Mededelingen

Mede-deling (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Mededeling provincie
M11	N.v.t.	-	-		Nvl 3a	De Provincie publiceert hierbij een Nvl 3a met nagekomen vragen die weggevallen waren in Nvl 3 en een bijgewerkte versie van Standaardformulier A 11 Financieel economische onderbouwing (inclusief toelichting). Daarnaast zijn de volgende bijlagen gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd: (1) Aangepaste bijlage E 1 met meer duidelijkheid over de overnamewaarden voor de laadinfrastructuur (nog 1 openstaand punt) (2 en 3) De eerder in bijlage A 14 (Overzicht documenten en bijlagen) genoemde bijlage F 1 Factsheet personeelsvoorziening P+R USP en F 1 Factsheet personeelsvoorziening Utrecht Centraal Jaarbeurszijde – perron zijn gedeeld. (4) F 9 Haltelijst DRIS displays.xlsx is gedeeld naar aanleiding van vragen 636 + 637 in Nvl 3. (5) Memo F 9 Pilot eBussed Battery-storage en SMART-Chargingmet een beschrijving van de stand van zaken en geleerde lessen uit de pilot. (6) Onderzoeksvragen die de gemeente Amersfoort recent heeft neergelegd bij de concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht, die een plek zullen krijgen in het Vervoerplanproces voor de dienstregeling 2025. Deze onderzoeksvragen worden nu reeds ter informatie gedeeld met alle potentiële inschrijvers. Hierbij benadrukt de gemeente Amersfoort dat dit document een concept is en nog geen status heeft.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
394	Bijlage F9 (Rapport 'Toegankelijk busmaterieel provincie Utrecht')	1	1.2	5	Onderzoeksvragen	In dit onderzoeksrapport staat op pagina 5: "Dit onderzoek spitst zich toe op één specifiek onderwerp, namelijk de toegankelijk van het materieel, opgesplitst in vier onderzoeksvragen. Eén vraag heeft betrekking op de fysieke toegankelijkheid en drie vragen hebben betrekking op de mentale toegankelijkheid." Deze vier onderzoeksvragen komen niet expliciet terug in het rapport. Duidelijk is dat het onderzoek zich richt a) op vier doelgroepen en b) op vier fasen tijdens de reis. Maar hoe luiden de vier onderzoeksvragen (waarvan één dus over fysieke en drie over de mentale toegankelijkheid gaan)?	Het onderzoeksbureau geeft hierover aan: "Het onderzoek bestond uit een verkenning van (gebruikskant) 1.ervaren barrières door gebruikers uit 4 doelgroepen op basis van de klantreis (cf. jouw mail) 2.oplossingsrichtingen in het kader van deze barrières, in de vorm van materiele ingrepen. Incl. 4 ingrepen die vooraf gedefinieerd waren in de uitvraag van de provincie: a.transfer-rolstoel in de buurtbus om het in- en uitstappen te vergemakkelijken; b.de mogelijkheid om een rolstoelplek te reserveren in de bus; c.het voorzien van twee rolstoelplekken in de bus; d.het inzetten van voorspelbaar materieel. (aanbod-kant) 3.de realisatie en kosten van de ingrepen gedefinieerd in stap 2; 4.de haalbaarheid van deze ingrepen. De verwijzing naar de uitsplitsing van de onderzoeksvraag in vier subvragen, verwijst naar de vooraf gedefinieerde materiële ingrepen met als doel om toegankelijkheid te vergroten, waarbij het precies andersom is dan de tekst beschrijft: 3 oplossingen zijn gericht op fysieke toegankelijkheid (a,b, en c) en 1 op mentale toegankelijkheid (d). "
576	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz binnen en buiten		format 1a	laatste	gemiddeld tarief per betaal FTE	In de personeelsopgave verstrekt door Qbuzz voor zowel Binnen als Buiten zijn de personeelskosten voor de directen nagenoeg gelijk. De leeftijd en dienstjaren zijn voor beide populaties ook gelijkwaardig verdeeld. Echter de verhouding fte's tov totaal fte's die recht hebben op een overgangsregeling zijn wel verschillend. 41.7% bij binnen en 2.41% bij buiten. Dit moet een verschil in loonkosten per FTE tot gevolg hebben. Dit zien we echter niet terug in de opgaaf. Dit betekent dat de kosten van de overgangsregeling mogelijk niet zijn opgenomen in de PO opgaaf. Kunt u bevestigen dat de kosten van de overgangsregeling zijn meegenomen in de loonkosten bepaling en deze zijn verdeeld over de PO's voor binnen en buiten cf de opgegeven overgangsregeling gerechtigde FTE's?	De Concessiehouder van concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat in de personeelsopgaaf alle kosten van het personeel zijn opgenomen, dus ook de kosten van de overgangsregeling op basis van een juiste verdeling over de concessies Binnen en Buiten. De aantallen directe FTE met een bedrijfsregeling zijn onterecht niet juist vermeld in de originele personeelsopgaaf. Dit moet zijn 250,55 FTE voor Binnen en 34,93 FTE voor Buiten. Totaal 285,48 FTE. Het betreft feitelijk alleen een onjuiste weergave van deze verdeling in de aantallen. In de kosten zijn de juiste bedragen opgenomen. De onafhankelijke deskundige heeft deze herziene opgaaf gecontroleerd en akkoord bevonden.
666	C 4	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Fysieke veiligheid	U stelt in reacties op diverse zienswijzen van gemeenten dat u niet voornemens bent om een begrenzer op alle bussen te zetten. Hoe verhoudt deze reactie zich tot artikelen 11.6 en 11.7 uit het programma van eisen? In het kader van afspraken met wegbeheerders kan Concessiehouder verzocht worden om preventieve snelheidbegrenzende maatregelen te nemen. Door dit zo expliciet te stellen in de Nota van Beantwoording PvE (bijlage C 4) is het niet waarschijnlijk dat inschrijvers hier in hun inschrijving rekening mee houden.	Met uitzondering van eis 4.4.12 is in het Programma van eisen niet hard geëist dat al het materieel voorzien moet zijn van een automatische snelheidsbegrenzer (zoals ISA). Wel worden Inschrijvers hier via Gunningscriterium G3.2 in het kader van uitvoeringskwaliteit op uitgedaagd. Ook kan Concessiehouder - zoals u zelf al noemt - door de wegbeheerders verzocht worden om preventieve snelheidbegrenzende maatregelen naar aanleiding van meldingen en registraties gedaan in het kader van artikelen 6.2, 11.6 en 11.7

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
667	Nota van Inlichtingen				Vraag 413	In uw antwoord op vraag 413 geeft u aan dat u niet beoogd heeft te zeggen dat een geleidelijke instroom beter zal worden beoordeeld dan een big bang. Uw antwoord verbaast ons. In de Nota van Uitganspunten staat namelijk letterlijk: "We hebben de voorkeur de instroom van de nieuwe zero-emissie-busvloot (circa 450 ZE-bussen) gespreid te laten plaatsvinden in de eerste jaren van de concessie (dus vanaf eind 2025 tot eind 2028)." Kunt u expliciet bevestigen dat dit uitgangspunt uit de Nota van Uitgangspunten is verlaten en dat u geen enkele voorkeur meer heeft om de instroom van ZE-bussen geleidelijk te laten plaatsvinden?	Ja, dat bevestigen wij hierbij expliciet
668	Nota van Inlichtingen				Vraag 413	Uw antwoord op vraag 413 laat onverlet dat de zittend vervoerder – ook als een big bang daadwerkelijk als gelijkwaardig aan een gefaseerde instroom zou worden beschouwd – als enige kan kiezen tussen een big bang of een gefaseerde instroom. Ook dit gegeven is in strijd met het level playing field. Dit specifieke probleem met het level playing lijkt echter opgelost te zijn aangezien u in het antwoord op vraag 331 heeft aangegeven dat u bereid bent om tot 31 december 2028 ontheffing te verlenen van PvE-eisen inzake het materieel als het tweedehands materieel niet bestekconform is. Kunt u voor de zekerheid bevestigen dat u daadwerkelijk bereid bent om de inzet van (meer) kleinere bussen tot en met 2028 te accepteren?	Voor de periode tot en met 31 december 2028 staan wij toe dat Inschrijver meer kleiner materieel inzet dan bepaald in eis 4.6.8 in het Programma van Eisen zolang er wel voldaan wordt aan bijlage C 11 (hierop geldt nog wel de uitzondering zoals opgenomen in eis 3.2.8).
669	Nota van Inlichtingen				Vraag 413	Uw antwoord op vraag 413 laat onverlet dat de zittend vervoerder – ook als een big bang daadwerkelijk als gelijkwaardig aan een gefaseerde instroom zou worden beschouwd – als enige kan kiezen tussen een big bang of een gefaseerde instroom. Ook dit gegeven is in strijd met het level playing field. Dit specifieke probleem met het level playing lijkt echter opgelost te zijn aangezien u in het antwoord op vraag 331 heeft aangegeven dat u bereid bent om tot 31 december 2028 ontheffing te verlenen van PvE-eisen inzake het materieel als het tweedehands materieel niet bestekconform is. Kunt u voor de zekerheid bevestigen dat u ontheffing zal verlenen van PvE-eis 3.2.8 óf artikel 7.1.	Voor de periode tot en met 31 december 2028 bevestigen wij dat wij conform eis 3.2.8 ontheffing verlenen om in afwijking op C 11 een groter aantal Ritten te rijden indien dubbelgelede bussen niet tijdig geïmplementeerd kunnen worden. De noodzaak voor het verlenen van een ontheffing op artikel 7.1. ontgaat ons, aangezien hier geen eisen aan het Materieel in staan.
670	A Aanbestedingsleidraad	4	4.2.3	22	Foreign Subsidy Regulation	Wij hebben kennisgenomen van uw antwoord op vraag 406 waarin u stelt dat de Foreign Subsidies Regulation nr. 2022/2560 (FSR) niet van toepassing zou zijn. Dat de PSO-Verordening nr. 1370/2007 van toepassing is op de Concessie, en hiermee Richtlijn 2014/23 niet, sluit de toepasselijkheid van de FSR niet uit. Uit artikel 1 van de FSR volgt dat deze van toepassing is op iedere economische activiteit. Bovendien heeft de Europese Commissie op grond van artikel 9 van de FSR de bevoegdheid buitenlandse subsidies ambtshalve te toetsen. Deze bevoegdheid is niet beperkt tot aanbestedingsprocedures. Graag vernemen wij hoe u dit ziet en of u de toepasselijkheid van de FSR wederom in de aanbestedingsstukken zult opnemen	Met het antwoord op vraag 406 is bedoeld dat hoofdstuk 4 van de FSR, en de daarin opgenomen aanmeldingsplicht, niet van toepassing zijn op deze aanbesteding. De bevoegdheid van de Europese Commissie tot ambtshalve toetsing van buitenlandse subsidies vormt geen aanleiding om in de aanbestedingsstukken (opnieuw) een bepaling inzake de FSR op te nemen.