investeringen of te schrijven tijdens de initiale concessieperiode. Het concessieaantal zal daarom door het weglaten van afwijkingen toenemen in geval van het afnemen van een verlenging. Bent u zich hiervan bewust en wilt u bevestigen dat een stijging van het concessieaantal zal worden toegevoegd tot het aantal concessieaantal van de concessiehouder? d) Het is niet mogelijk om niet-gereiden (treinvangend vervoer) buiten te laten of niet-gereiden treintrennen (die door een bus zijn vervangen)?	a) Nee, wij bedoelen tot en met 2034 inclusief optionele verlengingen. Wij zullen de tekst in het beschrijvend document hierop aanpassen. b) Nee, dat kunnen wij niet bevestigen, als het antwoord op a) is. c) Nee, dat kunnen wij niet bevestigen, u kunt het effect van weggelaten afwijkingen indien noodzakelijk verwerken in standaard formulier 14. Wij zijn ons ervan bewust, van dit effect.	Ja, Beschriftend document	Tekst in formule paragraaf 6.3 beschrijvend document, was: De inschrijver voegt aan de beschrijving het ingevulde standaardformulier 14 (Financieel-Economische Onderbouwing) toe. Op standaardformulier 14 geeft de inschrijver voor de Kalenderjaren 2028 tot en met 2032	Tekst in formule paragraaf 6.3 beschrijvend document, wordt: De inschrijver voegt aan de beschrijving het ingevulde standaardformulier 14 (Financieel-Economische Onderbouwing) toe. Op standaardformulier 14 geeft de inschrijver voor de Kalenderjaren 2028 tot en met 2034	
21	Financiële bepalingen	3	3.3g	7	Niet-gereiden ritten	Deelt u niet-gereiden ritten in die subparteel (treinvangend vervoer) buiten te laten of niet-gereiden treintrennen (die door een bus zijn vervangen)? In het geval u erin slaagt door de niet-gereiden ritten worden behouden en dat of 3.5 middelen het personeelsaantal in mindering worden gebracht op de exploitatiekosten, dan brengt dit een groot Financieel risico met zich mee voor de concessiehouder. Immers lang niet alle door u de variabele kosten aangerekende kosten zijn doordeweekelijk vermijdbaar in dit geval. Denk met name aan de kosten voor personeel, het is niet mogelijk het personeelsaantal te laten krimpen op moment dat er treinvangend vervoer wordt gereden en weer mensen in dienst te nemen als de treinen weer rijden. Gezien de grote impact voor de concessiehouder lijkt het ons redelijk om door middel van een business case (of art. 4) inzichtelijk te maken wat de werkelijke minderkosten zijn, in plaats van een het standaardtransitie gebruiken. Stemt u hiermee in?	Met niet-gereiden ritten in dit subparteel worden de niet-gereiden treintrennen bedoeld. Uitgangspunt blijft dat deze conform artikel 3.5 als Minderkwerk worden behandeld op basis van het standaardformulier. Wij onderkennen dat bij buitendienstinstellingen van grotere omvang een deel van de directe personeelskosten mogelijk niet of niet volledig vermijdbaar is. Daarom geldt het volgende. Indien het aantal niet-gereiden dienstregelingskomers van de gevolg van buitendienstinstellingen of treinvangend vervoer in een contractjaar (of vergelijkbare periode) uitkomt boven 1% van het geplande aantal dienstregelingskomers van dat jaar (of de vergelijkbare periode), kan de concessiehouder voor het meerdere een businesscase indienen. In deze businesscase worden, behalve de variabele kosten zoals, deze lijken uit de Financieel-Economische Onderbouwing, tevens de directe personeelskosten betrokken, voor zover de concessiehouder oordeelt dat: - deze kosten rechtstreeks samenhangen met de niet-gereiden treintrennen; - deze kosten in redelijkheid niet konden worden vermeden of gemitigeerd; - de concessiehouder zich voortdurend heeft ingespannen om deze kosten te beperken, waaronder mede wordt verstaan herinbreng binnen de eigen organisatie of, waar redelijkerwijs mogelijk, in samenwerking met ontvrijde concessiegebeden. De businesscase wordt naar oordeel van de Concessievrager beoordeeld op redelijkheid, onderbouwing en herleidbaarheid.	Ja, Financiële bepalingen	Niet-gereiden Ritten worden niet vergoed en worden verrekend op basis van lid 5	Niet-gereiden Ritten worden niet vergoed en worden verrekend op basis van lid 5. Indien het aantal niet-gereiden dienstregelingskomers van dat jaar (of de vergelijkbare periode), kan de concessiehouder voor het meerdere een businesscase indienen. Het is niet mogelijk het personeelsaantal te laten krimpen op moment dat er treinvangend vervoer wordt gereden en weer mensen in dienst te nemen als de treinen weer rijden. Gezien de grote impact voor de concessiehouder lijkt het ons redelijk om door middel van een businesscase (of art. 4) inzichtelijk te maken wat de werkelijke minderkosten zijn, in plaats van een het standaardtransitie gebruiken. Stemt u hiermee in?	

