Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Is er een document aangepast?	Oude tekst	Nieuwe tekst
26	PvE	7	7.6.3	40	periode van x jaar	Kunt u deze 'x' specificeren?	De afschrijvingsperiode van de nieuwe kaartautomaten is 6 jaar.	Ja, Programma van Eisen	*Programma van Eisen, 7.6.3:* De Concessiehouder neemt de aanwezige OV-Pay kaartautomaten tegen boekwaarde over van de huidige Concessiehouder. De boekwaarde is gebaseerd op lineaire afschrijving van de aanschafwaarde naar nul (0) over een periode van x jaar.	*Programma van Eisen, 7.6.3:* De Concessiehouder neemt de aanwezige OV-Pay kaartautomaten tegen boekwaarde over van de huidige Concessiehouder. De boekwaarde is gebaseerd op lineaire afschrijving van de aanschafwaarde naar nul (0) over een periode van 6 jaar.
30	Beschrijvend document	7	7.6	63	maatregelen	In de derde alinea "Door de Inschrijver aan te leveren informatie" van de inleiding van hoofdstuk 7.6 schrijft u; "*Deze maatregelen moeten meerwaarde bieden op de gestelde kwaliteitseisen ten aanzien van uitvoeringskwaliteit zoals opgenomen in het Programma van Eisen*". Dit kan een Inschrijver interpreteren dat u alleen maatregelen wenst te krijgen die daadwerkelijk meerwaarde bieden t.o.v. het PvE. Dit lijkt ons inziens niet te kloppen met hetgeen u vraagt onder paragraaf 7.6.1, waarin Inschrijver in ieder geval dient te beschrijven hoe voldaan wordt aan de gestelde minimum eisen. Wij veronderstellen dat u maatregelen verwacht waarmee Inschrijver aangeeft ten minste invulling te geven aan de gestelde eisen en duidelijk aangeeft als een maatregel meerwaarde biedt t.o.v. de gestelde eis en wat die meerwaarde is. Wilt u dit bevestigen of anderzins verduidelijken wat u hiermee precies bedoelt?	Dit klopt. Er worden maatregelen verwacht waarmee Inschrijver aangeeft ten minste invulling te geven aan de gestelde eisen en duidelijk aangeeft wanneer een maatregel meerwaarde biedt ten opzichte van de gestelde eis en wat die meerwaarde is.	Ja, Beschrijvend doucment	*Beschrijvend document, 7.6:* Deze maatregelen moeten meerwaarde bieden op de gestelde kwaliteitseisen ten aanzien van uitvoeringskwaliteit zoals opgenomen in het Programma van Eisen	*Beschrijvend document, 7.6:* Deze maatregelen moeten invulling geven aan de eisen of meerwaarde bieden op de gestelde kwaliteitseisen ten aanzien van uitvoeringskwaliteit zoals opgenomen in het Programma van Eisen.
31	Beschrijvend document	7	7.6.1.e	63	paragraaf 5.5. PvE	U verwijst in het Beschrijvend document paragraaf 7.6.1.e naar paragraaf 5.5 van het PvE. Wij veronderstellen dat u hier bedoeld te verwijzen naar paragraaf 5.4 van het PvE? Wilt u dit bevestigen c.q. verduidelijken?	Dit klopt. In het Beschrijvend document paragraaf 7.6.1.e moet worden verwezen naar paragraaf 5.4 van het PvE.	Ja, Beschrijvend document	*Beschrijvend document, 7.6.1e:* e. De wijze waarop Inschrijver zorgt voor het zo goed mogelijk voldoen aan de eisen voor schone, nette en comfortabele Treinen, zoals beschreven in paragraaf 5.5 van het Programma van Eisen;	*Beschrijvend document, 7.6.1e:* e. De wijze waarop Inschrijver zorgt voor het zo goed mogelijk voldoen aan de eisen voor schone, nette en comfortabele Treinen, zoals beschreven in paragraaf 5.4 van het Programma van Eisen;
32	Beschrijvend document	7	7.6.2.d	64	juiste interpretatie en formulering.	De formulering van de zin "*Inzicht in de beschikbaarheid van technische reserve, onderhoud, revisie, opstellen, wassen, reinigen en fecaliënafvoer.*" onder paragraaf 7.6.2.d is ons inziens niet geheel logisch opgebouwd en hierdoor op meerdere manier te interpreteren. Om de vraagstelling voor iedere Inschrijver eenduidig geinterpreteerd te krijgen stellen we voor om de zin te herformuleren naar; "*Inzicht in de beschikbaarheid van technisch reservematerieel en inzicht in de beschikbare capaciteit en voorzieningen voor onderhoud, revisie, stalling, wassen, reinigen en fecaliënafvoer van het materieel.*" Wilt u hierin meegaan en dit bevestigen?	Dit is akkoord. De tekst wordt aangepast; "Inzicht in de beschikbaarheid van technisch reservematerieel en inzicht in de beschikbare capaciteit en voorzieningen voor onderhoud, revisie, stalling, wassen, reinigen en fecaliënafvoer van het Materieel."	Ja, Beschrijvend document	*Beschrijvend document, paragraaf 7.6.2.d:* Inzicht in de beschikbaarheid van technische reserve, onderhoud, revisie, opstellen, wassen, reinigen en fecaliënafvoer	*Beschrijvend document, paragraaf 7.6.2.d:* Inzicht in de beschikbaarheid van technisch reservematerieel en inzicht in de beschikbare capaciteit en voorzieningen voor onderhoud, revisie, stalling, wassen, reinigen en fecaliënafvoer van het Materieel.
33	Beschrijvend document	7	7.6.2.d	64	frequentie	In de tweede zin van paragraaf 7.6.2.d geeft u aan dat de Inschrijver in ieder geval aan moet geven in welke frequentie deze activiteiten plaatsvinden. Ons inziens zijn niet alle activiteiten/onderwerpen zoals uitgevraagd in de eerste zin van deze paragraaf uit te drukken in een frequentie. Wilt u bevestigen dat de Inschrijver verplicht is uitsluitend de frequentie op te geven indien de activiteiten onderhevig zijn aan een bepaalde frequentie zoals bijvoorbeeld onderhoud of wassen?	Dit klopt. De verplichting tot het opgeven van een frequentie geldt enkel voor de activiteiten die onderhevig zijn aan een bepaalde frequentie zoals onderhoud en wassen.	Nee	-	-
34	Beschrijvend document	6	6.4	42/43	Beschrijven aanpassingen in- en exterieur	In de inleiding van het Implementatieplan is opgenomen dat de Inschrijver niet hoeft in te gaan op de aanpassingen aan het in- en exterieur van het aangeboden materieel, aangezien de aanpak, het proces en het resultaat daarvan in het Kwaliteitsplan moeten worden beschreven. In het Implementatieplan hoeven uitsluitend de bijbehorende activiteiten in de detailplanning te worden opgenomen. Onder hoofdstuk 3 'Introductie van RRReis' wordt echter gevraagd twee varianten uit te werken, waaronder een variant waarbij de RRReis-huisstijl op het exterieur wordt toegepast. Kunt u verduidelijken welke informatie in het Implementatieplan wordt verwacht ten aanzien van de RRReis-uitvoering van het exterieur?	In het Implementatieplan hoeven uitsluitend in de detailplanning voor beide varianten de bijbehorende activiteiten opgenomen te worden.	Nee	-	-
35	Beschrijvend document	7	7.6.2	64	Afbeeldingen	Kunt u voor de duidelijkheid bevestigen dat de afbeeldingen voor het Materieel buiten de gestelde paginalimiet vallen?	Dat kunnen wij bevestigen.	Nee	-	-
36	Beschrijvend document	7	7,6	63	Pagina's	Uit zorgvuldige bestudering van de uitvraag voor het Kwaliteitsplan (G4) blijkt dat de maximale omvang van 20 pagina's onvoldoende ruimte biedt om alle gevraagde onderdelen volledig, inhoudelijk zorgvuldig en op het gevraagde detailniveau te beantwoorden. Bent u bereid de paginalimiet voor dit kwaliteitsplan te verhogen naar ten minste 30 pagina's.	Hiertoe zijn wij bereid. De maximale omvang van het Kwaliteitsplan wordt verhoogd naar 30 pagina's.	Ja, Beschrijvend document	*Beschrijvend document, 7.6:* De Inschrijver voegt aan de Inschrijving een Kwaliteitsplan toe van maximaal 20 pagina's.	*Beschrijvend document, 7.6:* De Inschrijver voegt aan de Inschrijving een Kwaliteitsplan toe van maximaal 30 pagina's.
37	Programma van Eisen	4	4.1.3	22	Staanplaatsen	Artikel 4.1.3 vermeldt: "*De door de Concessiehouder ingezette Treincapaciteit is zodanig dat alle Reizigers die van een Rit gebruik maken, kunnen zitten. Uitzondering hierop vormt de ochtendspits, gedurende welke Reizigers tijdens een Rit nooit meer dan 15 minuten hoeven te staan. De ochtendspits is in dit lid gedefinieerd als de periode tussen 6.30 uur en 9.30 uur op werkdagen.*" In de huidige lopende concessie geldt eenzelfde eis (huidige concessie PvE 5.1.5), maar hier geldt de uitzondering óók in de middagspits (op werkdagen), tussen 15:00 - 18:30 uur (zie huidige concessie bijlage 2, Begrippenlijst). Om onnodig kosten opdrijvend effect te voorkomen, stellen we voor om ook voor de nieuwe (kortlopende) concessies toe te staan dat reizigers (evenals nu) óók in de middagspits tussen 15:00 - 18:30 uur maximaal 15 minuten mogen staan. Wilt u hiermee instemmen? Indien nee, wilt u dan verduidelijken waarom deze eis voor de middagspits t.o.v. de huidige concessie zo is aangescherpt?	Wij handhaven de tekst in PvE artikel 4.1.3, en stemmen niet in met uw voorstel. In de aanbesteding van lopende concessie Twente-ZHO is in tegenstelling tot bij de nu lopende aanbesteding gewerkt met een door de concessieverlener gedefinieerde minimale zitplaatscapaciteit per rit, welke effect heeft op de kans dat reizigers moeten staan.	Nee	-	-
38	Programma van Eisen	1	1.4	9	Tekstverduidelijking	In de laatste zin van hoofdstuk 1.4 staat de term 'conceTreinen' vermeld. We veronderstellen dat hier een deel van de zin ontbreekt. Wilt u dit verduidelijken?	Dit betreft een typfout. De tekst wordt aangepast.	Ja, Programma van Eisen	*Programma van Eisen, 1.4:* De Concessiehouder dient voor deze overbrugging conceTreinen in te zetten op de Treindienst Zutphen-Hengelo-Oldenzaal die geschikt zijn voor de infrastructuur die er ligt.	*Programma van Eisen, 1.4:* De Concessiehouder dient voor deze overbrugging Treinen in te zetten op de Treindienst Zutphen-Hengelo-Oldenzaal die geschikt zijn voor de infrastructuur die er ligt.
39	Programma van Eisen	10	10.7.11	61	Cybersecurity	In eis 10.7.11 wordt verwezen naar de ENCS EV Charging Systems Security Requirements. Deze standaard lijkt primair gericht op elektrische voertuigen en laadinfrastructuur, zoals veelal voorkomt binnen busconcessies. Kunt u verduidelijken op welke systemen binnen deze treinconcessie deze eis van toepassing is en welke onderdelen van de treinexploitatie geacht worden aan deze eisen te voldoen?	Deze genoemde standaard is inderdaad primair gericht op elektrische voertuigen en laadinfrastructuur. Eis (10,7,11) vervalt daarom.	Ja, Programma van Eisen	*Programma van Eisen 10.7.11* De Concessiehouder werkt volgens de meest recente eisen van ENCS t.a.v. cyber security. Dit toont de Concessiehouder aan d.m.v. een cyber security testrapport van de ENCS. Bij een update van de EV Charging Systems Security Requirements voldoet de Concessiehouder hier binnen uiterlijk 12 maanden na release aan. De Concessiehouder werkt mee aan pentesten t.b.v. cyber security indien de Concessieverlener dit wenst.	~~Programma van Eisen 10.7.11~~ ~~De Concessiehouder werkt volgens de meest recente eisen van ENCS t.a.v. cyber security. Dit toont de Concessiehouder aan d.m.v. een cyber security testrapport van de ENCS.~~ ~~Bij een update van de EV Charging Systems Security Requirements voldoet de Concessiehouder hier binnen uiterlijk 12 maanden na release aan. De Concessiehouder werkt mee aan pentesten t.b.v. cyber security indien de Concessieverlener dit wenst.~~
40	Beschrijvend document	11	2	2.4	Rolstoeltoegankelijk toilet	In vraag/antwoord 23 van Nota van Inlichtingen 1 geeft u aan dat iedere rit uitgevoerd dient te worden met minimaal één treinstel dat is voorzien van een werkend rolstoelafhankelijk toilet. Wilt u de vierde bullit van de laatste alinea op pagina 11 van het Beschrijvend document hierop aanpassen?	Wij passen deze zin aan.	Ja, Beschrijvend Document	*Beschrijvend document, 2.4:* Al het Materieel is voorzien van een rolstoeltoegankelijk toilet;	*Beschrijvend document, 2.4:* Tijdens elke Rit kunnen Reizigers gebruik maken van een rolstoeltoegankelijk toilet;
41	Bijlage D2 Boetetabel	A	3	2	Punctualiteit (vertrek)	Artikel 4.2.1 van het PvE meldt u dat een trein nooit eerder van het station mag vertrekken dan in de in de dienstregeling vermelde vertrektijd op het betreffende station. De dienstregeling en reisinformatie communiceren vertrektijden op hele minuten. Kunt u bevestigen dat vertrek, zoals gebruikelijk, binnen de betreffende minuut als op tijd wordt aangemerkt?	Dat kunnen wij bevestigen.	Nee	-	-
42	Nota van Inlichtingen 1		Vraag 22		Bonus-malus regeling	Wij kunnen uw antwoord niet volgen. In onze optiek vallen de negatieve effecten van treinvrije periodes met treinvervangend vervoer op de reizigersopbrengsten in deze concessieperiode, terwijl het herstel van reizigersopbrengsten pas plaatsvindt in de opvolgende concessie. De kans voor de vervoerder voor het realiseren van een bonus wordt hierdoor lager, terwijl de kans op een malus juist groter wordt. Wij verzoeken u de regeling zodanig aan te passen, dat inschrijvers niet met malusbedragen hoeven te rekenen, hetgeen het aanbod immers niet ten goede zal komen.	De Concessieverlener onderkent dat de bonus-malusregeling voor opbrengsten in een kortlopende overbruggingsconcessie, mede gelet op de voorgenomen elektrificatie en de mogelijke inzet van Treinvervangend Vervoer, tot onduidelijkheid en ongewenste effecten kan leiden. De Concessieverlener acht het daarom passender om de bonus-malusregeling voor opbrengsten te laten vervallen. Hiermee wordt de systematiek vereenvoudigd en wordt beter aangesloten bij het uitgangspunt dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de Concessieverlener ligt	Ja, Financiele bepalingen	*Artikel 11.1 Financiële Bepalingen* *(tekst conform versie Nvt-1, niet opgenomen)*	*Artikel 11.1 Financiële Bepalingen* De oorspronkelijke tekst van artikel 11.1 is doorgehaald.
43	Beschrijvend document	Nota van Inlichtir	3.4	19	Nota van Inlichtingen	Wij willen u vragen om ook in de derde Nota van Inlichtingen nieuwe vragen toe te staan gezien het korte tijdsbestek van deze aanbesteding	Dit is akkoord. In de derde vragenronde kunnen ook nieuwe vragen worden gesteld. Wij passen paragraaf 3.4 hierop aan.	Ja, Beschrijvend document	*Beschrijvend document 3.4:* Vragen tijdens de derde vragenronde mogen uitsluitend betrekking hebben op: • de antwoorden en mededelingen van de Concessieverlener opgenomen in de gepubliceerde Nota van Inlichtingen 1 en 2; of • naar aanleiding van deze antwoorden en mededelingen: O gepubliceerde aanpassingen in het Beschrijvend document, de standaardformulieren en bijlagen; en O verstrekte aanvullende informatie.	*Beschrijvend document 3.4:* ~~Vragen tijdens de derde vragenronde mogen uitsluitend betrekking hebben op: • de antwoorden en mededelingen van de Concessieverlener opgenomen in de gepubliceerde Nota van Inlichtingen 1 en 2; of • naar aanleiding van deze antwoorden en mededelingen: O gepubliceerde aanpassingen in het Beschrijvend document, de standaardformulieren en bijlagen; en O verstrekte aanvullende informatie.~~
45	Beschrijvend document	7	7.4.1	58	Zitplaatsen	In de huidige concessie wordt een klapstoel voor de bepaling van de zitplaatscapaciteit als één zitplaats meegeteld. In de nieuwe aanbesteding wordt hiervoor een factor 0,5 gehanteerd. Kunt u de reden voor deze wijziging toelichten? Tevens verzoeken wij u de waardering te heroverwegen en klapstoelen, evenals in de huidige concessie, als één zitplaats mee te laten tellen.	Een Klapstoel kan zowel als zit- als staanplaats functioneren en heeft doorgaans een beperkt comfort ten opzichte van een Zitplaats. Daarom hebben wij er bewust voor gekozen voor Klapstoelen de factor 0,5 te hanteren.	Nee	-	-
46	Standaardformulier 16				verkeerde stationsklasse Goor	In het standaardformulier 16 – Dienstregeling en capaciteit- staan in kolom C de stationsklassen per station. Station Goor heeft in de verschillende tabellen stationsklasse 'halte', terwijl dit volgens de netverklaring 2026 stationsklasse 'basis' moet zijn. Zouden jullie dit in het standaardformulier willen aanpassen?	Wij passen dit aan in standaardformulier 16.	Ja, standaardformulier 16	*Standaardformulier 16, regel 13:* Halte	*Standaardformulier 16, regel 13:* Basis
47	Nota van Inlichtingen 1		M3		Boetetabel	Afgelopen vrijdag 16 oktober heeft u de boetetabel gepubliceerd. Het doorgronden van de impact van deze tabel op basis van te verwachten prestaties vergt tijd. Wij willen u daarom vragen toe te staan dat er in de derde Nota van Inlichtingen ronde nog (nieuwe) vragen gesteld mogen worden in relatie tot deze boetetabel. Stemt u hiermee in?	Dit is akkoord, zie ook het antwoord op vraag 43.	Ja, Beschrijvend document, zie vraag 43.	-	-

48	Beschrijvend document	4	4.6	27	Prijspeil aanbesteding	Op dit moment zijn de ontwikkeling van brandstofprijzen als ook de personele kosten zeer onzeker. We moeten onze offerte baseren op prijspeil 2026, waardoor kostenontwikkelingen in de laatste maanden van 2026 niet ondervangen worden in de indexatie. Gezien de indiendatum en de gebruikelijke besluitvormingstrajecten die inschrijvers moeten doorlopen is het immers niet mogelijk alle werkelijke kostenontwikkelingen van 2026 te verwerken in de inschrijving. Dit betekent een groot risico voor inschrijvers. Wij verzoeken u om dat risico bij ons weg te nemen en in te mogen dienen op het prijsniveau van 1 januari tot en met 16 september 2026 (publicatiedatum) en dat als prijspeil 2026 te hanteren.	Gelet op de gewijzigde indieningsdatum, zie vraag 75, mag van Inschrijvers worden verwacht dat zij op basis hiervan een voldoende betrouwbare inschatting kunnen maken van hun prijsstelling op prijspeil 2026.	Nee	-	-
49	Nota van Inlichtingen 1		Vraag 10		Moedergarantie	Wij begrijpen dat u vanuit continuïteitsoogpunt wilt voorkomen dat de werkmaatschappij failliet gaat als deze onverantwoorde risico's neemt, die hij niet kan dragen. Een dergelijk risico zal zich echter eerder voordoen bij een werkmaatschappij die voor meer dan 30% van zijn omzet afhankelijk is van de onderhavige concessie, dan bij een werkmaatschappij van wie de onderhavige concessie slechts een zeer klein percentage van de omzet bedraagt. Het is disproportioneel en in strijd met het gelijkheidsbeginsel om van een concessiehouder, bij wie u geen risico op faillissement loopt, dezelfde zekerheid te verlangen als van een concessiehouder bij wie u wel het genoemde risico op faillissement loopt. Oftewel: er is sprake van ongelijke gevallen, die u ook ongelijk moet behandelen. Wij verzoeken u dan ook om de onderhavige eis te schrappen, althans om deze enkel te verlangen van een inschrijver wiens jaarlijkse omzet lager is dan € 250 miljoen (meer dan 10 keer de verwachte jaaromzet van de Concessie ZHO).	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.			
50	Nota van Inlichtingen 1		Vraag 12		Moedergarantie	Het is correct dat de gevraagde garantie van de hoogste moedermaatschappij geen bankgarantie betreft. Inhoudelijk is de verlangde garantie echter dezelfde. Enkel degene die de garantie afgeeft, is dit niet. Wie de garantstelling afgeeft, is niet relevant voor de vraag of de hoogte van de garantstelling proportioneel is. Net als een bankgarantie legt ook een moedergarantie beslag op liquiditeit en kredietruimte. Een onbeperkte garantstelling (of een garantie van 100% van de opdrachtwaarde) is evident niet proportioneel. a.Wij verzoeken nogmaals met klem, om de garantstelling te beperken tot een bedrag dat in lijn is met uw reële risico. Op grond van wat gebruikelijk is in het economische verkeer, is dit een cap tussen 2.500.000 en € 5.000.000. b.Ook ligt het in de rede de garantie te beperken tot de implementatiefase, of kort daarna. Tijdens de uitvoering van de concessie heeft u immers via de Financiële bepalingen voldoende sturingsmogelijkheden, in lijn met uw reële risico's en de kaders van de door u uitgevraagde dienstverlening en beschikbaar gestelde exploitatiebijdrage, om de concessiehouder aan haar verplichtingen te houden.	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.			
51	Nota van Inlichtingen 1		Vraag 14		Moedergarantie	U geeft aan dat de concessieverlener 'altijd eerst' de concessiehouder zal aanspreken. Wij verzoeken u artikel 2 lid 2 van de garantie daarop aan te passen, zodat duidelijk blijkt dat het recht om direct de garantsteller aan te spreken is voorbehouden tot uitzonderlijke omstandigheden. Tekstvoorstel: 'Concessieverlener spreekt Garant pas aan, nadat (a) Concessieverlener Concessiehouder schriftelijk heeft gesommeerd de betreffende verplichting na te komen, en Concessiehouder daaraan niet binnen 30 dagen na ontvangst van die sommatie volledig heeft voldaan en (b) Concessieverlener de overige ten behoeve van haar gestelde zekerheden heeft uitgewonnen. Concessieverlener kan Garant enkel direct aanspreken als sprake is van uitzonderlijke omstandigheden waarbij reeds op voorhand vast staat dat sommatie van de Concessiehouder niet leidt tot nakoming.'	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.			
52	Beschrijvend document	7	7.6	63	Kwaliteitsplan	Onder paragraaf 7.6.2 Kwaliteit van het Materieel, onderdeel e, vraagt u om maatregelen die naar ons oordeel betrekking hebben op de kwaliteit van de uitvoering en niet op de kwaliteit van het materieel. Bovendien lijkt deze uitvraag inhoudelijk reeds te worden afgedekt onder paragraaf 7.6.1 Kwaliteit van de uitvoering, onderdelen C en G. Deelt u onze interpretatie en bent u bereid onderdeel 7.6.2.e te laten vervallen om een dubbele uitvraag te voorkomen?	Dit is akkoord. Onderdeel 7.6.2.e komt te vervallen.	Ja, Beschrijvend Document	*Beschrijvend document 7.6.2:* e. Welke maatregelen Inschrijver neemt om ervoor te zorgen dat wanneer het Materieel niet beschikbaar is – gepland of ongepland – de hinder voor de Reiziger beperkt blijft.	*Beschrijvend document 7.6.2:* ~~e. Welke maatregelen Inschrijver neemt om ervoor te zorgen dat wanneer het Materieel niet beschikbaar is – gepland of ongepland – de hinder voor de Reiziger beperkt blijft.~~
53	Programma van Eisen	2	2.2.4	13	Concessiejaarplan	In artikel 2.2.4 geeft u aan dat het eerste concessiejaarplan voor 1 augustus 2029 dient te worden opgesteld. In Bijlage C01 Plancyclus van het Programma van Eisen lezen wij echter dat dit plan ook voor het eerste concessiejaar opgeleverd moet worden. Wilt u dit verduidelijken waar wij vanuit dienen te gaan?	Het eerste concessiejaarplan dient in 2028 te worden opgesteld. Wij passen de tekst in artikel 2.2.4 en in PvE bijlage C01 hier op aan.	Ja, Programma van Eisen en PvE Bijlage C01.	*Programma van Eisen 2.2.4:* De Concessiehouder biedt jaarlijks vóór 1 augustus, voor het eerst voor 1 augustus 2029, het Concessiejaarplan voor het volgende Dienstregelingjaar ter toetsing aan de Concessieverlener aan. De Concessiehouder gaat in het Concessiejaarplan in ieder geval in op: *Programma van Eisen bijlage C01, voettekst:* Ontwikkelplan en concessiejaarplan zijn niet van toepassing.	*Programma van Eisen 2.2.4:* De Concessiehouder biedt jaarlijks vóór 1 augustus, voor het eerst voor 1 augustus 2028, het Concessiejaarplan voor het volgende Dienstregelingjaar ter toetsing aan de Concessieverlener aan. De Concessiehouder gaat in het Concessiejaarplan in ieder geval in op: *Programma van Eisen bijlage C01, voettekst:* Ontwikkelplan is niet van toepassing.
54	Beschrijvend document	6	6.4.11.a	45	DCRI	U vraagt in hoofdstuk 11 van het Implementatieplan onderdeel a hoe we de organisatie van de (management)informatiestroom borgen m.b.t. DCRI. DCRI vinden we echter alleen terug in artikel 8.1.4 van het Programma van Eisen en niet onder hoofdstuk 12 van het Programma van Eisen zoals onder punt 11 van de uitvraag staat vermeld. Wilt u verduidelijken wat u precies onder punt a van artikel 6.4.11 wenst te ontvangen?	Wij voegen hiertoe eis 12,3,1.2 toe aan het Programma van Eisen.	Ja, Programma van Eisen	-	*Programma van Eisen, 12.3.1.2:* Concessiehouder sluit ten minste voor de duur van de Concessie een overeenkomst af met NS DCRI (dienstencentrum reisinformatie) ten behoeve van het aanleveren en distribueren van realtime reizigersinformatie. Deze informatie bevat ook actuele reisinformatie over de lengte van het in te zetten Materieel.
55	Bijlage C Programma van	5.1 Algemene eisen Materieel	5.1.2	27	Reservetreinstel	Begrijpt Inschrijver eis 5.1.2 juist dat het minimaal vereiste reservetreinstellen te allen tijde aanvullend beschikbaar moet zijn bovenop de treinstellen die nodig zijn voor de dienstregeling én de treinstellen die op dat moment regulier onderhoud of revisie ondergaan?	Van de vereiste reservetreinstellen mag er 1 in regulier onderhoud of revisie zijn.	Nee	-	-
56	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.1	48	Gunningscriteria	Uit de aanbestedingsstukken begrijpen wij dat voor verschillende kwantitatief beoordeelde materieelkenmerken de maximale score kan worden behaald met materieel dat reeds in de huidige concessie wordt ingezet. Een zittende concessiehouder kan daardoor mogelijk met bestaand materieel aan deze kenmerken voldoen, terwijl andere inschrijvers hiervoor aanpassingen aan of investeringen in materieel moeten doen. Kan de Concessieverlener toelichten hoe zij bij de gekozen beoordelingssystematiek een gelijk speelveld tussen inschrijvers borgt, mede gelet op eventuele verschillen in uitgangspositie ten aanzien van beschikbaar materieel?	De Concessieverlener heeft het gunningsmodel vormgegeven vanuit de behoefte van de Reizigers en de huidige reizigersaantallen, zoals weergegeven in de klantwenspiramide. Onderdelen die voor de Reiziger van meerwaarde zijn, zoals stroomvoorzieningen en een stilte-/werkcoupé, zijn daarom als gunningscriterium opgenomen in het gunningsmodel. Deze criteria zijn materieelneutraal geformuleerd: de score hangt af van de aangeboden kenmerken en niet van de herkomst van het Materieel. Iedere Inschrijver kan de maximale score behalen, ongeacht of dit met bestaand Materieel of met nieuw te verwerven of aan te passen Materieel gebeurt. Zie ook de antwoorden op de vragen 63 en 66.	Nee	-	-
57	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.4	60	Stroomaansluiting	In paragraaf 7.4.3 staat: "Indien één stroomaansluiting is bedoeld voor meerdere Zitplaatsen, mogen maximaal twee Zitplaatsen als 'voorzien van stroomaansluiting' worden meegeteld." Kan Concessieverlener bevestigen dat één fysieke stroomaansluiting voldoende is om maximaal twee Zitplaatsen als 'voorzien van stroomaansluiting' mee te tellen, ook wanneer slechts één van deze Zitplaatsen de aansluiting op enig moment kan gebruiken?	Ja, dit kunnen wij bevestigen.	Nee	-	-
58	Bijlage C Programma van	1. Inleiding	1.2	7		In het Programma van Eisen (inleiding, p. 7) stelt de Concessieverlener: "De voorkeur gaat ernaar uit dit te laten samenlopen met de geplande vervanging van de huidige dieselvloot." Hiermee spreekt de Concessieverlener een voorkeur uit voor voortzetting van de inzet van de huidige dieselvloot tot aan elektrificatie. Deze vloot maakt echter geen onderdeel uit van een materieelovernameregeling en is daarmee niet onder gelijke voorwaarden beschikbaar voor alle inschrijvers. Kan de Concessieverlener toelichten hoe deze uitgesproken voorkeur zich verhoudt tot het uitgangspunt van gelijke behandeling van inschrijvers?	Dank voor uw opmerking. Wij hebben niet beoogd een voorkeur uit te spreken voor (voortzetting van) de inzet van een bepaald type Materieel tot aan elektrificatie en schrappen daarom deze zin.	Ja. Programma van Eisen	*Programma van Eisen, 1.2:* De voorkeur gaat ernaar uit dit te laten samenlopen met de geplande vervanging van de huidige dieselvloot	*Programma van Eisen, 1.2:* ~~De voorkeur gaat ernaar uit dit te laten samenlopen met de geplande vervanging van de huidige dieselvloot~~
59	Bijlage C Programma van	1. Inleiding	1.3	9	Vervoersbewijzen	Kan de Concessieverlener nader definiëren wanneer volgens haar sprake is van "behoefte" als bedoeld in de eis "Vervoerbewijzen zijn verkrijgbaar op Stations zolang deze behoefte bestaat"? Tevens verzoeken wij om verstrekking van de huidige afzetcijfers en beschikbare trendgegevens per station, zodat inschrijvers objectief kunnen bepalen welke verkoopvoorzieningen gedurende de concessie noodzakelijk zijn.	Uitgangspunt is dat waar nu apparatuur aanwezig is, deze ook in de nieuwe Concessie aangeboden wordt.	Nee	-	-

60	Bijlage C Programma van	4. Uitvoeringskwaliteit	4.1.4	23	Evenementen	Kan de Concessieverlener een overzicht verstrekken van alle evenementen en overige situaties waarvoor de huidige vervoerder gedurende de afgelopen twee jaren aanvullende capaciteit heeft ingezet, inclusief de omvang van de extra inzet per gebeurtenis? Gelet op het feit dat de kosten en risico's van deze capaciteit volledig bij de toekomstige Concessiehouder worden neergelegd, achten wij deze informatie noodzakelijk om tot een gelijkwaardige en realistische inschrijving te kunnen komen.	*Wij hebben van de huidige concessiehouder de volgende informatie ontvangen:* Er zijn een aantal evenementen waarop extra capaciteit is ingezet. Carnaval Oldenzaal. Tijdens elke zondag van carnaval is er gereden met een frequentie van 30 minuten en is er extra materieel ingezet door Arriva. Ook zet Arriva extra BOA's in op deze momenten. FC Twente wedstrijden. Afhankelijk van de tegenpartij is er extra materieel ingezet door Arriva. Ook worden er door Arriva tijdens deze wedstrijden extra Service & Veiligheid medewerkers ingezet. Buitendienststellingen op naastgelegen trajecten. Met name op buitendienststellingen rondom Zwolle en Almelo waarbij het omreisadvies via Hengelo en Zutphen is, heeft Arriva waar mogelijk extra materieel ingezet.	Nee	-	-
61	Bijlage C Programma van	2. Scope concessie	2.2.5	14	Concessiejaarplan	In de concessiedocumenten is opgenomen dat de Concessiehouder in het laatste dienstregelingjaar medewerking verleent aan een zorgvuldige overgang naar de opvolgende Concessiehouder, waaronder het beschikbaar stellen van informatie over kwalificaties van personeel, het bieden van mogelijkheden voor wegbekendheid en praktijkervaring voor (nieuw) personeel en het faciliteren van een proefbedrijf. Kan de Concessieverlener bevestigen dat deze verplichtingen onverkort van toepassing zijn op de huidige concessiehouder indien de concessie wordt gegund aan een andere vervoerder? Daarnaast verzoeken wij de Concessieverlener toe te lichten: Welke concrete verplichtingen de huidige concessiehouder heeft ten aanzien van kennisoverdracht, opleiding en begeleiding van personeel van de opvolgende concessiehouder; Welke faciliteiten beschikbaar worden gesteld voor het verkrijgen van wegbekendheid door machinisten van de opvolgende concessiehouder; Op welke wijze en gedurende welke periode een proefbedrijf kan worden uitgevoerd; Welke waarborgen de Concessieverlener heeft opgenomen om een zorgvuldige en tijdige concessieovergang voor niet-zittende inschrijvers te garanderen. Wij verzoeken de Concessieverlener te bevestigen dat alle inschrijvers, ongeacht of zij de huidige concessiehouder zijn, in gelijke mate toegang krijgen tot de informatie, faciliteiten en ondersteuning die noodzakelijk zijn voor een succesvolle implementatie van de concessie.	Voor de nu lopende concessie Twente-ZHO gelden de voorschriften die opgenomen zijn in het nu geldige Programma van Eisen Twente-ZHO. In artikel 2.2.9 zijn de eisen als onderdeel van de plancyclus als volgt benoemd: In het Concessiejaarplan voor het laatste jaar van de Concessie gaat de Concessiehouder ook in op de doorontwikkeling van de Concessie na afloop van de Concessie, bijvoorbeeld als het gaat om de inzet van communicatiekanalen, de continuïteit van dienstverlening aan Reizigers en een zorgvuldige overdracht naar de opvolgende concessiehouder. De medewerking aan een zorgvuldige overdracht naar de opvolgende concessiehouder heeft in ieder geval betrekking op: • tijdig inzicht geven in de onderhoudsstaat van het over te dragen Materieel en kwalificaties van het over te nemen Personeel; • mogelijkheid bieden voor (nieuw) Personeel, met name machinisten, om wegbekendheid en ervaring op te doen; • gelegenheid bieden voor een proefbedrijf. De Concessiehouder stemt de inhoud van dit plan af met de opvolgende concessiehouder, voor zover op dat moment de opvolgende concessiehouder (al) bekend is. In de concessiebeschikking van lopende concessie Twente-ZHO is hiernaast over dit onderwerp een vergelijkbaar artikel opgenomen als in de concept concessiebeschikking voor de Concessie ZHO (artikel 8).	Nee	-	-
62	Bijlage C Programma van	2. Scope concessie	2.2.5	14	Concessiejaarplan	Kan de Concessieverlener toelichten: - Welke concrete verplichtingen de huidige concessiehouder heeft ten aanzien van kennisoverdracht, opleiding en begeleiding van personeel van de opvolgende concessiehouder; - Welke faciliteiten beschikbaar worden gesteld voor het verkrijgen van wegbekendheid door machinisten van de opvolgende concessiehouder; - Op welke wijze en gedurende welke periode een proefbedrijf kan worden uitgevoerd; - Welke waarborgen de Concessieverlener heeft opgenomen om een zorgvuldige en tijdige concessieovergang voor niet-zittende inschrijvers te garanderen. Wij verzoeken de Concessieverlener te bevestigen dat alle inschrijvers, ongeacht of zij de huidige concessiehouder zijn, in gelijke mate toegang krijgen tot de informatie, faciliteiten en ondersteuning die noodzakelijk zijn voor een succesvolle implementatie van de concessie.	Zie hiervoor het antwoord op vraag 61.	Nee	-	-
63	Beschrijvend Document	2. Scope concessie	2.10	16	Trein configuratie	Inschrijver constateert dat in de aanbestedingsstukken expliciet wordt gerekend en beoordeeld vanuit twee- en driebaks treinstellen, zijnde configuraties die overeenkomen met het huidige, niet-overneembare materieel van de zittende vervoerder. Hierdoor ontstaat de indruk dat de kenmerken van de huidige vloot als uitgangspunt zijn genomen voor de beoordeling. Kan de concessieverlener motiveren waarom deze keuze niet leidt tot een indirect voordeel voor de zittende vervoerder en hoe dit zich verhoudt tot de beginselen van gelijke behandeling en non-discriminatie? Tevens verzoeken wij de concessieverlener aan te tonen dat alternatieve materieelconcepten, zoals één of vierbaks treinstellen, onder de beoordelingssystematiek een gelijkwaardige kans hebben om de maximale score te behalen zonder dat daarbij eerst aansluiting moet worden gezocht bij de kenmerken van de huidige vloot.	Indien een Inschrijver wenst aan te bieden met andere configuraties dan twee- en driebakstreinstellen en van mening is dat het gunningsmodel daardoor tot een lagere score leidt, dan nodigt de Concessieverlener Inschrijvers uit om in de derde vragenronde concreet en specifiek aan te geven waar het gunningsmodel tot een negatief effect leidt. De Concessieverlener zal vervolgens overwegen om aanpassingen in het gunningsmodel te doen om hiermee eerlijke concurrentie mogelijk te maken. Binnen het gunningsmodel wordt zowel beoordeeld op het aantal Treinstellen als op het totaal aantal Zitplaatsen; er wordt niet beoordeeld op het aantal bakken per Treinstel. Hiermee kan de Inschrijver zelf tot een optimale inschrijving komen. Meer Treinstellen is van meerwaarde omdat hiermee meer flexibiliteit en robuustheid ontstaat. Meer Zitplaatsen is van meerwaarde voor de Reiziger. Zowel één-, twee-, drie- als vierbakstreinstellen kunnen hiermee worden aangeboden, mits deze aan de eisen uit het Programma van Eisen voldoen.	Nee	-	-
64	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.3.4	57	gelijk speelveld	In paragraaf G1.4 wordt als minimumeis gesteld dat ten minste 9 treinstellen worden aangeboden, waarbij expliciet wordt vermeld dat dit vergelijkbaar is met de huidige treinvloot. Tegelijkertijd is in paragraaf 2.8 opgenomen dat geen overnameregeling voor materieel geldt. Kan de concessieverlener toelichten waarom de omvang van de huidige vloot als referentiepunt wordt gehanteerd voor de beoordeling, terwijl deze vloot uitsluitend beschikbaar is voor de zittende vervoerder? Hoe is geborgd dat hiermee geen economisch voordeel ontstaat voor de zittende vervoerder ten opzichte van inschrijvers die materieel moeten verwerven of leasen ten behoeve van deze concessie?	Zie het antwoord op vraag 63 en vraag 65.	Nee	-	-
65	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.4.1	58	gelijk speelveld	Kan de concessieverlener toelichten waarom de ondergrens van 1.110 zitplaatsen expliciet is gebaseerd op de huidige zitplaatscapaciteit van de huidige vloot, terwijl deze vloot niet voor andere inschrijvers beschikbaar is? Op welke wijze is onderzocht dat deze capaciteit ook voor andere marktpartijen proportioneel en zonder onevenredige investeringen realiseerbaar is?	De ondergrens van 1.110 zitplaatsen is door de Concessieverlener bepaald op basis van de huidige en te verwachten vervoervraag en het minimaal benodigde capaciteitsniveau voor de uitvoering van de Concessie. Daarbij is aangesloten bij een zitplaatscapaciteit die vergelijkbaar is met de huidige situatie; dit referentiepunt is gebruikt om het gewenste capaciteitsniveau voor Reizigers te bepalen. De Concessieverlener heeft geen minimumeis geformuleerd die uitgaat van een specifiek type Materieel. Inschrijvers zijn vrij in hun keuze van Materieel, mits wordt voldaan aan de eisen uit het Programma van Eisen en het gevraagde minimale capaciteitsniveau. Daarbij heeft de Concessieverlener mede betrokken dat de beschikbaarheid van geschikt Materieel beperkt is en is om die reden gekozen voor een minimumniveau dat passend wordt geacht bij de aard en omvang van de Concessie.	Nee	-	-
66	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.3.4	57	gelijk speelveld	De ondergrens van de door u gestelde kwantitatieve eisen lijkt aan te sluiten bij de huidige vloot van de zittende vervoerder, welke niet ter overname wordt aangeboden. De bovengrens lijkt aan te sluiten bij de inzet van de gelijktijdig vrijkomende treinstellen uit de concessie Vechtdallijnen, waarvan u eveneens opdrachtgever bent en die eveneens in bezit zijn van de zittende vervoerder. Hierdoor is de zittende vervoerder in staat om de maximale kwantitatieve scores te behalen met reeds beschikbaar materieel. Na de versoepeling van de eis ten aanzien van een rolstoeltoegankelijk toilet lijkt dit bovendien mogelijk zonder aanvullende investeringen in het materieel. Kunt u toelichten op welke wijze deze eisen en bijbehorende scoregrenzen naar uw oordeel een gelijk speelveld tussen potentiële inschrijvers waarborgen?	De huidige Dienstregeling en Reizigersaantallen zijn als uitgangspunt genomen voor deze overbruggingsconcessie. Daarbij heeft de Concessieverlener een bandbreedte per criterium in acht genomen om concurrentie mogelijk te maken en om het positief te waarderen als een Inschrijver hoger dan de ondergrens inschrijft. De grenswaarden zijn niet afgeleid van het Materieel dat bij een bepaalde vervoerder beschikbaar is; iedere Inschrijver kan de maximale score behalen met Materieel dat voldoet aan het Programma van Eisen. Voor de rolstoeltoegankelijke toiletten verwijzen wij naar het antwoord op vraag 77.	Nee	-	-
67	Beschrijvend Document	2. Scope concessie	2.10	16	gelijk speelveld	In optie C wordt uitsluitend gevraagd naar prijsopgaven voor twee- en driebaks treinstellen. Inschrijvers kunnen echter ook andere materieelconfiguraties aanbieden, waaronder bijvoorbeeld één of vierbaksmaterieel. Kan de concessieverlener toelichten waarom uitsluitend twee- en driebaks treinstellen als uitgangspunt zijn gekozen? Hoe verhoudt deze keuze zich tot het uitgangspunt van een materieelneutrale aanbesteding, nu de genoemde configuraties overeenkomen met het momenteel ingezette materieel van de zittende vervoerder? Sluit u andere samenstellingen van het materieel uit?	Andere samenstellingen van het Materieel worden niet uitgesloten. Zie verder het antwoord op vraag 63.	Nee	-	-
68	Beschrijvend Document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de Aanbesteding	2.8	13	Level Playing Field	Inschrijver constateert dat op meerdere plaatsen in de aanbestedingsstukken referentiewaarden worden gehanteerd die expliciet of impliciet zijn ontleend aan de huidige vloot van de zittende vervoerder, waaronder de omvang van de treinvloot, de zitplaatscapaciteit en de gehanteerde treinstelconfiguraties. Tegelijkertijd bepaalt paragraaf 2.8 dat geen materieelovername plaatsvindt. Kan de concessieverlener toelichten hoe is geborgd dat de combinatie van deze keuzes niet leidt tot een structureel economisch voordeel voor de zittende vervoerder die reeds beschikt over materieel dat aansluit op de gehanteerde referenties, terwijl andere inschrijvers daarvoor aanvullende investeringen moeten doen?	Zie de antwoorden op de vragen 63 en 66.	Nee	-	-

69	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.4.4	61	Reisinformatie	Kan de concessieverlener toelichten waarom voor de normering van gunningscriterium G2.4 is aangesloten bij historische OV-Klantenbarometerresultaten uit de huidige concessie? Hoe is geborgd dat hiermee geen impliciete voorkeur ontstaat voor de huidige uitvoeringssituatie in plaats van voor objectief vergelijkbare marktprestaties?	De normering van gunningscriterium G2.4 sluit aan bij het niveau van reisinformatie dat Reizigers op dit moment gewend zijn, zoals dat tot uitdrukking komt in de OV-Klantenbarometerresultaten. Daarom blijft de OV-Klantenbarometer de meetmethodiek. Dit is een onafhankelijk, landelijk uitgevoerd klanttevredenheidsonderzoek, waarmee objectief wordt vastgesteld of de Reiziger de reisinformatie gelijk, beter of slechter ervaart. Iedere Inschrijver wordt op dezelfde wijze en met dezelfde meetmethode beoordeeld.	Nee	-	-
70	Programma van Eisen	9. Personeel	9.1	51	Goed werkgeverschap	In het kader van de overgang van onderneming en/of de verplichte overname van personeel door de nieuwe concessiehouder achten wij het van belang dat Inschrijvers kunnen beschikken over voldoende informatie om een realistische en vergelijkbare inschrijving op te stellen. Om de personele inzet, exploitatiekosten en dienstverlening correct te kunnen calculeren, verzoeken wij de Concessieverlener om de huidige vervoerder te laten voorzien in: de geldende bedrijfsregelingen, dienstregelingsafspraken en lokale afspraken die van toepassing zijn op het over te nemen personeel; de met het personeel en/of de personeelsvertegenwoordiging overeengekomen bouwstenen voor de samenstelling van diensten; de daarbij behorende normtijden, rijtijden, keertijden, opstart- en afsluittijden, overgangstijden en overige relevante planningsparameters; eventuele afspraken die afwijken van cao-bepalingen en die invloed hebben op de personeelsinzet en de roostering. Zonder deze informatie bestaat het risico dat Inschrijvers verschillende aannames hanteren, hetgeen de vergelijkbaarheid van de inschrijvingen kan beinvloeden. Daarnaast is deze informatie noodzakelijk om een soepele overgang van personeel naar een nieuwe concessiehouder te waarborgen. Wij verzoeken de Concessieverlener deze informatie via een Nota van Inlichtingen of aanvullende aanbestedingsdocumentatie aan alle Inschrijvers beschikbaar te stellen, zodat zij bij het opstellen van hun inschrijving van dezelfde uitgangspunten kunnen uitgaan.	De bedrijfsregelingen zijn gepubliceerd op het Informatieplatform PLEIO. Indien u nog informatie mist dient u dit aan te geven bij de volgende NvI ronde.	Nee	-	-
71	Beschrijvend Document	6.5 T3 implementatieplan	6.5	42	Bijlagen	U geeft op pagina 44, in de laatste alinea aan, dat de door u gevraagde bewijsstukken expliciet worden gevraagd bij de desbetreffende onderdelen. Echter zijn deze duidingen niet terug te vinden in de beschreven onderwerpen voor het implementatieplan. Kunt u bevestigen dat u geen bewijsstukken vraagt?	Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Er worden wel bewijsstukken gevraagd, onder andere onder 6. Materieel, punt b: inzet van Materieel, inclusief een beschrijving hoe de Inschrijver waarborgt dat bestaand Materieel tijdig kan worden ingezet voor de uitvoering van de Concessie conform het gestelde in het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten. Deze beschrijving is inclusief afspraken met leverancier(s), met toevoeging van gesloten overeenkomsten met leverancier(s) c.q. leasemaatschappij dan wel andere door de desbetreffende leverancier ondertekende documenten waarin een tijdige levering wordt gegarandeerd.	Nee	-	-
72	NVI 1	Vraag 23			Versoepeling eisen vanwege uitzonderlijke situatie	In antwoord op vraag 23 van NvI 1 heeft de Concessieverlener de oorspronkelijke eis dat ieder treinstel over een rolstoeltoegankelijk toilet moet beschikken versoepeld, met als toelichting: "Gezien deze uitzonderlijke situatie zijn wij bereid deze eis […] te versoepelen." Dit terwijl de Concessieverlener in de Nota van Uitgangspunten nog expliciet aan deze eis vasthield. Met deze wijziging kunnen treinstellen zonder rolstoeltoegankelijk toilet alsnog worden ingezet in gekoppelde samenstellingen, zonder kostbare ombouw. Dit kan een aanzienlijk investeringsvoordeel opleveren voor bepaalde inschrijvers, dat bovendien doorwerkt in de subsidiebehoefte en daarmee de score op gunningscriterium G5.1. Kan de Concessieverlener toelichten: - Welke uitzonderlijke omstandigheden aanleiding geven om de oorspronkelijke eis alsnog te versoepelen? - Hoe is beoordeeld en geborgd dat deze versoepeling geen onevenredig financieel voordeel oplevert voor bepaalde inschrijvers en daarmee het gelijke speelveld beinvloedt?	De uitzonderlijke omstandigheid wordt gevormd door de later dan oorspronkelijk beoogde realisatie van de elektrificatie van het traject. Hierdoor is sprake van een overbruggingsconcessie tot de elektrificatie gerealiseerd is. We willen zo veel mogelijk geinteresseerde partijen de mogelijkheid bieden om met voor hen beschikbaar Materieel een Inschrijving op te stellen.	Nee	-	-
73	NVI 1	Vraag 23			Versoepeling eisen vanwege uitzonderlijke situatie	In het Beschrijvend Document (optie C, RRReis-huisstijl) erkent de Concessieverlener dat investeringen in ouder materieel binnen de relatief korte concessieperiode moeilijk kunnen worden terugverdiend. Ook heeft de Concessieverlener in NvI 1, vraag 23, de toileteis versoepeld naar aanleiding van een verzoek waarin de hoge kosten en beperkte terugverdientijd van materieelaanpassingen worden aangevoerd. Dezelfde afweging is relevant voor de eisen aan reisinformatievoorziening aan boord. Het aanpassen, ontwikkelen, certificeren en toelaten van bestaande reisinformatiesystemen brengt aanzienlijke kosten en doorlooptijden met zich mee, terwijl deze investeringen slechts gedurende een beperkte concessieperiode kunnen worden benut. Is de Concessieverlener, vanuit dezelfde proportionaliteitsafweging, bereid de minimumeisen voor reisinformatie aan boord te beperken tot hetgeen is voorgeschreven in Verordening (EU) 2021/782? Aanvullende reizigersinformatie kan ook via andere, innovatieve communicatiemiddelen beschikbaar worden gesteld. De kwaliteit van de reisinformatievoorziening wordt bovendien al gewaardeerd via het kwantitatieve gunningscriterium voor reisinformatie (G2.4) en het kwalitatieve gunningscriterium G4.1. Daarmee blijft hoogwaardige informatievoorziening gestimuleerd, zonder dat kostbare systeemaanpassingen en omvangrijke toelatings- en validatieprocessen voor alle Inschrijvers verplicht worden gesteld.	Het verwijzen naar de door u genoemde EU-verordening is niet concreet. Wij verzoeken u daarom concreet te beschrijven op welke punten uit het Programma van Eisen u aansluiting zoekt bij de EU verordening en een voorstel te doen, zodat wij uw voorstel aan de hand daarvan kunnen beoordelen.	Nee	-	-
74	NVI 1	Vraag 23			Versoepeling eisen vanwege uitzonderlijke situatie	In het Beschrijvend Document (optie C, RRReis-huisstijl) erkent de Concessieverlener dat investeringen in ouder materieel binnen de relatief korte concessieperiode moeilijk kunnen worden terugverdiend. Ook heeft de Concessieverlener in NvI 1, vraag 23, de toileteis versoepeld naar aanleiding van een verzoek waarin de hoge kosten en beperkte terugverdientijd van materieelaanpassingen worden aangevoerd. Dezelfde afweging is relevant voor de eisen aan CCTV-systemen, in het bijzonder de verplichting tot audio-opnamen. Bestaande, goed werkende en toegelaten CCTV-installaties zonder deze functionaliteit worden momenteel al naar tevredenheid ingezet binnen een andere Nederlandse spoorconcessie. Het toevoegen van audio-opnamen brengt aanzienlijke investeringen, certificeringsactiviteiten en implementatierisico's met zich mee, terwijl deze investeringen slechts gedurende een beperkte concessieperiode kunnen worden benut. Voor zover ons bekend, schrijven Europese en nationale spoorwegregelgeving bovendien geen specifieke minimumeisen voor ten aanzien van aanvullende audio-opnamen. Is de Concessieverlener, vanuit dezelfde proportionaliteitsafweging, bereid de verplichting tot audio-opnamen te laten vervallen en bestaande, goed functionerende en toegelaten CCTV-installaties zonder deze functionaliteit te accepteren, mits de doelstellingen voor sociale veiligheid, incidentonderzoek en naleving van de geldende privacywetgeving worden gewaarborgd?	U verwijst in uw vraag, die over cameratoezicht gaat, naar vraag 23 uit de NvI-1, die echter betrekking heeft op toiletten in de trein. In ons antwoord beperken we ons tot paragraaf 10.6 uit het Programma van Eisen over cameratoezicht. We hebben begrip voor uw verwachting dat het inbouwen van audio-faciliteiten kan leiden tot aanvullende kosten en toelating. Indien voldoende kan worden aangetoond dat inschrijvers de doelstellingen voor sociale veiligheid, incidentonderzoek en naleving van de geldende privacywetgeving kunnen waarborgen, is de Concessieverlener bereid de eis voor audio-opnamen in dit geval te laten vervallen en de desbetreffende bepalingen uit het Programma van Eisen aan te passen.	Ja, Programma van Eisen	*10.6 Cameratoezicht* 10.6.1 De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het cameratoezicht in het Materieel en beschikt over een protocol cameratoezicht. 10.6.2 Het Materieel is voorzien van werkende camera's. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de camera's tijdens de dienstuitvoering te allen tijde zijn ingeschakeld en zowel beeld- als geluidsopnames maken, waarbij het interieur van de gehele Trein, de toegangsdeur tot het toilet en de instapzone direct buiten de Trein door de camerabeelden volledig gedekt zijn. 10.6.3 Het Materieel is voorzien van frontcamera's, die tijdens de dienstuitvoering opnames maken die van voldoende kwaliteit zijn om verschillende situaties te kunnen beoordelen. 10.6.4 De kwaliteit van de beeld- en geluidopnamen is zodanig dat persoonsherkenning mogelijk is en dat deze voldoet aan de eisen die de politie stelt. 10.6.5 De Concessiehouder bewaart alle beelden ten minste 72 uur en stelt de beeld-en geluidopnames op aanvraag veilig en ter beschikking aan de daartoe bevoegde Stakeholders, zoals politie of Openbaar Ministerie. 10.6.6 De Concessiehouder beschikt over een protocol dat in lijn is met de AVG voor het opslaan en beheren van beeld- en geluidopnames die zijn gemaakt door de camera's.	*10.6 Cameratoezicht* 10.6.1 De Concessiehouder is verantwoordelijk voor het cameratoezicht in het Materieel en beschikt over een protocol cameratoezicht. 10.6.2 Het Materieel is voorzien van werkende camera's. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de camera's tijdens de dienstuitvoering te allen tijde zijn ingeschakeld, waarbij het interieur van de gehele Trein, de toegangsdeur tot het toilet en de instapzone direct buiten de Trein door de camerabeelden volledig gedekt zijn. 10.6.3 Het Materieel is voorzien van frontcamera's, die tijdens de dienstuitvoering opnames maken die van voldoende kwaliteit zijn om verschillende situaties te kunnen beoordelen. 10.6.4 De kwaliteit van de beeldopnamen is zodanig dat persoonsherkenning mogelijk is en dat deze voldoet aan de eisen die de politie stelt. 10.6.5 De Concessiehouder bewaart alle beelden ten minste 72 uur en stelt de beeldopnames op aanvraag veilig en ter beschikking aan de daartoe bevoegde Stakeholders, zoals politie of Openbaar Ministerie. 10.6.6 De Concessiehouder beschikt over een protocol dat in lijn is met de AVG voor het opslaan en beheren van beeldopnames die zijn gemaakt door de camera's.

75	Beschrijvend Document	3. Aanbestedingsprocedure	3.2	17	Uitstel	De boetetabel (bijlage D2) is pas met Nota van Inlichtingen 1 beschikbaar gesteld. Ook de personeelsopgave is pas na publicatie van de aanbestedingsdocumenten verstrekt. Daarnaast zijn met Nvl 1 uitgangspunten voor het in te zetten materieel gewijzigd. Deze informatie en wijzigingen zijn van wezenlijk belang voor het beoordelen van financiële en operationele risico's, het uitwerken van de materieelstrategie en het maken van afspraken met leveranciers. De doorlooptijd van de aanbestedingsprocedure is bovendien relatief kort. Hoewel sprake is van een overbruggingsconcessie, vraagt de voorbereiding en contractering van materieel, onderhoud en andere essentiële voorzieningen om zorgvuldige afstemming, interne besluitvorming en goedkeuring door betrokken partijen. De huidige planning biedt hiervoor beperkte ruimte, zeker voor niet-zittende vervoerders die nog een materieelvloot moeten contracteren. Is de Aanbesteder bereid de inschrijftermijn met acht weken te verlengen, zodat Inschrijvers voldoende tijd krijgen om de later verstrekte informatie en gewijzigde uitgangspunten te verwerken en een goed onderbouwde, uitvoerbare en concurrerende inschrijving in te dienen? Een kortere verlenging biedt, mede vanwege de tussenliggende kerstvakantie en de benodigde interne en externe besluitvormingsprocessen, onvoldoende effectieve extra voorbereidingstijd.	Dit is akkoord. De nieuwe uiterste datum voor het indienen van de Inschrijving is 9 februari 2027 om 12:00 uur.	Ja, Beschrijvend document.	Uiterste inleverdatum en -tijdstip Inschrijvingen 15 december 2026, 12:00 uur Openen Inschrijvingen 15 december 2026, 12:05 uur	Uiterste inleverdatum en -tijdstip Inschrijvingen 9 februari 2027, 12:00 uur Openen Inschrijvingen 9 februari 2027, 12:05 uur
76	Nota van Inlichtingen 1	-			Level Playing Field	In Nota van Inlichtingen 1 (vraag 23) heeft de Aanbesteder de eis ten aanzien van rolstoeltoegankelijke toiletten versoepeld. Hierdoor hoeft bij inzet van twee gekoppelde treinstellen nog slechts één treinstel over een werkend toilet te beschikken. Dit betekent dat reizigers in het andere treinstel geen toegang hebben tot een toilet in hun eigen treinstel. Een toilet is een belangrijke basisvoorziening voor zowel toegankelijkheid als reiscomfort, niet uitsluitend voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. De versoepeling lijkt daarmee op gespannen voet te staan met de door de Aanbesteder gehanteerde piramide van reizigersbehoeften, waarin basisvoorzieningen voorafgaan aan aanvullende comfortvoorzieningen. Tegelijkertijd kent de Aanbesteder gunningspunten toe aan extra comfortvoorzieningen, zoals stroomvoorzieningen voor reizigers. Hoe verhoudt het accepteren van treinstellen zonder toilet zich tot het stimuleren van investeringen in aanvullende comfortvoorzieningen? En welke afweging rechtvaardigt dat een basisvoorziening als een toilet minder zwaar wordt gewogen dan bijvoorbeeld extra laadmogelijkheden? Is de Aanbesteder, gelet op het belang van toegankelijkheid, reiscomfort en de eigen uitgangspunten voor de reisbeleving, bereid deze versoepeling te heroverwegen en de oorspronkelijke eis te handhaven?	Nee, wij hiertoe niet bereid. Omdat wij het aanbieden van een [rolstoeltoegankelijk] toilet in ieder ingezet Treinstel wel als meerwaarde voor de Reiziger zien, passen wij het gunningsmodel hier op aan. Zie hiervoor het antwoord op vraag 77.	Ja, Beschrijvend document, zie vraag 77.	-	-
77	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.5		Beleving en toegevoegde waarde	In paragraaf 7.5 wordt aangegeven dat de Aanbesteder met het gunningscriterium Beleving en toegevoegde waarde (G3) een positieve reisbeleving wil stimuleren. De beoordeling is echter uitsluitend gebaseerd op de reinheid van het interieur (G3.1), terwijl ook andere aspecten, zoals toegankelijkheid en materieelcomfort, in belangrijke mate bijdragen aan de reisbeleving. Dit geldt temeer nu de Aanbesteder in Nvl 1, vraag 23, de minimumeis voor rolstoeltoegankelijke toiletten heeft versoepeld, waardoor niet langer ieder treinstel over een dergelijk toilet hoeft te beschikken. Is de Aanbesteder bereid het gunningscriterium G3 te verbreden, zodat Inschrijvers ook op andere aspecten van de reisbeleving kunnen worden beloond? Wij stellen hiervoor twee alternatieven voor: 1. Het totaaloordeel in de OV-Klantenbarometer als beoordelingsmaatstaf hanteren, zodat Inschrijvers worden gestimuleerd om de reisbeleving in brede zin te verbeteren. 2. Aanvullende kwantitatieve punten toekennen voor toegankelijkheid, bijvoorbeeld wanneer ieder ingezet treinstel beschikt over een werkend rolstoeltoegankelijk toilet, waarmee een hoger toegankelijkheidsniveau dan de minimumeis wordt aangeboden. Hiermee ontstaat ruimte om Inschrijvers niet uitsluitend op reinheid te onderscheiden, maar ook aantoonbare meerwaarde voor verschillende reizigersgroepen te waarderen.	Wij zijn niet bereid gunningscriterium G3 te verbreden met het totaaloordeel van de OV-Klantenbarometer. Er is hier bewust gekozen voor enkele aspecten. Het algemene kwaliteitsoordeel is wel een onderdeel van de bonus-malusregling. Wel zien wij het aanbieden van een [rolstoeltoegankelijk] toilet in ieder ingezet Treinstel als meerwaarde voor de Reiziger. Dit beoordelen wij binnen gunningscriterium G4.2 - Kwaliteit van het Materieel. Op dit gunningscriterium kunnen in totaal 14 punten worden behaald. Indien alle in te zetten Treinstellen over een [rolstoeltoegankelijk] toilet beschikken, dan worden hiervoor 2 van de 14 punten toegekend. De overige 12 van de 14 punten worden beoordeeld conform 'de wijze van beoordelen'. Wij passen het Beschrijvend document hierop aan.	Ja, Beschrijvend document	*7.6.2 Kwaliteit van het Materieel:* Tekst conform Beschrijvend document na Nvl-1.	*1. Nieuwe tekst in § 7.6.2 Kwaliteit van het Materieel (G4.2)* Invoegen na het kopje "Technische omschrijving Materieel" en vóór "Hoe aan te leveren". Rolstoeltoegankelijk toilet in ieder ingezet Treinstel (G4.2a) Het Programma van Eisen verplicht niet dat ieder Treinstel over een rolstoeltoegankelijk toilet beschikt (zie Nota van Inlichtingen 1, vraag 23). Voor de Concessieverlener heeft een rolstoeltoegankelijk toilet in ieder ingezet Treinstel wel meerwaarde. Dit sluit aan bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. De Concessieverlener waardeert dit daarom binnen gunningscriterium G4.2. De Inschrijver geeft in standaardformulier 19 (Opgave kwantitatief gunningscriterium) aan of hij toezegt dat ieder Treinstel dat hij in de Concessie inzet, beschikt over een werkend rolstoeltoegankelijk toilet. Onder "ieder ingezet Treinstel" valt al het Materieel dat in de Concessie wordt ingezet. Dat omvat ook Materieel dat als technische reserve wordt ingezet of dat Materieel vervangt tijdens gepland of ongepland onderhoud. Treinvervangend Vervoer valt hier niet onder. Uiterlijk zes (6) maanden na de start van de Concessie moet de Inschrijver eraan voldoen. Daarna geldt de toezegging voor de hele looptijd van de Concessie, en ook voor de optiejaren 2033 en 2034 als deze worden afgenomen. Uit de volgende stukken moet blijken dat ieder type Treinstel dat in de Concessie wordt ingezet over een rolstoeltoegankelijk toilet beschikt: • het materieeloverzicht (standaardformulier 17); • de afbeeldingen en technische tekeningen van het Materieel; • de technische omschrijving van het Materieel. Als die stukken de toezegging niet ondersteunen of er niet mee overeenkomen, worden voor G4.2a geen punten toegekend.
77 (vervolg)										*2. Nieuwe tekst bij de beoordeling* *Onder "Beoordeling G4: Kwaliteitsplan", na de bestaande tekst:* Beoordeling G4.2: Kwaliteit van het Materieel Op gunningscriterium G4.2 zijn in totaal 14 punten te behalen. Het criterium bestaat uit twee onderdelen: Onderdeel Omschrijving Wijze van beoordelen Maximale score G4.2a Rolstoeltoegankelijk toilet in ieder ingezet Treinstel Kwantitatief 2 G4.2b Kwaliteit van het Materieel Kwalitatief 12 G4.2 Totaal 14 G4.2a: Rolstoeltoegankelijk toilet De Inschrijver krijgt 2 punten als hij in standaardformulier 19 toezegt dat ieder ingezet Treinstel beschikt over een werkend rolstoeltoegankelijk toilet, en dit blijkt uit de stukken die bij § 7.6.2 worden gevraagd. In alle andere gevallen krijgt hij 0 punten. Er worden geen tussenliggende scores toegekend. Een rolstoeltoegankelijk toilet in een deel van de Treinstellen levert dus geen punten op. G4.2b: Kwaliteit van het Materieel De overige 12 punten worden kwalitatief beoordeeld, volgens de beoordelingsklassen in tabel 13 en de beoordelingsaspecten hierboven. Het aanbieden van een rolstoeltoegankelijk toilet in ieder ingezet Treinstel wordt al onder G4.2a gewaardeerd. Bij de beoordeling van G4.2b speelt het daarom geen rol meer. De score voor G4.2 wordt als volgt berekend: Score G4.2 = Score G4.2a + (percentage beoordelingsklasse G4.2b × 12 punten)
78	Bijlage D2	-			Boetetabellen	In de aanbestedingsleidraad is opgenomen dat Inschrijvers voor verschillende gunningscriteria hogere prestatienormen kunnen aanbieden dan de minimumeisen uit het Programma van Eisen. Deze aangeboden normen worden vervolgens onderdeel van de verplichtingen van de Concessiehouder. Kan de Aanbesteder bevestigen dat de in de boetetabel opgenomen sancties voor het niet behalen van deze prestaties worden toegepast op de door de Inschrijver aangeboden prestatienormen, en niet uitsluitend op de minimumnormen uit het Programma van Eisen of de aanbestedingsleidraad?	Ja, dit volgt uit het Beschrijvend document en de boeteregeling.	Nee	-	-
79	Programma van eisen	6.3 Informatie in Trein	6.3.5	34	Voertuigeisen	In het Programma van Eisen stelt u: "Het in te zetten Materieel is voorzien van een actuele bestemmingsaanduiding en het lijnnummer van de Treindienst aan de buitenzijde van de Trein. Van deze aanduidingen bevinden zich ten minste één aan de voorkant, één aan de achterkant en op een afstand van maximaal elke 25 meter één aan de zijkant aan beide zijden van de Trein." In antwoord op vraag 23 van Nota van Inlichtingen 1 geeft u aan dat u, gezien de uitzonderlijke situatie, bereid bent deze eis te versoepelen. De exacte positionering van de bestemmingsaanduidingen is in de praktijk mede afhankelijk van de positie van de deuren, ramen en overige voertuigcomponenten. Kan de concessieverlener bevestigen dat aan de eis wordt voldaan indien op iedere rijtuigbak aan beide zijden een actuele bestemmingsaanduiding en het lijnnummer van de treindienst aanwezig zijn, ongeacht de onderlinge afstand tussen de aanduidingen?	Ja, dit kunnen wij bevestigen. Wij passen de tekst in de eis hier op aan.	Ja, Programma van Eisen.	*Programma van Eisen, 6.3.5:* Het in te zetten Materieel is voorzien van een actuele bestemmingsaanduiding en het lijnnummer van de Treindienst aan de buitenzijde van de Trein. Van deze aanduidingen bevinden zich tenminste één aan de voorkant, één aan de achterkant en op een afstand van maximaal elke 25 meter één aan de zijkant aan beide zijkanten van de Trein.	*Programma van Eisen, 6.3.5:* Het in te zetten Materieel is voorzien van een actuele bestemmingsaanduiding en het lijnnummer van de Treindienst aan de buitenzijde van de Trein. Van deze aanduidingen bevinden zich tenminste één aan de voorkant, één aan de achterkant en op elke rijtuigbak één aan de zijkant aan beide zijkanten van de Trein.
80	Financiële bepalingen	6	11.1	14	Bonus-malus omzetgroei – eerste jaar	Artikel 11.1 bepaalt dat de bonus-malusregeling omzetgroei van toepassing is vanaf het tweede Kalenderjaar. De Concessie start op 10 december 2028. Kunt u bevestigen dat het eerste Kalenderjaar het deeljaar 10 t/m 31 december 2028 is, en dat de Reizigersopbrengsten over 2029 derhalve worden vergeleken met die over dit deeljaar (gecorrigeerd voor LTI en Dienstregelingskilometers)? Of is de regeling voor het eerst van toepassing over 2030 ten opzichte van 2029?	De bonus-malusregeling omzetgroei vervalt, zie het antwoord op vraag 42	Ja, Financiële bepalingen, zie vraag 42.	-	-

81	Financiële bepalingen	6	11.1 sub c	14	Bonus-malus omzetgroei – DRK-correctie	In aanvulling op het antwoord op vraag 22 van Nvl 1: wordt bij de correctie voor wijzigingen in de Dienstregeling (artikel 11.1 sub c) uitgegaan van de geplande of van de werkelijk met de Trein gereden Dienstregelingskilometers? Worden niet-gereden Ritten waarvoor (vervangend) busvervoer is ingezet, bijvoorbeeld vanwege de elektrificatie, buiten de Dienstregelingskilometers van dat jaar gelaten?	De bonus- malus regeling omzetgroei vervalt, zie het antwoord op vraag 42	Ja, Financiele bepalingen, zie vraag 42.	-	-
82	Beschrijvend document	2	2.6 / 2.7		Historische prestatie- en opbrengstdata	Kunt u voor de huidige Treindienst ZHO over 2024, 2025 en 2026 (tot heden) per maand de volgende gegevens verstrekken: (a) gerealiseerde Dienstregelingskilometers; (b) punctualiteit aankomst op de Eindpunten (≤ 2:59 minuten); (c) aantal te vroeg vertrokken Ritten; (d) Rituitval, gesplitst naar verwijtbaar en niet-verwijtbaar, zoals vastgelegd in het ProRail Dashboard KPI Treinpad? Dit is de bron waarop de boetes A1 t/m A3 uit Bijlage D2 worden vastgesteld; inschrijvers hebben deze gegevens nodig om de in standaardformulier 19 aan te bieden normen (G1.2 en G1.3) verantwoord te kunnen bepalen.	Op Pleio worden de gevraagde gegevens beschikbaar gesteld.	Nee	-	Bestand is toegevoegd aan Pleio-map "informatie huidige concessie".
83	Bijlage D2 Boetetabellen	A	A1 t/m A3	1	Grondslag boetes rituitval en punctualiteit	Bij de boetes A1 (Rituitval), A2 (punctualiteit aankomst) en A3 (punctualiteit vertrek) is de hoogte 0,035% van de geïndexeerde Exploitatiebijdrage per procentpunt normoverschrijding, gemeten per maand. Bij A3 staat daarbij "per maand". 1 Kunt u bevestigen of de grondslag de Exploitatiebijdrage op jaarbasis of de Exploitatiebijdrage van de betreffende maand is? 2 Kunt u daarnaast bevestigen dat een gedeeltelijk procentpunt naar rato wordt berekend (formule "x 100")?	1. De grondslag voor de boetes A1, A2 en A3 is de geïndexeerde Exploitatiebijdrage op jaarbasis. De verwijzing "per maand" ziet op de meetperiode waarover wordt vastgesteld of en in welke mate de norm is overschreden, niet op een maandelijkse Exploitatiebijdrage (zie ook bijlage D2.1 Rekenmodel boetetabel). 2. Ja. Indien sprake is van een gedeeltelijk procentpunt normoverschrijding, wordt de boete naar rato berekend. Er wordt dus niet afgerond op hele procentpunten	Nee	-	-
84	Bijlage D2 Boetetabellen	A	A1	1	Rituitval – verwijtbaarheid	Volgens artikel 4.3.2 van het Programma van Eisen geldt de norm voor Rituitval "ongeacht de vraag of sprake is van verwijtbaarheid", terwijl volgens boete A1 in Bijlage D2 een boete wordt opgelegd "als meer dan 4,0% van de geplande Ritten verwijtbaar is uitgevallen". 1. Kunt u bevestigen dat voor de boete uitsluitend verwijtbare Rituitval (artikel 4.3.4 PvE) meetelt, en 2. dat Rituitval als gevolg van de in artikel 4.3.5 PvE genoemde oorzaken, a. door ProRail als rode of zwarte dag gecategoriseerde dagen en b. in de Dienstregeling verwerkte buitendienststellingen niet meetelt?	1. Nee, voor de toepassing van boete A1 speelt de verwijtbaarheid geen rol; 2. Nee, dat kan niet in algemene zin worden bevestigd: a. Artikel 3.3 sub f onder ii van de Financiële Bepalingen genoemde rode en zwarte dagen zijn uitsluitend uitgezonderd voor de bepaling van de Exploitatiebijdrage en niet generiek voor de boeteregeling; b. Uitsluitend voor buitendienststellingen in verband met de elektrificatie is bepaald dat de uitgevallen Ritten niet meetellen in de boeteregeling voor het onderdeel Rituitval;	Nee	-	-
85	Bijlage D2 Boetetabellen	A	A1 / A2	1	Samenloop Rituitval en punctualiteit	1. Tellen uitgevallen Ritten en Ritten waarvoor Treinvervangend Vervoer is ingezet mee in de noemer en/of teller van de punctualiteitsmeting (A2 en A3)? 2. Met andere woorden: kan dezelfde uitgevallen Rit zowel tot een boete voor Rituitval (A1) als tot een boete voor punctualiteit (A2) leiden?	1. Uit artikel 3.3 sub d lid v van de financiele bepalingen vloeit dat uitgevallen Ritten en Ritten waarvoor Treinvervangend Vervoer is ingezet voor het bepalen van de boete meetellen in de teller van de puctualiteitsmeting maar niet in de noemer met uitzondering van het genoemde in artikel 3.3 sub g van de financiele bepalingen. *- Artikel 3.3. sub d lid v "het bepaalde onder iv laat de toepassing van een eventuele boete wegens Rituitval onverlet".* *- Artikel 3.3 sub g "Voor zover de buitendienststellingen zijn verwerkt in de Dienstregeling tellen de uitgevallen Ritten niet mee in Boeteregeling (bijlage D2) voor het onderdeel Rituitval".* 2. Nee, op basis van de definitie die ProRail hanteert ten behoeve van het opstellen van data over uitgevallen Ritten volgt dat uitgevallen Ritten niet meetellen bij de berekening van de punctualiteit.: *"Het percentage treinaankomsten waarbij het verschil tussen de oorspronkelijk geplande tijd en de vastgestelde realisatietijd kleiner is dan 3 minuten. Uitgevallen aankomsten en aankomsten van vervangende treinen worden niet meegerekend."*	Nee	-	-
86	Bijlage D2 Boetetabellen	A	A6	3	Toezichthouders – norm	Volgens boete A6 geldt als norm 10 fte Toezichthouders, of het aantal uit de Financieel Economische Onderbouwing indien dat hoger is. 1. Welke regel uit standaardformulier 14 geldt daarbij als referentie? 2. Tellen Servicemedewerkers die de functie combineren met die van Toezichthouder (artikel 9.2.2 PvE) en de 3 fte voor Enschede-Gronau (artikel 10.1.8 PvE) mee? 3. Wat wordt verstaan onder de "gemiddelde loonsom" in de formule?	1. De som van regel 6 van Excel werkblad A.03 'Loonkosten servicemedewerkers' en regel 6 van Excel werkblad A.03 'Loonkosten Toezichthouders' van standaardformulier 14 Financieel Economische onderbouwing. 2. Ja, deze tellen alle mee. 3. De gemiddelde loonsom zoals deze blijkt uit de op grond van artikel 19.3 sub g van de financiele bepalingen te verantwoorden loonkosten en full time equivalenten.	Ja, bijlage D2 Boetetabellen; en bijlage D2.1 Rekenmodel boetetabel	Bijlage D2 Boetetabel De Concessiehouder zet ten minste 10 fte Toezichthouders in de Concessie in. Bijlage D2.1, Rekenmodel boetetabel (Cel B54) - Voldoende toezichthouders (Cel C54) - De Concessiehouder heeft niet ten minste 10 fte Toezichthouders in de Concessie in.	Bijlage D2 Boetetabel De Concessiehouder zet ten minste 10 fte Toezichthouders **(of service-medewerkers die de functie combineren met de functie van Toezichthouder)** in de Concessie in. Bijlage D2.1, Rekenmodel boetetabel (Cel B54) - Voldoende toezichthouders **en of servicemedewerkers** (Cel C54) - De Concessiehouder heeft niet ten minste 10 fte Toezichthouders **(of service-medewerkers die de functie combineren met de functie van Toezichthouder)** in de Concessie in.
87	Programma van Eisen	7	7.6.3 / 7.6.4	40	Kaartautomaten – vervanging en boekwaarde	In aanvulling op vraag 26 van Nvl 1: volgens het Beschrijvend document (2.9) worden de huidige Kaartautomaten naar verwachting in 2027 vervangen door OVpay-servicezuilen. Het overzicht OV-terminals (juli 2026) vermeldt voor ZHO zeven automaten van het type TVM met een GPRS-verbinding. Kunt u aangeven (a) of deze zeven automaten de nieuwe OVpay-automaten zijn of de huidige OV-chipkaartautomaten; (b) wat de planning van de vervanging is; (c) per automaat de verwachte aanschafwaarde en plaatsingsdatum, zodat inschrijvers de boekwaarde op 10 december 2028 kunnen bepalen; en (d) of de automaten worden overgedragen met een toekomstvaste datacommunicatie, of dat eventuele vervanging van de GPRS-verbinding voor rekening van de Concessiehouder komt?	De automaten in het overzicht OV-terminals betreffen de huidige ov-chipkaartautomaten. *Aanvullend hebben wij van de huidige concessiehouder de volgende informatie ontvangen:* De verwachte aanschafwaarde bedraagt € 30.304,- (ex BTW) (inclusief plaatsingskosten) per automaat. Voor de automaat op station Hengelo Oost kunnen aanvullende kosten ontstaan in verband met de toekomstige (2029) verplaatsing naar een nieuwe locatie onder het RSK-meubel aan de andere zijde van het spoor. Deze eventuele meerkosten zijn op dit moment nog niet definitief vastgesteld maar bedragen op basis van een eerste inschatting van de uitvoerder ongeveer 25K. De afschrijvingsperiode van de nieuwe kaartautomaten bedraagt zes jaar. De simkaart en de bijbehorende communicatiemodule maken integraal onderdeel uit van de kaartautomaat en kunnen, indien gewenst, worden overgedragen aan een opvolgende vervoerder. De kaartautomaat communiceert via deze module met de backoffice van Arriva. Bij een wisseling van concessiehouder is vervanging van de simkaart en de communicatiemodule in beginsel niet noodzakelijk. Wel dient een opvolgende vervoerder de benodigde koppeling met de eigen backofficeomgeving te realiseren om de werking van de automaat te waarborgen.	Nee	-	-
88	Programma van Eisen	7	7.5.1	39	Kaartlezers – staat en contracten	De 28 Kaartlezers (type XV600) op het traject Zutphen-Oldenzaal zijn in 2017-2018 geplaatst. Zijn deze Kaartlezers geschikt voor OVpay (betalen met bankpas/creditcard) en wat is hun verwachte resterende levensduur? Komen kosten van door landelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld NOVB/OVpay) vereiste software- of hardware-aanpassingen voor rekening van de Concessiehouder? Worden lopende onderhouds-, licentie- en datacontracten voor Kaartlezers en Kaartautomaten overgedragen?	*Wij hebben van de huidige concessiehouder het volgende antwoord ontvangen:* Deze kaartlezers zijn geschikt voor betalen met OVpay. De leverancier geeft aan dat de resterende levensduur naar verwachting beperkt is vanwege verouderd moederbord.	Nee	-	-
89	Bijlage H Personeelsopga	B / I	tabel	6	Loonkosten per functie	De personeelsopgave geeft het aantal fte per functie (onderdeel B), maar de loonkosten (onderdeel I) alleen voor het directe personeel als geheel (€ 3.380.358 voor 42,7 fte plus 1,5 fte 0-urencontract). Kunt u de loonkosten (salaris, sociale lasten, pensioen, OT/GD/blokvergoeding en overwerk) uitsplitsen naar de functies machinist, machinist/autobuschauffeur en medewerker Service & Veiligheid?	Wij kunnen geen uitgesplitste loonkosten geven. De opgaaf voldoet aan de Wp2000.	Nee	-	-
90	Bijlage H Personeelsopga	B	tabel	6	BOA-bevoegdheden	In verband met artikel 10.5.2 PvE (alle Toezichthouders BOA-bevoegd): kan voor de 14,6 fte medewerkers Service & Veiligheid worden aangegeven hoeveel medewerkers een geldige BOA-akte domein 4 hebben, wanneer deze aktes verlopen en hoeveel medewerkers nog in opleiding zijn?	Voor een deel staan deze gegevens al in de Personeelsopgave: a. 12,6 fte BOA domein 4, b. 1 fte BOA in opleiding domein 4 en c. 1 fte BOA domein 4, autobuschauffeur. *Wij hebben daarnaast van de huidige concessiehouder het volgende antwoord ontvangen:* De personeelsopgave voldoet aan de Wp2000. De Concessieverlener heeft voor de uitvraag van de personeelsopgave aan de zittende concessiehouder gebruik gemaakt van een format dat ook door andere concessieverleners wordt gehanteerd en is afgestemd met de sector. Dit is de stand van zaken per peildatum. Er is geen reden aan te nemen dat de gegevens wijzigen per de einddatum van de huidige concessie. Onze verwachting is dat op het moment van einde van de concessie de BOA's beschikken over een geldige akte.	Nee	-	-
91	Beschrijvend document	6	6.3	41	FEO 2033-2034 en prijsbeoordeling	Naar aanleiding van het antwoord op vraag 20 van Nvl 1 (FEO voor 2028 t/m 2034): 1. wordt de Exploitatiebijdrage voor 2033 en 2034 bij verlenging vastgesteld op basis van de door de Inschrijver in standaardformulier 14 voor die jaren opgegeven bedragen? 2. Tellen de optiejaren 2033 en 2034 mee bij de bepaling van de gemiddelde Exploitatiebijdrage voor gunningscriterium G5 Prijs? 3. Hoe wordt de Exploitatiebijdrage bepaald bij een verlenging in delen van minder dan een Kalenderjaar?	1. Ja. Indien de Concessieverlener besluit tot verlenging, wordt de Exploitatiebijdrage voor 2033 en 2034 bepaald op basis van de door de Inschrijver in standaardformulier 14 voor die jaren opgegeven Financieel Economische Onderbouwing. 2. De optiejaren 2033 en 2034 tellen ook mee bij de bepaling van de gemiddelde Exploitatiebijdrage voor gunningscriterium G5, dit criterium is gebaseerd op de gemiddelde Exploitatiebijdrage zoals deze in standaardformulier 14 wordt berekend. In standaardformulier 14 gaat het om de waarde in CEL R147 3. Indien sprake is van een verlenging in delen van minder dan een Kalenderjaar, wordt de Exploitatiebijdrage voor het betreffende deel van het jaar naar rato bepaald, overeenkomstig het aantal dagen dat de Concessie in dat Kalenderjaar operationeel is. Daarbij geldt hetzelfde uitgangspunt als opgenomen in artikel 2.1 van de Financiële Bepalingen	Ja, Beschrijvend document In G5 een verwijzing opnemen naar standaardformulier 14, werkblad FEO, CEL R147	Beschrijvend document, paragraaf 7.7.1 Prijs (G5.1) De score wordt gebaseerd op de gemiddelde Exploitatiebijdrage zoals deze in van standaardformulier 14 wordt berekend.	Beschrijvend document, paragraaf 7.7.1 Prijs (G5.1) De score wordt gebaseerd op de gemiddelde Exploitatiebijdrage zoals deze in **werkblad 'FEO', cel R147 van** standaardformulier 14 wordt berekend.

92	Financiële bepalingen	2	3.3 sub g	7	Drempel 5% niet-gereden DRK	Naar aanleiding van het antwoord op vraag 21 van Nvt 1: 1. tellen buitendienststellingen die in de Dienstregeling zijn verwerkt mee voor de drempel van 5% van de geplande Dienstregelingskilometers? 2. Geldt de drempel per Kalenderjaar? 3. Is de businesscaseregeling ook van toepassing op niet-gereden Ritten als gevolg van reguliere (niet aan de elektrificatie gerelateerde) buitendienststellingen van ProRail?	1. Ja. Bij de bepaling van de 5%-drempel wordt als referentie uitgegaan van het aantal Dienstregelingskilometers dat de Inschrijver voor het betreffende jaar (of vergelijkbare periode) in zijn Inschrijving heeft aangeboden. Daartegen wordt afgezet het aantal Dienstregelingskilometers dat in datzelfde jaar (of vergelijkbare periode) vervalt als gevolg van de elektrificatie, ongeacht of deze uitval al dan niet vooraf in de Dienstregeling is verwerkt; 2. De drempel geldt niet per Kalenderjaar, maar per contractjaar of een daarmee vergelijkbare periode, zoals ook opgenomen in het antwoord op vraag 21 van Nvt 1. Hiervoor is bewust gekozen om te voorkomen dat het totale effect, gerekend over een periode van circa een jaar, in theorie vrijwel 10% zou kunnen bedragen; 3. Nee, de in vraag 21 van Nvt 1 bedoelde businesscaseregeling ziet uitsluitend op niet-gereden Ritten als gevolg van buitendienststellingen en Treinvervangend Vervoer in verband met de elektrificatie van Zutphen-Hengelo-Oldenzaal. Voor reguliere, niet aan de elektrificatie gerelateerde buitendienststellingen blijft het reguliere regime van toepassing.	Ja, Financiele bepalingen	Financiele bepalingen artikel 3.1 sub q Niet-gereden Ritten worden niet vergoed en worden verrekend op basis van lid 5. Indien het aantal niet-gereden Dienstregelingskilometers als gevolg van buitendienststellingen of Treinvervangend Vervoer in een contractjaar (of vergelijkbare periode) uitkomt boven 5% van het geplande aantal Dienstregelingskilometers	Financiele bepalingen artikel 3.1 sub q Niet-gereden Ritten worden niet vergoed en worden verrekend op basis van lid 5. Indien het aantal niet-gereden Dienstregelingskilometers als gevolg van buitendienststellingen of Treinvervangend Vervoer in een contractjaar (of vergelijkbare periode) uitkomt boven 5% van het geplande aantal Dienstregelingskilometers **overeenkomstig de Inschrijving** van dat jaar (of die vergelijkbare periode), kan.....
93	Beschrijvend document	2	2.10 (optie A)	15	Omvang buitendienststelling en elektrificatie	Kan de Concessieverlener (eventueel na afstemming met ProRail) per jaar een indicatie geven van de verwachte omvang en planning van buitendienststellingen in verband met de elektrificatie (aantal dagen of perioden, dagsoorten, deeltrajecten)? Inschrijvers hebben dit nodig voor de beprijzing van optie A, de raming van Minderwerk en de inschatting van de effecten op de bonus-malusregeling.	Voor de elektrificatie van de treindienst tussen Oldenzaal en Zutphen, ca. 42 km te elektrificeren spoor, is op dit moment nog geen informatie bekend over het aantal buitendienststellingen. De meest vergelijkbare referentie is de elektrificatie van de treindienst tussen Almelo en Hardenberg, ca. 18 km te elektrificeren spoor. Voor het project Almelo - Mariënberg heeft ProRail als maximale kaders voor de uitvoeringen de buitendienststelling geraamd op: • 2 tot 6 TVP's weekenden (52 uur) • 72 tot 87 TVP's weekdagen (9 uur per dag) Kanttekening hierbij is dat nog moet blijken of dagwerk/verlengde nachtgaten ook voor het trace ZHO haalbaar is.	Nee	-	-
94	Programma van Eisen	10	10.7.11	61	Cybersecurity ENCS	Artikel 10.7.11 verwijst naar de eisen van ENCS en de "EV Charging Systems Security Requirements". Deze eisen hebben betrekking op laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Is dit artikel van toepassing op de Treindienst ZHO, die met dieselmaterieel wordt uitgevoerd? Zo ja, op welke systemen?	Programma van Eisen 1.7.11 vervalt. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 39.	Ja, Programma van Eisen, zie vraag 39.	-	-
95	Programma van Eisen	8	8.3.2 / 8.5.6	47	Platform RRReis – regie en kosten	Volgens artikel 8.5.6 hebben de Provincies "in ieder geval tot eind 2027" de eindregie op het Platform RRReis. Wie heeft vanaf de start van de Concessie (10 december 2028) de eindregie, en hoe worden de kosten van beheer, onderhoud en doorontwikkeling dan over de Platformdeelnemers verdeeld? Dekt de minimale bijdrage van € 60.000 per jaar (artikel 8.3.2) alle structurele kosten van het Platform voor de Concessiehouder? Kunt u tevens aangeven welke kosten en werkzaamheden zijn inbegrepen in de indicatieve bijdrage van ca € 60.000 per jaar?	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.	Nee	-	-
96	Beschrijvend document	6	6.4	45	Verwijzing bijlage	In paragraaf 6.4, punt 13a, wordt verwezen naar "bijlage J". Wij nemen aan dat hier bijlage H (Personeelsopgave) wordt bedoeld. Kunt u dit bevestigen?	Ja, dit klopt. Wij passen de verwijzing aan.	Ja, Beschrijvend document	*Beschrijvend document 6.4:* a. onvoldoende (rijdend) Personeel voor de uitvoering van de Dienstregeling beschikbaar is of dreigt te zijn, bijvoorbeeld omdat van de huidige concessiehouder minder Personeel overkomt dan uit de personeelsopgaven in bijlage J volgt;	*Beschrijvend document 6.4:* a. onvoldoende (rijdend) Personeel voor de uitvoering van de Dienstregeling beschikbaar is of dreigt te zijn, bijvoorbeeld omdat van de huidige concessiehouder minder Personeel overkomt dan uit de personeelsopgaven in bijlage H volgt;
97	Beschrijvend document	2	inleiding	9	Overname andere Activa	In de inleiding van hoofdstuk 2 wordt een paragraaf "Overnameregeling andere Activa" genoemd. Deze paragraaf ontbreekt in het document. Kunt u bevestigen dat er naast de Kaartautomaten en Kaartlezers (paragraaf 2.9) geen andere activa door de Concessiehouder worden overgenomen?	Dit kunnen wij bevestigen.	Nee	-	-
98	Standaardformulier 14	FEO	I.01, I.02, D.01, N.04		Standaardformulier 14	In standaardformulier 14 (a) geeft regel I.02 een #REF-foutmelding; (b) zijn I.01 en D.01 vooraf ingevuld met 1 rit per dag (20.367 DRK); (c) verwijst N.04 naar F.09 in plaats van F.10; en (d) is het tabblad "C Kostenopgave Materieel" opgesteld voor busmaterieel. (e) Wilt u een gecorrigeerde versie publiceren, waarin ook de kolommen 2033 en 2034 conform het antwoord op vraag 20 van Nvt 1 zijn verwerkt?	a. Wij vermoeden dat uw opmerking betrekking heeft op cel D85 van het werkblad FEO. Wij zien geen #REF-foutmelding, deze verwijziging naar de specificatie I.01 is correct! b. Uw opmerking klopt, in cel A19 van werkblad I.01 is aangegeven dat dit fictieve gegevens betreffen die als voorbeeld dienen. c. Uw opmerking klopt, regel 137 van werkblad FEO verwijst tekstueel naar F.09 in plaats van F.10, de onderliggende verwijzigingen kloppen wel. Wij zullen in werkblad FEO, de inhoud van CEL D137 wijzigen van F.09 naar F.10 d. Excelwerkblad C Kostenopgave Materieel betrof een verborgen werkblad zonder functie in het model dat per abuis is opgenomen. Wij zullen het Excelwerkblad C Kostenopgave Materieel verwijderen. e. Wij zullen a.b.v. bovenstaande wijzigingen een gecorrigeerde versie publiceren, de kolommen 2033 en 2034 waren reeds opgenomen in standaardformulier 14. Vraag 20 van NVt betrof de omissie in het beschrijvenddocument waarin niet was opgenomen om ook de jaren 2033 en 2034 te vullen.	Ja, standaardformulier 14		- Verwijderen van verborgen werkblad C Kostenopgave Materieel - De inhoud van CEL D137 in werkblad FEO wijzigen van F.09 naar F.10
99	Beschrijvend document	7	7.7 / 7.7.1	66	Gunningscriterium G5.1 Prijs	De Concessieverlener stelt als doel van de Aanbesteding te komen tot een Concessiehouder die de Concessie uitvoert "tegen de beste kwaliteit binnen het beschikbaar gestelde financieel budget" en daarbij de kwaliteit van de Treindienst en de klantwaardering te behouden (paragraaf 2.3). Gunningscriterium G5.1 beloont Inschrijvers met maximaal 8 van de 100 punten voor een Exploitatiebijdrage tot € 1,0 miljoen per jaar onder het maximum van € 15,7 miljoen. Wij verzoeken de Concessieverlener G5.1 te laten vervallen en de 8 punten toe te voegen aan de kwaliteitscriteria (bijvoorbeeld G1 Betrouwbaarheid of G4 Kwaliteitsplan), zodat de Concessie wordt gegund op de beste kwaliteit binnen het vaste budget. Onderbouwing: 1. Het betreft een overbruggingsconcessie met een nominale duur van vier jaar, met materieel dat aan het einde niet wordt overgenomen (paragraaf 2.8). De beïnvloedbare kostenruimte is daardoor beperkt: een lagere Exploitatiebijdrage kan vrijwel alleen worden gerealiseerd door te besparen op personeelsinzet, onderhoud en reservecapaciteit, juist de factoren die de betrouwbaarheid (G1) bepalen. 2. Provinciale Staten van Overijssel hebben met de motie "OV dat weer loopt als een trein" (28 februari 2024) gevraagd om bij nieuwe concessieverleningen lessen te trekken om problemen met uitval en vertraging te voorkomen. Gedeputeerde Staten hebben naar aanleiding daarvan in december 2024 een verbeterplan opgesteld; in 2024 bleef volgens het jaarverslag € 2,7 miljoen onbesteed door uitval. 3. Ook landelijk is er aandacht voor de risico's van te scherpe biedingen. De memorie van toelichting bij de Wet provinciale inbesteding vervoerconcessies (Kamerstukken 36 569) wijst erop dat te lage biedingen gedurende de concessie worden gecompenseerd met besparingen op kwaliteit. 4. De financiële druk op vervoerders en concessies is groot. In oktober 2026 hebben de provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland besloten de concessie IJssel-Vecht vervroegd te beëindigen, omdat deze volgens de provincie "structureel uit balans" is door operationele tegenvallers, hogere kosten en externe omstandigheden; de inschrijving was bij de gunning nog beoordeeld als "ambitieus maar realistisch". Ook voor de treindienst Hengelo-Bielefeld moest de provincie in 2025 aanvullende middelen inzetten om een faillissement van de vervoerder te voorkomen. Landelijk constateert ABDTOPConsult (juli 2026) dat de indexering van de rijksbijdrage voor het regionale ov achterblijft bij de werkelijke kostenstijgingen. Prijsconcurrentie in deze vorm, bovenop een al krap budget, vergroot het risico dat een Inschrijving financieel onhoudbaar blijkt, met gevolgen voor de continuïteit en kwaliteit voor de Reiziger. Indien de Concessieverlener ondanks voorgaande feiten G5.1 toch wil handhaven: is de Concessieverlener dan bereid om op zijn minst het gewicht van G5.1 significant te verlagen?	Wij delen deze zienswijze niet. Zoals weergegeven in bijlage G kunnen met gunningscriterium G5.1 Prijs maximaal 8 van de 100 punten worden behaald; de overige 92 punten worden toegekend op de kwaliteitscriteria G1 tot en met G4. ook het aantal DRK kan gezien worden als 'prijs'. Dan ontstaat er een Prijs en Kwaliteitverhouding van 35 punten voor Prijs en 65 punten voor Kwaliteit. Een Exploitatiebijdrage lager dan € 14,7 miljoen per jaar levert bovendien geen extra punten op. Hiermee is de prijsconcurrentie bewust begrensd en worden Inschrijvers uitgedaagd om zo veel mogelijk kwaliteit te bieden binnen het beschikbare budget. De Concessieverlener ziet daarom geen aanleiding om G5.1 te laten vervallen of het gewicht ervan te verlagen. We sluiten hiermee aan bij de Mission Statemant Code Verantwoordelijk Marktgedrag Streekvervoer.			
100	Beschrijvend document	5	5.5 (GH3) / SF 10	38	Moedergarantie – garantsteller	In aanvulling op de antwoorden op de vragen 10 t/m 14 van Nvt 1: de moedergarantie in de huidige vorm maakt het voor Inschrijvers die deel uitmaken van een (internationaal) concern zeer lastig om in te schrijven. Concerns hanteren doorgaans treasury- en governanceregels die het afgeven van een garantie die onbegrensd is in bedrag, reikwijdte en duur niet toestaan, en een garantie van een aandeelhouder boven het groepshoofd is veelal niet mogelijk. Dit kan leiden tot minder of zelfs geen Inschrijvingen, terwijl de Concessieverlener juist gebaat is bij voldoende concurrentie. Wij onderschrijven het doel van de Concessieverlener (continuïteit van het openbaar vervoer en het voorkomen dat een moedermaatschappij een werkmaatschappij failliet laat gaan) en doen daarom hieronder voorstellen die dit doel volledig blijven dienen. Kunt u bevestigen dat onder "hoogste moedervennootschap" wordt verstaan de hoogste vennootschap van het concern waartoe de Inschrijver behoort die de Inschrijver in haar geconsolideerde jaarrekening opneemt en zeggenschap heeft over de vervoersactiviteiten (het groepshoofd), en niet een (indirecte) aandeelhouder daarboven, zoals een staatsondernemng of een institutionele belegger die geen operationele zeggenschap over de vervoersactiviteiten heeft?	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.	Nee	-	-
100 (vervolg)						Het groepshoofd is de entiteit die feitelijk in staat is de continuïteit van de werkmaatschappij te waarborgen. Is de Concessieverlener daarnaast bereid om, naar keuze van de Inschrijver, als gelijkwaardig alternatief een onherroepelijke bankgarantie van een in de EU gevestigde bank met ten minste een A-rating te aanvaarden? Uit het antwoord op vraag 12 van Nvt 1 begrijpen wij dat in de huidige concessie Twente-ZHO met een bankgarantie wordt gewerkt.			-	-
101	Beschrijvend document	5	5.5 (GH3) / SF 10	38	Moedergarantie – maximumbedrag	De moedergarantie ziet volgens het antwoord op vraag 12 van Nvt 1 op de volledige nakoming van alle verplichtingen, zonder maximum. Een garantie zonder maximumbedrag kan door veel concerns niet worden afgegeven, omdat de verplichting niet te kwantificeren is voor de beoordeling van risico, solvabiliteit en verslaggeving. Is de Concessieverlener bereid in standaardformulier 10 een maximumbedrag op te nemen dat in lijn is met andere Nederlandse OV-concessies in relatie tot de omvang van de contractwaarde, bijvoorbeeld € 0,5 miljoen? Ook de Financiële Bepalingen begrenzen de financiële gevolgen van tekortkomingen (de boetes bedragen per jaar maximaal 5% van de Exploitatiebijdrage, artikel 12.5); een begrensde garantie sluit hierbij aan. Een bankgarantie in deze vorm is erg kostbaar (inschrijvers betalen een percentage over de hoogte van het bedrag gedurende de looptijd van de garantie) en dit komt ten laste van het voorzieningenniveau in de concessie.	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.	Nee	-	-

102	Standaardformulier 10	-	reikwijdte		Moedergarantie – reikwijdte en uitsluitingen	Kunt u bevestigen dat (a) de aansprakelijkheid van de garant nooit verder gaat dan die van de Concessiehouder zelf uit hoofde van de Concessie, en dat de garant zich kan beroepen op dezelfde verweermiddelen als de Concessiehouder; (b) indirecte schade, gevolgschade en gederfde winst van de Concessieverlener buiten de garantie vallen? Is de Concessieverlener bereid standaardformulier 10 hierop aan te passen?	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.	Nee	-	-
103	Standaardformulier 10	-	looptijd		Moedergarantie – looptijd	Volgens het antwoord op vraag 13 van Nvl 1 geldt de moedergarantie voor de gehele looptijd van de Concessie. Kunt u bevestigen dat de garantie een vaste einddatum heeft, gekoppeld aan het einde van de Concessie (inclusief eventueel gelichte verlenging), vermeerderd met een beperkte termijn van bijvoorbeeld zes maanden waarbinnen nog aanspraken kunnen worden ingediend, en dat de garantie daarna van rechtswege vervalt? Is de Concessieverlener bereid dit in standaardformulier 10 op te nemen, en bij verlenging in delen (antwoord op vraag 19 van Nvl 1) te werken met een verlenging van de garantie per gelicht deel?	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.	Nee	-	-
104	Programma van Eisen	7	7.7.2	41	Duitse treindienst	Kunt u aangeven dat dit bedoelde tarief systeem te integreren is met OVCK en/of OV Pay?	De genoemde Duitse tariefsystemen worden naast OVPay en OVpay gevoerd. Het is dus niet te integreren met OVCK en/of OVPay.	Nee	-	-
105	Programma van Eisen	7	7.7.3	41	Duitse treindienst	Kunt u specifiek aangeven waar u op doelt met deze eis?	Hier wordt bedoeld dat reizigers die van de treindienst RB61 gebruik maken tussen Oldenzaal en Hengelo en v.v. naast het Duitse regionale tariefsysteem ook gebruik mogen maken van het Nederlandse tariefsysteem.	Nee	-	-
106	Programma van Eisen	8	8.5.7	50	verwijzing	U verwijst in deze eis naar eis 8.4.6. Deze kunnen we niet terugvinden in het document. Kunt u de juiste verwijzing geven?	Dank voor uw oplettendheid; wij passen de verwijzing aan naar eis 8.5.6.	Ja, Programma van Eisen	*Programma van Eisen 8.5.7:* De Concessiehouder zorgt ervoor dat de afspraken zoals bedoeld in artikel 8.4.6 waarborgen dat Reizigers voor hen relevante marketingacties en (reis)informatie ontvangen, dat andere concessies en Andere Mobiliteitsdiensten eenvoudig aan het Platform RRReis kunnen worden toegevoegd en dat communicatiekanalen en klantgegevens van RRReis en Blauwnet, met inachtneming van de AVG, overdraagbaar zijn naar een nieuwe beheerder van het Platform RRReis.	*Programma van Eisen 8.5.7:* De Concessiehouder zorgt ervoor dat de afspraken zoals bedoeld in artikel 8.5.6 waarborgen dat Reizigers voor hen relevante marketingacties en (reis)informatie ontvangen, dat andere concessies en Andere Mobiliteitsdiensten eenvoudig aan het Platform RRReis kunnen worden toegevoegd en dat communicatiekanalen en klantgegevens van RRReis en Blauwnet, met inachtneming van de AVG, overdraagbaar zijn naar een nieuwe beheerder van het Platform RRReis.
107	Programma van Eisen	8	8.3.5	47	Overdracht platform	Kan Concessieverlener bevestigen dat de verplichting tot "meewerken aan" een eventuele overdracht niet inhoudt dat de Concessiehouder zonder voorafgaande instemming verplicht kan worden aanvullende financiële verplichtingen, eigenaarschap, aansprakelijkheden of beheer- en exploitatierisico's op zich te nemen die niet reeds expliciet in de aanbestedingsstukken zijn beschreven en financieel zijn gekwantificeerd?	Wij beantwoorden deze vraag in Nota van Inlichtingen 3 of zo veel eerder als mogelijk.			
108	Programma van Eisen	8	8.3.3	47	Investeren	Hoe moet " investeren" gelezen worden in deze eis? Opdrachtgever beheert en financiert nu de webshop (PVS). Wil opdrachtgever bv. licenties geheel of gedeeltelijk overdragen of betekent "investeren" dat vervoerder capaciteit (FTE) en budget beschikbaar moet stellen op het gebied van beheer en doorontwikkeling? En met welke capaciteit en budget moet dan rekening gehouden worden?	De Concessiehouder werkt proactief en constructief mee aan en investeert waar nodig in de (door)ontwikkeling van een gezamenlijke webwinkel als onderdeel van het Platform RRReis voor de verkoop van abonnementen, kaartsoorten en actiematige tickets. Indien in de toekomst koppeling(en) van de webwinkel met zijn eigen systemen nodig en mogelijk zijn dan neemt de Concessiehouder deze voor rekening en zorgt de Concessiehouder ervoor dat binnen de voor de reiziger gewenste planning de koppeling met de webwinkel goed functioneert. Bij voorstellen voor het toevoegen van nieuwe functionaliteiten aan de webwinkel bepalen de Concessieverleners gezamenlijk met de Concessiehouder en andere Platformdeelnemers wie hiervoor de kosten dragen.	Nee	-	-
109	Programma van Eisen	8	7.6.2	40	National Action List	We gaan er van uit dat u met deze eis doelt op OVCK, en niet op OV Pay. Kunt u dat bevestigen?	Dat kunnen wij bevestigen.	Nee	-	-
110	Beschrijvend Document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.	48	Level Playing Field	In deze nota van inlichtingen hebben wij op uiteenlopende onderdelen uit de aanbestedingsstukken aandacht gevraagd voor onze zorg dat het gelijke speelveld niet is gewaarborgd. De eisen en voorwaarden in deze aanbestedingsprocedure zijn namelijk zwaar in het voordeel van de zittend vervoerder. Wij verzoeken u dan ook met klem om uw eisen en voorwaarden in lijn te brengen met de op u rustende aanbestedingsrechtelijke verplichtingen.	Wij hebben kennisgenomen van uw oproep. De Concessieverlener hecht aan een gelijk speelveld en heeft uw vragen hierover afzonderlijk beantwoord; zie onder meer de antwoorden op de vragen 56 en 63 tot en met 69. De Concessieverlener is van mening dat de eisen en voorwaarden in deze aanbesteding in lijn zijn met de toepasselijke aanbestedingsrechtelijke verplichtingen.	Nee	-	-
111	Beschrijvend Document	3. Aanbestedingsprocedure	3.6	20	Tegenstrijdigheden	Uit § 3.6 en § 6.2 Beschrijvend Document blijkt dat de door Concessieverlener gegeven interpretatie in voorkomend geval als doorslaggevend wordt aangemerkt. Deze interpretatieregel is in strijd met het recht. Aanbestedingsstukken dienen conform objectieve maatstaven te worden uitgelegd. De bedoelingen van de aanbestedende dienst mogen daarin niet worden betrokken, tenzij die bedoelingen expliciet in de aanbestedingsstukken tot uitdrukking zijn gebracht (zie bijv. ECLI:NL:CBB:2016:348, overweging 5.5). Bij uitlegdiscussies dient op grond van de aanbestedingsrechtelijke beginselen integendeel van het standpunt van potentiële inschrijvers te worden uitgegaan (vgl. C-368/10, overweging 52). De bepalingen in § 3.6 en 6.2 Beschrijvend Document zijn hiermee strijdig. Wij verzoeken u dan ook om deze paragrafen te schrappen of te herformuleren.	De Concessieverlener heeft het Beschrijvend document, de standaardformulieren en bijlagen met zorg samengesteld. Daarbij neemt de Concessieverlener vragen, zorgen en suggesties zeer serieus. Uitgangspunt is dat de Aanbestedingsstukken conform objectieve maatstaven worden uitgelegd, vanuit het perspectief van een redelijk geïnformeerde en normaal oplettende Inschrijver. Met paragraaf 3.6 en 6.2 beoogt de Concessieverlener hier niet van af te wijken. De bepalingen zijn bedoeld om Inschrijvers te stimuleren onduidelijkheden en tegenstrijdigheden tijdig in de vragenrondes voor te leggen, zodat de Concessieverlener deze voor alle Inschrijvers gelijk kan verduidelijken. De Concessieverlener beoogd niet om een effectieve rechtsbescherming te beperken.	Nee	-	-
112	Beschrijvend Document	3. Aanbestedingsprocedure	3.15	24	Verval van recht	In § 3.15, § 3.6 en § 6.2 Beschrijvend Document wordt herhaaldelijk gesproken van afstand van recht en verval van recht. Dergelijke bepalingen zijn onnodig, disproportioneel en beperken de mogelijkheden tot effectieve rechtsbescherming. Het is de primaire verplichting van Concessieverlener – en dus niet van (potentiële) inschrijvers – om in het kader van deze kortlopende Concessie de aanbestedingsrechtelijke beginselen na te leven. De door de Concessieverlener gewenste proactiviteit veronderstelt dat de Concessieverlener zelf zijn aanbestedingsstukken deugdelijk heeft geformuleerd. De sancties die Concessieverlener voorstaat, komen hiermee in strijd. Wij verzoeken u dan ook om deze paragrafen te schrappen of te herformuleren.	Zie het antwoord op vraag 111.	Nee	-	-
113	Beschrijvend Document	3. Aanbestedingsprocedure	3.4	18	NVI 3	In § 3.4 Beschrijvend Document beperkt u de mogelijkheden tot vragen stellen ten behoeve van NvI 3. Voor deze ongebruikelijke en disproportionele beperking geeft u evenmin een rechtvaardiging. Het is daarnaast in het belang van de Concessieverlener dat ook bij nota van inlichtingen 3 zo nodig nog 'nieuwe' vragen kunnen worden gesteld. Wij verzoeken u dan ook om deze beperking te schrappen.	Zie het antwoord op vraag 43.	Ja, Beschrijvend document, zie vraag 43.	-	-
M4	Achtergrondinformatie				MIPOV-data	*Mededeling van de Concessieverlener:* Aan de Pleio-omgeving zijn de volgende documenten toegevoegd: MIPOV-gegevens van juni tot en met september 2026.		Ja	-	16 bestanden MIPOV zijn toegevoegd aan de Pleio-omgeving. (Map 04 gegevens huidige concessie)