

Mede- deling (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Mededeling provincie
M13	N.v.t.	-	-	-	Netcongestie	Op 18 oktober 2023 zijn de uitkomsten onderzoek congestiemanagement door TenneT gepubliceerd. Daarnaast heeft Stedin op 18 oktober 2023 vooraankondigingen congestie gedaan voor 'afname van elektriciteit' voor het regionale elektriciteitsnet voor diverse gebieden binnen de provincie Utrecht. Zie www.stedin.net/utrecht .

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
64	C3 Nota van Beantwoording NvU en OV-n	Bijlage 1	Vraag 83	33	Flexvervoer	In uw antwoord op vraag 83 refereert u aan een evaluatie van het aanvullend openbaar vervoer. Wanneer wordt deze evaluatie naar verwachting gepubliceerd en kan deze dan ook worden gedeeld met de inschrijvers?	De evaluatie van het aanvullend openbaar vervoer is niet tijdig gereed en de rapportage van wordt daarom niet gedeeld met potentiële inschrijvers en zittende concessiehouders tijdens de aanbesteding.
190	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				Level playing field locatie Zeist	Als onderdeel van de schouw is onder andere de laadinfra op het depot in Zeist geschouwd. Bij de verstrekte documenten zien wij geen documentatie over dit depot zelf. Bij de schouw hebben wij begrepen dat dit depot wordt gehuurd door de huidige concessiehouder Qbuzz van de eigenaar en tevens OV-vervoerder Transdev en dat er een 9MVA aansluiting door de eigenaar is aangevraagd/gekregen. Komt deze locatie ter beschikking voor alle Inschrijvers met voor alle inschrijvende partijen dezelfde uitgangspunten in het kader van het level playing field? Wij constateren namelijk dat een aansluitvermogen van 9MVA essentieel is voor de operatie waarbij geldt dat alternatieve locaties met voldoende stroomvoorziening vanwege de bestaande netcongestie niet tijdig voorhanden zijn.	De Provincie onderzoekt de mogelijkheden om het depot in Zeist aan alle inschrijvende partijen ter beschikking te stellen. Wij zullen u hierover zo spoedig mogelijk informeren. Verder heeft de Provincie vanuit Transdev de bevestiging ontvangen dat er <u>geen aanvraag</u> is gedaan van 9 MVA. Voor informatie vanuit de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht, zie verder de beantwoording van vraag 317 in deze Nota van inlichtingen.
362	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				20 over te nemen laders locatie Zeist	In het document “overname assets Concessie Binnen” staat onder 1b omschreven dat er 59 elektrische laders om niet over gaan. In de specificaties (en de schouw) zien wij dat 20 van deze laders op het depot in Zeist staan. Hoe dienen wij om te gaan met het feit dat er 20 laders, die vast zitten aan het pand, worden overgenomen die op een depot staan die niet is opgenomen in een overnameregeling dan wel toegankelijk is gesteld voor de concessie?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
392	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen				Zeist	De locatie Zeist (Huis ter Heideweg) was onderdeel van de schouw, echter is deze niet genoemd in de verplicht te huren Assets. Graag zouden wij op korte termijn duidelijkheid willen ontvangen of deze locatie onderdeel wordt van deze aanbestedingsprocedure. Zo ja, (1) kunt u dan de voorwaarden voor gebruik van deze locatie definiëren zodat een level playing field wordt gegarandeerd voor alle partijen (bijvoorbeeld door een vooraf gestandaardiseerde huurovereenkomst met vaste huurprijs) en (2) kunt u het tijdspad aangeven waarbinnen deze informatie definitief wordt?	De Provincie onderzoekt de mogelijkheden om het depot in Zeist aan alle inschrijvende partijen ter beschikking te stellen. Wij zullen u hierover zo spoedig mogelijk informeren.
446	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.7 G3.2 Uitvoeringskwaliteit- en werkgeversplan	45	personeelstevredenheid	In de aanbestedingsleidraad vraagt u door invulling aan goed werkgeverschap een bijdrage te leveren aan het borgen en waar mogelijk verhogen van personeelstevredenheid. Kunt u de medewerkerstevredenheidcijfers van 2022 delen?	De concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht geeft aan dat het MBO (Medewerkers Betrokkenheid Onderzoek) cijfer voor dit jaar (2023) een 7 bedraagt, ten opzichte van het cijfer van 6.7 in 2022. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht heeft de speciale nieuwsbrief met de resultaten van het medewerker betrokkenheidsonderzoek beschikbaar gesteld die d.d. 03-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
521	B16				3 Verouderde/onvolledige adresgegevens	In Bijlage B16 zijn verouderde of onvolledige adresgegevens genoemd. Graag ontvangen wij alle relevante documentatie waaruit volgt (i) welke entiteit de (hoofd)verhuurder en/of de (hoofd)verhuurder gerechtigd is om het gehuurde te (onder)verhuren is, (iii) wat het gehuurde precies betreft (adresgegevens, vierkante meters, eventuele onderverdeling in ruimtes). Daarnaast is het van belang voor beide partijen dat de juiste en volledige kadastrale gegevens aan de huurovereenkomsten worden toegevoegd, aangezien dit ertoe leidt dat niet rechtsgeldig wordt geopteerd voor BTW	De Provincie is eigenaar van de verschillende assets. De Provincie of een nog op te richten aan haar gelieerde entiteit zal optreden als verhuurder. In de desbetreffende huurovereenkomsten is opgenomen wat het gehuurde precies betreft. De juiste en volledige kadastrale gegevens zijn in de huurovereenkomsten toegevoegd.
522	B17				3 Verouderde/onvolledige adresgegevens	In de Bijlage B17 zijn verouderde of onvolledige adresgegevens genoemd. Graag ontvangen wij alle relevante documentatie waaruit volgt (i) welke entiteit de (hoofd)verhuurder en/of de (hoofd)verhuurder gerechtigd is om het gehuurde te (onder)verhuren is, (iii) wat het gehuurde precies betreft (adresgegevens, vierkante meters, eventuele onderverdeling in ruimtes). Daarnaast is het van belang voor beide partijen dat de juiste en volledige kadastrale gegevens aan de huurovereenkomsten worden toegevoegd, aangezien dit ertoe leidt dat niet rechtsgeldig wordt geopteerd voor BTW	Zie beantwoording vraag 521 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
523	B19			2	Verouderde/onvolledig e adresgegevens	In Bijlage B19 verouderde of onvolledige adresgegevens genoemd. Graag ontvangen wij alle relevante documentatie waaruit volgt (i) welke entiteit de (hoofd)verhuurder en/of de (hoofd)verhuurder gerechtigd is om het gehuurde te (onder)verhuren is, (iii) wat het gehuurde precies betreft (adresgegevens, vierkante meters, eventuele onderverdeling in ruimtes). Daarnaast is het van belang voor beide partijen dat de juiste en volledige kadastrale gegevens aan de huurovereenkomsten worden toegevoegd, aangezien dit ertoe leidt dat niet rechtsgeldig wordt geopteerd voor BTW	Zie beantwoording vraag 521 in deze Nota van inlichtingen
524	B20			2	Verouderde/onvolledig e adresgegevens	In Bijlage B20 zijn verouderde of onvolledige adresgegevens genoemd. Graag ontvangen wij alle relevante documentatie waaruit volgt (i) welke entiteit de (hoofd)verhuurder en/of de (hoofd)verhuurder gerechtigd is om het gehuurde te (onder)verhuren is, (iii) wat het gehuurde precies betreft (adresgegevens, vierkante meters, eventuele onderverdeling in ruimtes). Daarnaast is het van belang voor beide partijen dat de juiste en volledige kadastrale gegevens aan de huurovereenkomsten worden toegevoegd, aangezien dit ertoe leidt dat niet rechtsgeldig wordt geopteerd voor BTW	Zie beantwoording vraag 521 in deze Nota van inlichtingen
525	B21			3	Verouderde/onvolledig e adresgegevens	In Bijlage B21 zijn verouderde of onvolledige adresgegevens genoemd. Graag ontvangen wij alle relevante documentatie waaruit volgt (i) welke entiteit de (hoofd)verhuurder en/of de (hoofd)verhuurder gerechtigd is om het gehuurde te (onder)verhuren is, (iii) wat het gehuurde precies betreft (adresgegevens, vierkante meters, eventuele onderverdeling in ruimtes). Daarnaast is het van belang voor beide partijen dat de juiste en volledige kadastrale gegevens aan de huurovereenkomsten worden toegevoegd, aangezien dit ertoe leidt dat niet rechtsgeldig wordt geopteerd voor BTW	Zie beantwoording vraag 521 in deze Nota van inlichtingen
538	B17		n.v.t.	n.v.t.	Energielabel	Op grond van art. 2.1 van het Besluit Energieprestatie Gebouwen is het verplicht om een energielabel te verschaffen bij verhuur. Bovendien geldt ten aanzien van de concept huurovereenkomsten B17 mogelijk de energielabel C-verplichting. Wij ontvangen derhalve graag een kopie van de energielabels. Indien dit niet beschikbaar is, ontvangen wij graag een toelichting.	Het energielabel van dit gebouw is opgevraagd bij NS. Deze volgt bij ondertekening van het huurcontract.
650	PvE		12.5	Tram	Zwartrijden	Kan aanbesteder het percentage zwartrijders van Tram verstrekken? Indien ja, kunt u deze cijfers nader onderverdelen naar tijdstip en locatie? Alle beschikbare data van de afgelopen concessieduur ontvangen wij graag in Excel formaat van u.	Op 06-07-2023 zijn reeds gegevens gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd over de jaren 2019, 2021 en 2022. Daarnaast zijn d.d. 03-11-2023 aanvullende gegevens voor 2021, 2022 en 2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
671	Nvl vraag 331 en 332					U gaat in uw antwoord op vragen 331 en 332 niet in op de vraag hoe u ervoor zorgt dat er sprake is van een level playing field. De Provincie is verplicht zoveel als mogelijk een gelijk speelveld te garanderen voor alle potentiële inschrijvers. Dat betekent dat de zittende concessiehouder geen concurrentievoordeel mag hebben bij inschrijving. Het gelijkheidsbeginsel is immers het centrale beginsel bij aanbestedingen (zie onder meer artikel 1.8 Aanbestedingswet en HvJ EG 29 april 2004, nr. C-496/99). Zodra sprake is van een concurrentievoordeel dat ervoor zorgt dat inschrijvers geen gelijke kansen meer hebben om de opdracht te winnen, komt het level playing field (en daarmee het gelijkheidsbeginsel) in het gedrang en is de aanbestedende dienst verplicht om een oplossing (zie onder meer arrest van het Gerecht van 12 maart 2008, zaak T-345/03).	In het antwoord op vraag 331 en 332 hebben wij alle gestelde vragen beantwoord. Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder om ervoor te zorgen dat hij beschikt over voldoende materieel om de concessie uit te voeren. Op de Provincie als concessieverlener rust niet de verplichting dit voor potentiële concessiehouders te organiseren. Indien en voor zover de huidige concessiehouder enig feitelijk voordeel heeft, is dat louter het gevolg van de omstandigheid dat de huidige concessiehouder de vorige aanbesteding heeft gewonnen. Er is dus geen sprake van enig door de concessieverlener gecreëerd voordeel. In de door u genoemde uitspraak van de rechtbank Rotterdam uit 2021 oordeelde de voorzieningenrechter dat de aanbestedende dienst de voordelen van de zittende leverancier niet volledig hoefde te neutraliseren. De aanbestedende dienst was volgens de rechter wel gehouden zo veel mogelijk relevante informatie over de opdracht aan de andere potentiële inschrijvers te verschaffen. In de onderhavige aanbesteding hebben wij potentiële inschrijvers zo veel mogelijk relevante informatie verstrekt en hebben wij alle vragen van potentiële inschrijvers zo goed mogelijk beantwoord. Ook de door u genoemde uitspraak van de rechtbank Dordrecht uit 2008 had betrekking op het verstrekken van informatie. In het door u genoemde arrest van het Gerecht van Eerste Aanleg uit 2008 oordeelde het Gerecht expliciet <i>"dat het beginsel van gelijke behandeling van de inschrijvers de aanbestedende dienst niet verplicht om alle voordelen genoten door een inschrijver wiens subcontractant de huidige contractant is, volledig te neutraliseren."</i> Tot slot merken wij op dat wij - anders dan u lijkt te veronderstellen - de huidige concessiehouder niet kunnen dwingen om met ons een overnameregeling overeen te komen.
672						Op dit moment geniet de huidige concessiehouder een onrechtmatig voordeel ten opzichte van andere inschrijvers waardoor de mededinging bij deze aanbesteding wordt vervalst. Voorop staat dat gunningcriterium G2 ("Materieel- en transitieplan ZE") een significant deel van het totaal aantal punten vertegenwoordigt (20%). Een betrouwbare transitie naar ZE-bussen staat daarbij centraal. Gelet op dat beoordelingscriterium, de context (waaronder netwerkcongestie) en de uitlatingen van de Provincie heeft de huidige concessiehouder daarbij aanzienlijke voordelen. Binnen de context is een geleidelijke transitie betrouwbaarder dan een 'big bang'. Om een geleidelijke transitie aan te kunnen bieden, moeten inschrijvers beschikken over bestaande Euro VI bussen (gas of diesel). De huidige concessiehouder beschikt over meer dan 200 van zulke bussen in de huidige concessie Tram en Bus regio Utrecht. Zij heeft daarom ten eerste een financieel voordeel. Zij hoeft immers geen dieselmotoren aan te schaffen en aan te passen aan de stijlwijzer OV voor een geleidelijke transitie naar ZE-bussen. Nieuwe inschrijvers moeten bestaande dieselmotoren kopen en/of huren (als die al te vinden zijn) én deze aanpassen aan de gestelde eisen, ook met de door u genoemde ontheffing ten aanzien van bepaalde eisen. Dat levert een groot, ongerechtvaardigd, financieel voordeel op. Bovendien heeft de huidige concessiehouder bij de beoordeling van het gunningcriterium Materieel- en transitieplan een substantieel voordeel ten opzichte van andere inschrijvers, omdat hij zekerheid kan bieden ten aanzien van geschikt materieel en gedurende 2025-2028 geleidelijk ZE-bussen kan introduceren. Die zekerheid middels een geleidelijke overgang met het juiste materieel levert per definitie een puntenvoordeel op voor de huidige concessiehouder.	Zie beantwoording vraag 671 in deze Nota van inlichtingen (vraag verdeeld over 3 regels)
673						Dat leidt tot een verstoring van het level playing field die in strijd is met het gelijkheidsbeginsel (zie onder meer de uitspraak van Rechtbank Dordrecht van 24 januari 2008, ECLI:NLRBDOR:200*:BC2882 en Rechtbank Rotterdam van 4 mei 2021, ECLI:NL:RBROT:2021:4205, r.o. 4.10). Om die schending van het gelijkheidsbeginsel op te lossen moet de Provincie een oplossing bieden om het concurrentienadeel voor nieuwe inschrijvers weg te nemen. Dat zou kunnen door alsnog een overnameregeling overeen te komen met de huidige concessiehouder, waarbij het huidige wagenpark tegen boekwaarde van de huidige concessiehouder wordt overgenomen. In het antwoord op vraag 331 schrijft de provincie dat zij geen overnameregeling is overeengekomen met de huidige concessiehouder. Dat neemt niet weg dat de Provincie een verplichting heeft om in strijd met het gelijkheidsbeginsel te handelen en dat het mogelijk is om alsnog een overnameregeling overeen te komen. Indien de Provincie niet bereid is om te zorgen voor een level playing field, zijn wij genoodzaakt verdere juridische stappen te overwegen.	Zie beantwoording vraag 671 in deze Nota van inlichtingen (vraag verdeeld over 3 regels)

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
675	Standaardformulieren A 1-8 NvI 3 wijzigingen zichtbaar				Standaardformulieren	Kunt u tevens de schone versie van de Standaardformulieren A 1-8 NvI 3 ter beschikking stellen, zodat wij deze correct kunnen invullen?	Een schone versie van de standaardformulieren is verstrekt bij deze Nota van inlichtingen.
676	NvI3 vraag 419				Termijn voor het indienen van inschrijvingen	In uw antwoord op de vraag tot het verlenen van uitstel geeft Aanbesteder aan dat antwoord is gegeven op alle in vraag 419 opgesomde vraagnummers. Echter, dit waren slechts een aantal voorbeelden. Nogmaals willen we erop wijzen dat cruciale informatie over de status van onderhoud van over te nemen assets, gecontracteerd vermogen, batterijvervanging van over te nemen vloot, meerpartijen overeenkomsten, bijlagen bij deze overeenkomsten en de definitieve aanpak binnen deze aanbestedingsprocedure over de locatie Zeist ontbreekt. Wij begrijpen dat een uitstel direct van invloed is op het reeds geplande beoordelingsproces. Echter, de inhoudelijke juistheid en volledigheid van data en beantwoording van de vragen is van grote invloed op de kwaliteit van de biedingen tijdens deze aanbestedingsprocedure. Wij verzoeken Aanbesteder om een uitstel te heroverwegen danwel de nog openstaande vragen uiterlijk op 31 oktober aanstaande beantwoord te hebben, zodat de te ontvangen informatie en/of verduidelijking in ieder geval op de juiste wijze verwerkt kan worden door inschrijvende partijen.	Voor de informatie over de locatie Zeist verwijzen wij u naar beantwoording vraag 190 in deze Nota van inlichtingen. Graag vernemen wij concreet welke (andere) cruciale informatie volgens u nog zou ontbreken.
677	Aanbestedingsleidraad	4	4.3.1.1	24	Verklaring verzekeraar	U vraagt Inschrijvers om een bereidheidsverklaring van een verzekeraar aan te leveren, om te bewijzen dat zij tijdig over de genoemde verzekeringen zullen beschikken. Staat u toe (net als uw collega-concessieverleners in eerdere aanbestedingen) dat inschrijvers een kopie van de certificaten van hun huidige verzekeringen aanleveren in plaats van een bereidheidsverklaring van een verzekeraar?	Nee, dat staan wij niet toe. De reden hiervoor is dat certificaten van de huidige verzekeringen louter betrekking hebben op huidige concessies en niet op de aanbestede concessies.
678	Aanbestedingsleidraad	5.3	5.3.1	28	Beoordelingscommissie	Kunt u per perceel aangeven wat de functies zijn van de beoordelaars voor elk gunningscriterium?	Het team bestaat voor de verschillende gunningscriteria uit verschillende beoordelaars met verschillende expertises, zoals: vervoerkundigen, netwerkontwikkeling, marketingspecialisten, specialisten op het gebied van duurzaamheid, financiën, toegankelijkheid, sociale aspecten en technisch beheer. Er zijn vertegenwoordigers van de assetbeheerorganisatie in het team aanwezig. Een en ander onder voorbehoud van beschikbaarheid van de thans beoogde beoordelaars op het moment van beoordeling.
679	Implementatieplan	5	5.4.1	33	Risicomanagement	Gezien uw antwoord op vraag 425 (sub 'Materieel' onder het Implementatieplan komt te vervallen), lijkt het ons een logisch gevolg ook vraag 14b ('Risicoanalyse en beheersmaatregelen voor als benodigd materieel niet tijdig beschikbaar dreigt of zal zijn') uit het implementatieplan te halen. Deze vraag wordt immers ook beantwoord bij G2 Materieel- en transitieplan ZE (Risicomanagement – risicoanalyse en bijbehorende beheersmaatregelen: ga in ieder geval in op noodscenario's voor het geval de voor de ZE-bussen benodigde Tank- en laadinfrastructuur niet tijdig beschikbaar dreigt te zijn of zal zijn). Bent u bereid deze vraag in het implementatieplan te laten vervallen en, zo nee, waarom niet?	Ja, wij stemmen hiermee in. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad. Ook hebben we sub e (projecten van Wegbeheerders) laten vervallen.
680	Implementatieplan	5	5.4.1	32	Materieel	Wat wilt u bij vraag b, de passage over: '...met daarbij specifieke aandacht voor... voorzieningen ten behoeve van de toegankelijkheid voor Reizigers met een functiebeperking' terugzien, anders dan hetgeen in het G4 Toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan al aan de orde komt?	Deze passage laten wij vervallen. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad
681	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1	35	Lijnen met een referentiedienstregeling	In uw antwoord op vraag 430 in de NvI 3 geeft u specifiek voor lijn 295 aan dat het niet is toegestaan om extra ritten aan te bieden bovenop de referentiedienstregeling. Geldt dit antwoord ook voor de tram, bijvoorbeeld voor extra ritten in de avond of het weekend?	Ja, dat geldt ook voor de tramlijnen 20-21-22 zoals vermeld in de Aanbestedingsleidraad (par. 5.5.1)
682	Standaardformulier A12	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Eisentabel bij Vervoerplan	In de Leidraad geeft u bij het Vervoerplan aan dat maatregelen die tot uitdrukking komen in de dienstregelingstabellen (nieuwe lijnen, frequenties, businzet) niet hoeven te worden opgenomen in de Eisentabel. Omdat in principe alle maatregelen van het Vervoerplan worden vertaald in de dienstregelingstabellen is ons niet duidelijk welke 'andere maatregelen' dan ingevuld moeten worden in de Eisentabel. Bent u bereid de Eisentabel A12 te laten vervallen voor het Vervoerplan? Zo niet, kunt u een overzicht geven van maatregelen / onderwerpen die wij moeten opnemen in de Eisentabel?	Nee, hiertoe zijn wij niet bereid. Wel begrijpen wij dat het grootste deel van de maatregelen tot uitdrukking komen in de dienstregelingstabellen. Enkele voorbeelden van maatregelen die niet tot uitdrukking komen in de dienstregelingstabellen voor het Dienstregelingsjaar 2026 zijn: - Maatregelen die een afwijkende wijze van aantonen kennen - De gegarandeerde resultaten van nieuwe lijnen. Indien u dergelijke maatregelen niet aanbiedt en al uw maatregelen tot uitdrukking komen in de dienstregelingstabellen, hoeft u geen Eisentabel bij te voegen. U dient dit dan wel te vermelden in uw Vervoerplan.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
683	Aanbestedingsleidraad	5.5.5		40	G2 Materieel- en transitieplan ZE	Kunt u bevestigen dat u de beoordeling van de interieur en comfort van het Materieel t.b.v. het Materieel- en transitieplan ZE (G2) baseert op de vloot die concreet aangeboden is voor DR 2026? Wij zien als risico dat partijen voor voertuigen die instromen vanaf 2027 kenmerken aanbieden die nog niet leverbaar zijn en dat dit aanbod bovendien nog voorwaardelijk kan zijn. Indien u zich niet baseert op de vloot van 2026, kunt u dan aangeven 1) hoe u een bus die instroomt in 2026 weegt ten opzichte van een bus die instroomt in 2027 of later? En ten opzichte van een bus die voor 2028 uitstroomt? 2) hoe u bovenstaand risico mitigeert?	Nee, dat bevestigen wij niet. Hoe de in te zetten (ZE-)Bussen en ZE-Auto's comfort bieden aan de Reizigers is niet enkel van belang in Dienstregelingsjaar 2026, maar over de hele Concessie. Wel biedt nieuw materieel over het algemeen meer comfort aan de Reiziger dan inzet van bestaand, gebruikt materieel. Door het noemen van Merk en Type (wat voor instroom bij start is gevraagd) en specificaties van het interieur maakt Inschrijver het aannemelijk dat hij de aangeboden maatregelen daadwerkelijk realiseert. Ten aanzien van het aanbieden van kenmerken die nog niet leverbaar zijn: 1) Het is aan Inschrijver om te onderbouwen dat de in te stromen bussen daadwerkelijk zullen beschikken over alle aangeboden kenmerken (bijvoorbeeld aan de hand van toezeggingen van leveranciers); en 2) De Provincie zal er bij de uitvoering van de Concessie op toezien dat alle bussen (ook de later instromende bussen) voldoen aan de Inschrijving van de Concessiehouder. Als aangeboden kenmerken ontbreken, zal de Provincie daarvoor in beginsel boetes opleggen. Voor de goede orde: de gehele Inschrijving dient onvoorwaardelijk te zijn; ook het aanbod van materieel mag dus niet voorwaardelijk zijn.
684	G3.1 Klantinterfaceplan				Bindend document/voor uitvoering afhankelijk van andere partij	In het kader van subgunningcriterium G3.1 Klantinterfaceplan moeten inschrijvers een plan indienen waarin op een vrij gedetailleerd niveau de visie van inschrijver beschreven wordt op het op- en inrichten van een gezamenlijke (dat wil zeggen met de concessiehouder van het andere perceel) klantenservice. Omdat het Klantinterfaceplan een subgunningcriterium is, maakt het deel uit van de bieding van inschrijver en wordt het na gunning een bindend document. De toekomstige andere concessiehouder wordt echter pas na gunning bekend, zodat inschrijvers in hun plan het voorbehouden moeten maken met betrekking tot de na gunning te bereiken overeenstemming op cruciale aspecten van die samenwerking. Is de aanbestedende dienst zich daarvan bewust en zo ja, hoe wordt dit gezien in het licht van het verbod op het doen van een voorwaardelijke inschrijving, zoals opgenomen 3.10 van de Aanbestedingsleidraad?	In zijn Klantinterfaceplan dient Inschrijver ten aanzien van de klantenservice te beschrijven (i) hoe hij deze wil inrichten; en (ii) welke inspanningen hij zal leveren om de beoogde inrichting, samen met de andere concessiehouder, te realiseren. Bij de uitvoering van de concessie zal elke concessiehouder de door hem aangeboden inspanningen (ad ii) moeten leveren. De uiteindelijke inrichting van de klantenservice mag afwijken van de in het Klantinterfaceplan beschreven inrichting (ad i), indien de concessiehouder kan aantonen dat dit onvermijdelijk is vanwege de benodigde afstemming met de andere concessiehouder. Inschrijver dient in zijn Klantinterfaceplan duidelijk te beschrijven welke onderdelen van het plan hij zelfstandig zal realiseren en over welke onderdelen hij eerst overeenstemming zal moeten bereiken met de andere concessiehouder.
685	G3.1 Klantinterfaceplan					Bij de beoordeling van het klantinterfaceplan (G3.1) wordt blijkens het beoordelingskader mede gelet of de inschrijving met een onderbouwing aannemelijk maakt dat hij de visie, de voorgestelde activiteiten en aangeboden maatregelen daadwerkelijk zal uitvoeren en dat deze als effect hebben dat de doelstelling van dit gunningcriterium wordt bereikt. Na gunning wordt het klantinterfaceplan een bindend document. Na gunning dient er ten aanzien van de klantinterface een samenwerkingsovereenkomst met de andere concessiehouder tot stand te komen, zoals volgt uit voorschrift 13.2 van het programma van eisen. Dit vraagt overeenstemming over cruciale aspecten van deze samenwerking met de andere concessiehouder. Het is waarschijnlijk dat beide partijen daarbij 'water bij de wijn' moeten doen ten aanzien van hun eigen visie op de samenwerking, waardoor het uiteindelijke resultaat mogelijk in meer of mindere mate afwijkt van het bij inschrijving ingediende en beoordeelde klantinterfaceplan. Is de aanbestedende dienst zich hier van bewust? Welke ruimte ziet de aanbestedende dienst in aanbestedingsrechtelijke zin om na gunning af te wijken van het klantinterfaceplan, ten behoeve van de voorgeschreven samenwerking?	In zijn Klantinterfaceplan dient Inschrijver ten aanzien van de klantinterface te beschrijven (i) hoe hij deze wil inrichten; en (ii) welke inspanningen hij zal leveren om de beoogde inrichting, samen met de andere concessiehouder, te realiseren. Bij de uitvoering van de concessie zal elke concessiehouder de door hem aangeboden inspanningen (ad ii) moeten leveren. De uiteindelijke inrichting van de klantinterface mag afwijken van de in het Klantinterfaceplan beschreven inrichting (ad i), indien de concessiehouder kan aantonen dat dit onvermijdelijk is vanwege de benodigde afstemming met de andere concessiehouder. Inschrijver dient in zijn Klantinterfaceplan duidelijk te beschrijven welke onderdelen van het plan hij zelfstandig zal realiseren en over welke onderdelen hij eerst overeenstemming zal moeten bereiken met de andere concessiehouder.
686	G3.1 Klantinterfaceplan				Klantenservice	U vraag om één gezamenlijke klantenservice voor beide Concessies en verregaande samenwerking op gebied van marketing en communicatie. Dit vergt een zekere mate van directe informatiedeling tussen de Concessiehouders. Vanuit mededingingsrechtelijk opzicht (in het kader van de AVG) is hier voorzichtigheid geboden omdat de Concessiehouders concurrenten zijn en de informatiedeling dan ook kan zien op concurrentiegevoelige informatie zoals klantendata. Bij de inrichting van de samenwerking zal daarom rekening moeten worden gehouden met het mededingingsrecht. Dit zou kunnen inhouden dat de vervoerders personen met een diversiteit aan functies/expertises moeten aanwijzen dan wel inhuren die uitsluitend de gezamenlijke klantenservice, marketing en achterliggende operatie uitvoeren en die niet gelijktijdig in de overige systemen van de beide vervoerders mogen gedurende het uitvoeren van deze taken. Is de aanbestedende dienst zich ervan bewust dat dit hoge kosten met zich meebrengt, wat ten koste gaat van het aantal DRU's dat kan worden aangeboden?	Wij hechten hoe dan ook waarde aan een goede klantenservice voor alle reizigers onder het merk U-OV. Wij zien geen reden om aan te nemen dat de kosten voor een gezamenlijke klantenservice hoger zullen zijn dan wanneer iedere concessiehouder zijn eigen klantenservice inricht.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
687	G3.1 en G3.2					In de uitvraag G3.1 wordt gevraagd naar reisinformatie regulier. In G3.2 wordt gevraagd naar informatievoorziening bij geplande stremmingen en omleidingen. Ons inziens is informatievoorziening bij ongeplande stremmingen en omleidingen ook erg belangrijk. Bent u het met ons eens dat dit ook in G3.2 toegelicht moet worden. Kunt u dit bevestigen en aanpassen in de aanbestedingsleidraad?	Wij bevestigen dat reisinformatie rondom ongeplande stremmingen en omleidingen aan bod moeten komen in de Inschrijving, maar kiezen ervoor dit onderdeel te laten zijn van het Klantinterfaceplan. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad
688	Aanbestedingsleidraad	3.7 en 5.5.7		17 en 45	G3.2 Uitvoeringskwaliteit- en werkgeverschapsplan	Voor het uitvoeringskwaliteit- en werkgeverschapsplan hanteert u een maximum van 20 pagina's. Wij begrijpen en onderschrijven het principe dat experts weinig tekst nodig hebben. Toch merken wij dat we in het uitvoeringskwaliteit- en werkgeverschapsplan vanwege de vele onderwerpen ruimte te kort komen om de meerwaarde van onze maatregelen volledig te beschrijven, inclusief effect en haalbaarheid. Bent u bereid het maximum aantal pagina's voor dit plan uit te breiden naar 25?	Wij zijn hiertoe bereid en passen dit maximum aan. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad
689	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.7		G3.2 Uitvoeringskwaliteit- en werkgeverschapsplan	Gunningscriterium G3.2 omvat het uitvoeringskwaliteitsplan en werkgeversschapsplan. Twee plannen die in eerdere aanbestedingen afzonderlijk zijn uitgevraagd. De maximale score op het gunningscriterium is 20 punten en omvat een groot aantal uiteenlopende onderdelen. Om deze toe te lichten zijn 20 pagina's beschikbaar. Dit staat ons inziens niet in verhouding tot het Vervoerplan (eveneens 20 punten), waarvoor 50 pagina's beschikbaar zijn, en het Materieel- en transitieplan ZE (eveneens 20 punten), waarvoor geen maximum aan het aantal pagina's is gegeven. Graag zien wij een verruiming van het paginamaximum naar ten minste 30 pagina's. Kan Aanbesteder dit verzoek inwilligen, ten behoeve van een goede beantwoording van de diverse onderdelen?	Zie beantwoording vraag 688 in deze Nota van inlichtingen
690	Aanbestedingsleidraad	5.5.7		45	G3.2 Uitvoeringskwaliteit- en werkgeverschapsplan	Kunt u bevestigen dat u de beoordeling van de inrichtingskeuzes van het Materieel t.b.v. het Toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan (G4) baseert op de vloot die concreet aangeboden is voor DR 2026? Wij zien als risico dat partijen voor voertuigen die instromen vanaf 2027 kenmerken aanbieden die nog niet leverbaar zijn en dat dit aanbod bovendien nog voorwaardelijk kan zijn. Indien u zich niet baseert op de vloot van 2026, kunt u dan aangeven 1) hoe u een bus die instroomt in 2026 weegt ten opzichte van een bus die instroomt in 2027 of later? En ten opzichte van een bus die voor 2028 uitstroomt? 2) hoe u bovenstaand risico mitigeert?	Nee, dat bevestigen wij niet. De fysieke toegankelijkheid van in te zetten (ZE-)Bussen en ZE-Auto's is niet enkel van belang in Dienstregelingsjaar 2026, maar over de hele Concessie. Zie verder beantwoording vraag 683 in deze Nota van Inlichtingen
691	Standaardformulier A7				Standaardformulieren	In Standaardformulier A 7 Bereidstellingsverklaring inzake een bankgarantie dienen wij een Bereidverklaring Bankgarantie af te geven op briefpapier van de financiële instelling. Deze dient gericht te zijn aan de Provincie Utrecht. Op de regel t.a.v. zien we nu xxx staan. Wilt u formulier A7 zonder wijzigingen en met de juiste tenaamstelling ter beschikking stellen?	Tenaamstelling is aangepast. Verder worden de Standaardformulieren conform vraag 675 geschoond ter beschikking gesteld.
692	Standaardformulieren A 1-8	Artikel 10	Model Bankgarantie (behorend bij Standaardformulier A 7)		Bankgarantie	Kunt u bevestigen dat de bankgarantie digitaal verzegeld (getekend), en daarmee juridisch bindend, aangeleverd mag worden?	Bij de inschrijving hoeft geen bankgarantie te worden verstrekt, enkel een bereidstellingsverklaring. De bereidstellingsverklaring moet voorzien zijn van een een rechtsgeldige elektronische handtekening of een rechtsgeldige 'natte' handtekening, waarna de betreffende documenten zijn ingescand (zie paragraaf 3.6, punt 6, van de Aanbestedingsleidraad). Een elektronisch zegel volstaat niet.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
693	A 7	nvt	10	3	Bankgarantie	Onze bank stelt een aantal aanpassingen voor ten aanzien van het standaardformulier A7. De twee belangrijkste redenen hiervoor zijn: a. de bank claimt dat zij geen inzage mogen hebben in de onderliggende documentatie van de Concessie b. zij hun recht willen houden om hun claim op de Inschrijver te verhalen. Deze aanpassingen hebben met name betrekking op clausules 1, 2 en 10. Onze ervaring is dat het gevoegde model bij deze vraag bij andere aanbestedingen vaker is gebruikt. Door de korte doorlooptijd naar de inleverdatum van deze aanbesteding en deze laatste ronde Nota van Inlichtingen (los van een optionele NvI ronde 5) verzoeken wij u dringend akkoord te gaan met bijgevoegd model voor de Bankgarantie en deze over nemen als standaardformulier A7. (zie bijlage 'model bankgarantie')	Wij stemmen grotendeels in met de door u voorgestelde tekstuele wijzigingen in Standaardformulier A7 Bereidstellingsverklaring. Wij stemmen voorts in met het schrappen van punt 1 en punt 2 van de Model Bankgarantie. Wij stemmen niet in met de andere door u voorgestelde aanpassingen. In reactie op de argumenten van uw bank merken wij nog het volgende op: a. Wij zien niet in waarom de bank geen inzage zou mogen hebben in het Bestek en de (concept) Concessie. Omdat de betekenis van het Bestek en de Concessie voldoende tot uitdrukking komt in de rest van de Bankgarantie, stemmen wij niettemin in met het schrappen van punt 2. b. De bankgarantie staat er niet aan in de weg dat de bank het recht behoudt haar claim op de Inschrijver te verhalen. De bankgarantie bepaalt enkel dat de Bank zich ten behoeve van haar vorderingen op Inschrijver die ontstaan doordat de Bank bedragen onder deze Bankgarantie aan de Provincie uitbetaalt, vanwege een door de Inschrijver aan de Bank afgegeven contragarantie en/of op welke andere grond ook, niet eerder zal verhalen op het vermogen van Inschrijver totdat alle vorderingen van de Provincie op de Inschrijver uit hoofde van/en of in verband met de Concessie volledig ten genoegen van de Provincie zijn voldaan. De aanpassingen zijn verwerkt in een gewijzigde versie van Standaardformulier A7, inclusief de Model Bankgarantie.
694	Standaardformulieren A1-8	Bijlage bij formulier A7				Een van onze financiers liet weten dat ze moeite hebben met de verwijzing naar de concessiedocumenten in artikel 2 van de modeltekst van de bankgarantie omdat die verwijzing op gespannen voet staat met het abstracte karakter van een bankgarantie en een bankgarantie onafhankelijk behoort te zijn van de onderliggende rechtsverhouding tussen de primaire partijen. Kan artikel 2 om die reden achterwege blijven?	Ja, wij stemmen hiermee in. Zie ook beantwoording vraag 693 in deze Nota van inlichtingen.
695	Formulier 7	Model Bankgarantie	Artikel 10	2	Artikel 10	Bent u bereid de volgende toevoeging te accepteren “die wettelijk aan een borg toekomen en” De zin in artikel 10 wordt dan; De Bank doet voorts afstand van alle verweermiddelen “die wettelijk aan een borg toekomen en” die nu of in de toekomst mogelijk door haar met betrekking tot deze garantie kunnen worden ingeroepen.	Nee, daartoe zijn wij niet bereid.
696	Standaardformulier A9	nvt	nvt	TOTAAL blad	Foute formules	Met het toevoegen van het tabblad 'Scholierenlijnen' zijn er fouten in enkele formules geslopen. In het tabblad 'Aangeboden DRU's TOTAAL' staan in de cellen G33 en G34 verwijzigingen naar verkeerde cellen en de formule in cel G35 mag in zijn geheel weggelaten worden.	Dank voor het melden van deze ommissie. Zie aangepast Standaardformulier A 9.
697	Standaardformulier A 10 Aangeboden Materieel Nvl 2				Celeigenschappen	In kolom L van bijlage Standaardformulier A 10 Aangeboden Materieel Nvl 2 verzoekt u inschrijvers het Gemiddel aantal dienstregelingskilometers per jaar op te geven. We zien hier een keuzenmenu gelijk aan kolom K, waardoor het invullen van de cellen met een getal geblokkeerd is. Wilt u een correct format ter beschikking stellen?	Dank voor het melden van deze ommissie. Zie aangepast Standaardformulier A 10.
698	Standaardformulier A 10 Aangeboden materieel		Aangeboden materieel		Gemiddeld aantal kilometers	Kolom M heeft als titel "Gemiddeld aantal dienstregelingskilometers per jaar". De gele cellen bevatten echter een drop down menu waar eigendom, MPO of derden geselecteerd kan worden. Kunt u dit verduidelijken en waar nodig het formulier aanpassen?	Zie beantwoording vraag 697 in deze Nota van inlichtingen
699	Bijlage bij Standaardformulier A 11 FEO	Divers	Algemeen	1	Onderbouwing	U vraagt voor de verschillende kosten- en batenposten een onderbouwing en een toelichting. Wilt u aangeven in hoeverre u onderbouwingen verwacht van Inschrijvers? Wij kunnen ons niet voorstellen dat u hiervoor uitgebreide spreadsheets verwacht.	In de Bijlage bij Standaardformulier A 11 Financieel Economische Onderbouwing (en sinds deze Nota van inlichtingen ook in de Aanbestedingsleidraad) wordt gevraagd in een separaat document voor elk van de afzonderlijke kosten- en batenposten (1) een onderbouwing en (2) een toelichting op de verwachte ontwikkeling hiervan gedurende de looptijd van de Concessie te geven, ook als u niets of 0 (nul) heeft ingevuld. Dit betreft een schriftelijke toelichting die de Provincie in staat stelt de haalbaarheid en soliditeit van de Inschrijving te beoordelen, hiervoor is het aanleveren van uitgebreide spreadsheets bij Inschrijving niet noodzakelijk.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
700	Standaardformulier A11				Exploitatiesubsidie	In de aanbestedingsleidraad onder scoringscriterium 1.2 staan de DRU's genoemd in een standaarddienstregelingsjaar van 364 dagen. Hier tegenover staat een subsidie van 115 of 73 miljoen euro afhankelijk van het perceel. Echter staat in standaardformulier A11 deze waarde ook ingevuld als standaardbijdrage voor een kalenderjaar. Wij willen u erop wijzen dat een standaarddienstregelingsjaar 364 betreft en er derhalve een discrepantie zit als het gaat om een kalenderjaar. Hoe dienen inschrijvers hiermee om te gaan?	In de Aanbestedingsleidraad wordt ondertussen niet meer gesproken over een standaarddienstregelingsjaar, maar Dienstregelingsjaar 2026.Verder geldt dat in het Standaardformulier A 11 sinds NvI 3a ook is ingedeeld naar Dienstregelingsjaren, waarbij enkel de Reizigersopbrengsten voor het Dienstregelingsjaar 2026 per kalenderjaar opgesplitst ingevuld kunnen worden. Voor de overige Dienstregelingsjaren dient u de Reizigersopbrengsten per kalenderjaar onder het betreffende Dienstregelingsjaar op te nemen (Dus kalenderjaar 2027 onder Dienstregelingsjaar 2027). Hierbij wordt opgemerkt dat bij het Jaarlijks Vervoerplanproces voor Dienstregelingsjaar 2026 (tijdens de Implementatieperiode) de finale vervoersomvang in DRU's en dus Subsidie Dienstregelingsuren wordt bepaald. Zie verder ook beantwoording vraag 195 en 245 in Nota van inlichtingen 2.
701	Bijlage bij Standaardformulier A 11 FEO	2.1	Personeelskosten	2	Onderbouwing	U vraagt om een onderbouwing van de personeelskosten, uitgesplitst naar de verschillende sub-posten. Wilt u aangeven in hoeverre u onderbouwingen verwacht van Inschrijvers? Wij kunnen ons niet voorstellen dat u hiervoor uitgebreide spreadsheets verwacht.	Wij verwachten een onderbouwing van de afzonderlijke kosten- en batenposten uit de financieel economische onderbouwing. Zie verder beantwoording vraag 699 in deze Nota van inlichtingen.
702	Bijlage bij Standaardformulier A 11 FEO	2.3	Energiekosten	4	Onderbouwing Dienstregelingskilometers	Bij het onderdeel Bus vraagt u om de dienstregelingskilometers inzichtelijk te maken. Naar onze mening wordt dit ook al gevraagd in Standaardformulier A 10. Wilt u verduidelijken hoe Inschrijvers opvolging aan uw verzoek kunnen geven?	In de onderbouwing vragen wij u per Dienstregelingsjaar het aantal dienstregelingskilometers per materieeltype te benoemen. Uit Standaardformulier A 10 zal dit naar verwachting van de Provincie niet eenduidig op te maken zijn.
703	Bijlage bij Standaardformulier A 11 FEO	2.4	Onderhoud en reiniging	5	Onderbouwing Dienstregelingskilometers	Bij het onderdeel Onderhoud en reiniging vraagt u om de dienstregelingskilometers per materieeltype inzichtelijk te maken. Naar onze mening wordt dit ook al gevraagd in Standaardformulier A 10. Wilt u verduidelijken hoe Inschrijvers opvolging aan uw verzoek kunnen geven? Hetzelfde wordt ook gevraagd bij 2.3 Bus.	Zie beantwoording vraag 702 in deze Nota van inlichtingen.
704	Bijlage bij Standaardformulier A 11 FEO	2.6	Assets en overige investeringen	5	Rentekosten	U vraagt om een onderbouwing van de rentekosten. Wilt u verduidelijken hoe en in welke mate Inschrijvers volgens u aan deze vraag invulling kunnen geven?	Onderbouwing van de rentekosten is niet nodig. Is aangepast in de Bijlage bij Standaardformulier A 11 Financieel Economische Onderbouwing
705	NvI-3 vraag 478				verplicht te huren assets	In NVI vraag 478 geeft Aanbesteder aan "Voor de Personeelsvoorziening Utrecht Centraal Jaarbeurszijde - Perron en personeelsvoorziening P+R USP zullen geen huurovereenkomsten en huurkosten volgen t.t.v. de aanbesteding". In de beantwoording van vragen 191 en 194 wordt aangegeven door Aanbesteder dat huurkosten onderdeel uitmaken van het standaardformulier A11 financieel economische onderbouwing. Kan Aanbesteder toelichten wanneer deze overeenkomst en kosten wel bekend worden gemaakt en hoe Inschrijvers hiermee om dienen te gaan om te komen tot een accurate financiële onderbouwing voor de bieding?	Conform het antwoord op de vraag worden de huurkosten voor deze conform artikel 11 van de Concessiebeschikking verplicht te huren Assets ten tijde van de aanbesteding niet bekend. In Standaardformulier A 11 kunt u daarom nul (0) euro opnemen voor deze Assets onder post 'Huurkosten (in principe excl. energiekosten), gehuurd van Provincie Utrecht' (regel 77) en post 'SubAssets' (regel 22)
706	NvI-3 vraag 479				verplicht te huren assets	In NVI vraag 479 geeft Aanbesteder aan "Voor de stalling Amersfoort zal geen huurovereenkomst en huurkosten volgen t.t.v. de aanbesteding". In de beantwoording van vragen 191 en 194 wordt aangegeven door Aanbesteder dat huurkosten onderdeel uitmaken van het standaardformulier A11 financieel economische onderbouwing. Kan Aanbesteder toelichten wanneer deze overeenkomst en kosten wel bekend worden gemaakt en hoe Inschrijvers hiermee om dienen te gaan om te komen tot een accurate financiële onderbouwing voor de bieding?	Zie beantwoording vraag 705 in deze Nota van inlichtingen
707	NvI3-vraag 492, Standaardformulier A11				Financieel economische onderbouwing	In vraag #492 stelt u dat alleen vervangende batterijen een maximale afschrijvingstermijn van 7,5 jaar kennen. De initiële batterij dient te worden vervangen na de gegarandeerde inzetperiode. In standaardformulier A11 in het tabblad 'Aanschaf batterijen' stelt u in uw tekst dat er een maximale afschrijvingsperiode van 7,5 jaar moeten worden gehanteerd. Om verwarring te voorkomen bij het invullen van het tabblad van standaardformulier A11 verzoeken wij u de titel van dit tabblad 'aanschaf batterijen' te verwijderen: 'Afschrijvingstermijn voor batterijen is de door de leverancier Gegarandeerde inzetperiode van de batterijen met een maximum van zevenenhalf (7,5) jaar. De afschrijvingstermijn start op de datum dat de batterij beschikbaar is om te worden ingezet in de Concessie (en nooit eerder dan de startdatum van de Concessie)' en een nieuwe versie delen bij de volgende NvI?	De door u aangehaalde tekst is verwijderd in tabblad, waarbij eveneens de naamgeving van dit tabblad en het andere tabblad over de batterijen is gewijzigd. Bijlage bij Standaardformulier A 11 Financieel Economische Onderbouwing NvI 4 is hier eveneens op aangepast. Zie ook beantwoording vraag 724 in deze Nota van inlichtingen.
709	Bijlage A15 Lijnfiches Utrecht Binnen				Aanpassing lijn 428 n.a.v. NvI 3	U heeft n.a.v. vraag 566 uit NvI 3 de lijnfiche van lijn 428 aangepast. De route die u nu voorschrijft is niet mogelijk. De huidige route van lijn 428 bedient de haltes Station Vleuten, Bottensteinweg en Alenvelpark. De haltes Van Woerdenstraat en Albert Schweitzerlaan worden niet aangedaan.	De wijziging was niet juist aangegeven. Dit is hersteld in de lijnfiches van Utrecht Binnen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
710	Bijlage A15				verduidelijking lijnfiches	De ritten in de spitsperioden op lijn 90 worden in de huidige dienstregeling niet gereden en vormen verdichtingsritten op de langere lijn 90 vanuit de concessie DMG. Is het toegestaan de spitsritten op lijn 90 te laten vervallen in de Vakantieperiode?	Dat is toegestaan en is aangepast in de lijnfiches.
711	Bijlage A15				verduidelijking lijnfiches	De ritten van lijn 18 rijden niet in de huidige dienstregeling en vormen verdichtingsritten op lijn 28. Is het toegestaan om lijn 18 te laten vervallen in de Vakantieperiode?	Dat is toegestaan en is aangepast in de lijnfiches.
712	Bijlage A15				verduidelijking lijnfiches	Lijn 258 is een lijn met een bijzonder karakter (gelijk Wijkbus en Buurtbus). Mogen wij bij lijn 258 uitgaan van de huidige dienstregeling zoals ook voor de Wijkbus en Buurtbus geldt (n.a.v. vraag 472)?	Wij zien de door u genoemde overeenkomst tussen lijn 258 en wijkbus/buurtbus niet. Lijn 258 is een reguliere buslijn die weliswaar met klein materieel gereden wordt, maar niet door vrijwilligers zoals de wijkbus/buurtbus. Het is aan de Inschrijver om een dienstregeling hiervoor op te stellen die voldoet aan de eisen uit het lijnfiche.
713	Algemeen				Specifieke Uitkering Zero-Emissiebussen (SpUk-ZEbus)	Stelt de Provincie Specifieke Uitkering Zero-Emissiebussen (SpUk-ZEbus) ter beschikking aan inschrijvers? Zo ja, kunt u aangeven met welke subsidie inschrijver rekening kan houden voor de Concessie Binnen en Buiten?	De Provincie Utrecht is voornemens om eind 2023 een aanvraag in te dienen op grond van de Tijdelijke regeling specifieke uitkering Zero Emissiebussen 2022–2024. Bij honorering zal deze rijksbijdrage dan door ons binnen onze Programmabegroting OV worden ingezet voor de transitie naar ZE. In het kader van de Inschrijving dienen Inschrijvers geen rekening te houden met eventuele subsidies van de Provincie voor de aanschaf van ZE-bussen. Indien de Provincie alsnog overgaat tot verlening van een dergelijke subsidie, zal de Provincie daaraan zodanige voorwaarden verbinden dat verlening van de subsidie niet leidt tot een wijziging van het economisch evenwicht van de Concessie in het voordeel van de Concessiehouder. Zie ook het nieuwe artikel 12A in de Financiële Bepalingen (Bijlage B5).
714	B	nvt	16	13	Aansprakelijkheid	Als wij het goed begrijpen is de aansprakelijkheid van de Concessiehouder onder de Concessie niet beperkt en dus ongelimiteerd (tenzij sprake is van overmacht). Dat lijkt niet proportioneel en kan bijvoorbeeld verzekeringsproblemen veroorzaken. Kunt u alstublieft een clause formuleren en opnemen in de aanbestedingsdocumenten die de aansprakelijkheid op een passende manier beperkt, waarbij in ieder geval een uitsluiting van de gevolgschade en indirecte schade wordt opgenomen?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. De aansprakelijkheidsbepaling wijkt niet af van die in de huidige concessies en die in concessies elders in Nederland.
715	B	nvt	21.5 en 21.7	17	Survival clause	Wij zien dat de 'survival clause' geen verwijzing kent naar artikelen die 'overleven', maar meer algemeen verwijst naar verplichtingen die naar hun aard ook na beëindiging van de Concessie in stand blijven. Kunt u alstublieft een voorstel doen om de verplichtingen meer te concretiseren, bij voorkeur door expliciet te verwijzen naar de artikelen die 'overleven' na beëindiging van de Concessie?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Het expliciet benoemen van specifieke artikelen zou de reikwijdte van dit artikel beperken. Dat is niet onze intentie.
716	NvI-3 vraag 243				Busremise Westraven	U geeft in uw antwoord op NVI vraag 243 aan dat de wijziging is verwerkt in art. 12 van de Concessiebeschikking. U refereert echter in dit artikel naar Bijlage E 3. Kan Aanbesteder dit aanpassen en verwijzen naar Bijlage E4?	Ja, dit is aangepast in de Concessiebeschikking.
717	NvI-3 vraag 243				Busremise Westraven	In uw antwoord op NVI vraag 243 verwijst u naar de Concessie beschikking art. 12. Hierin geef u in art. 12.3 aan dat een afschrijvingstermijn van 20 of 30 jaar gehanteerd wordt en dat de assets volgens de dan berekende waarde moeten worden overgedragen. In art. 12.4 geeft u aan dat de assets aan het einde van de concessie om niet moeten worden overgedragen. Is onze interpretatie juist dat dit alleen die assets betreft die tijdens de concessieperiode volledig naar €0,00 zijn afgeschreven volgens de liniaire methode?	Ja, uw interpretatie is juist.
718	NvI Vraag 53				Definitie van de steek	In uw antwoord op vraag 53 betreffende de definitie van de steek geeft u aan dat dit de afstand is tussen de voorzijde van de rugleuning van de stoel en de achterzijde van de rugleuning van de stoel die ervoor staat en dat dit de afstand H is conform de Richtlijn 107. Dat is juist, echter de door u voorgeschreven 750mm voor deze H-afstand is erg ruim. Voor een Stadsbus (klasse 1) en een streekbus (klasse 2) is de minimale wettelijke afstand respectievelijk 650mm en 680mm. Voor uw beeld; de minimale eis voor R-NET bussen is 720mm. Het handhaven van 750mm als eis kan en zal bij volledige lagevloer bussen leiden tot (onnodig) zitplaatsverlies. Bij Low Entry bussen is dit minder het geval. Wij adviseren de minimale afstand waar 90% van de stoelen aan moet voldoen (PvE 4.4.1) van 750mm voor lagevloer bussen bij te stellen tot 700mm en voor Low Entry bussen 720mm. Neemt u deze suggestie over?	Wij nemen deze suggestie deels over. Voor de U liner dient 90 % van de bussen te voldoen aan een steek van minimaal 750 mm. Voor de overige bussen dient 90% te voldoen aan een minimale steek van 700 mm.
719	Financiële Bepalingen		Artikel 3	Artikel 3.2	Indexatie op basis energiedrager	In artikel 3.2 stelt u dat de indexatie afhankelijk is van de energiedrager van het materieeltype te bepalen vanaf aanvang concessie. Voor ons is het mechanisme voor indexatie vanaf indienen van de bieding tot aanvang van de concessie onduidelijk en daardoor hebben we onvoldoende inzicht in de kansen en risico's voor deze bieding. Kunt u het mechanisme voor indexatie toelichten in de tussenliggende periode van indienen bieding tot aanvang concessie?	De indexatie van het DRU-tarief conform inschrijving zal geïndexeerd worden van het prijspeil van de inschrijving tot het prijspeil van het startjaar. Ter verduidelijking zal een lid worden toegevoegd aan artikel 3 en hebben dit uitgewerkt in een rekenvoorbeeld met fictieve LBI indexgetallen voor de verschillende energiedragers (zie ook beantwoording vraag 41 en 118 in Nota van inlichtingen 1).

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
720	B.5	nvt	14	8	Boete rituitval en punctualiteit	Artikel 13.1 (boetes algemeen) bevat een uitzondering voor overmacht, terwijl artikel 14 niet zo'n uitzondering bevat. Wij nemen aan dat in geval van overmacht geen boete wordt opgelegd op grond van artikel 14 aan de Concessiehouder. Kunt u bevestigen of deze zienswijze juist is, en zo ja, dit verduidelijken door een aanpassing te doen?	De boete rituitval heeft alleen betrekking op verwijtbare rituitval. Bij verwijtbare rituitval is er per definitie geen sprake van overmacht. Artikel 14.8 zal worden aangepast om te verduidelijken dat de boete punctualiteit niet zal worden opgelegd indien (aangetoond door de Concessiehouder) naar oordeel van de Provincie het niet halen van de punctualiteitseisen buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder lag.
721	NvI-vraag 487				Concessieovereenkomst	Wij willen u vragen uw antwoord te heroverwegen, omdat de concessieovereenkomst ook vroegtijdig beëindigd kan worden door faillissement van de concessiehouder. In dat geval gaan de bussen naar de boedel en vallen deze onder de verantwoordelijkheid van de curator. Op dat moment heeft u geen zeggenschap en controle over deze voertuigen en de inzetbaarheid hiervan.	Nee, de Provincie is hier niet toe bereid. Zie ook het antwoord op vraag 209 en 487 in Nota van inlichtingen 2 en 3.
722	B.6	nvt	Algemeen	nvt	Recht van opstal	Op grond van de overnameregeling dient de Concessiehouder ervoor zorg te dragen dat het Materieel wordt overgedragen aan de Financier, en na de Concessieperiode aan een Opvolgende concessiehouder. Het is dus van groot belang dat het eigendom van al het Materieel bij de Concessiehouder / Financier blijft en dat er geen natrekking van het Materieel met de grond plaatsvindt, zoals hoogstwaarschijnlijk wel het geval zal zijn bij de tank-/laadinfrastructuur. In hoeverre is de Provincie bereid de natrekking te doorbreken indien de grond c.q. toegankelijke locatie in eigendom is van de Provincie, door vestiging van een opstalrecht ten gunste van de concessionaris/financier, met name ten behoeve van laadinfra en operationele assets zoals een wasinstallatie?	Vooropgesteld: de Overnameregeling (Bijlage B6) verplicht de Concessiehouder niet het Materieel over te dragen aan de Financier. In antwoord op uw vraag: de Provincie is bereid op de locaties waarvan zij eigenaar is medewerking te verlenen aan de vestiging van een opstalrecht ten gunste van de eigenaar van de betreffende Assets.
723	Vraag 211 - NvI1				Overnameregeling	In de beantwoording van vraag 211 geeft Aanbesteder aan dat de kosten voor verplaatsing van Laad-/tankinfrastructuur het gevolg van de keuze van de Concessiehouder om deze Laad-/tankinfrastructuur te plaatsen op een locatie die niet toegankelijk is voor de Opvolgende concessiehouder. Kan Aanbesteder toelichten wat een verplaatsing van Laad-/tankinfrastructuur in deze situatie exact inhoudt, fysieke verplaatsing of daadwerkelijk aanleveren van een werkende laadinfrastructuur op deze aangewezen locatie? Welke definitie hanteert Aanbesteder voor 'niet toegankelijke locatie' en 'toegankelijke locatie'?	Wij vermoeden dat uw vraag (ook) verwijst naar het antwoord op vraag 412 in Nota van Inlichtingen 3. Zoals aangegeven in artikel 2.4 van de Overnameregeling dient de Concessiehouder de Laad-/tankinfrastructuur " <i>te verplaatsen naar en te installeren op de stalling waarvan de Provincie Utrecht eigenaar is dan wel op een andere in overleg met de Concessieverlener te bepalen locatie.</i> " De Concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de stroomvoorziening op de nieuwe locatie, wel voor het aansluiten van de Laad-/tankinfrastructuur op de daar aanwezige stroomvoorziening. Voor de definitie van 'toegankelijke locatie' verwijzen wij u naar voetnoot 4 bij artikel 2.4 van de Overnameregeling: " <i>Als een voor de Opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie worden aangemerkt de door Concessieverlener ter beschikking gestelde stallingen en de openbare weg binnen het Concessiegebied.</i> "
724	Bijlage B6 overnameregeling				Batterij	Kunt u bevestigen dat de eerste batterij moet worden afgeschreven in de Gegarandeerde inzetperiode van de batterij?	Zoals vermeld in voetnoot 10 bij artikel 9.5 van de Overnameregeling wordt de Aanschafwaarde van het oorspronkelijke Batterijpakket geacht te zijn inbegrepen in de Aanschafwaarde van de ZE-bus. Dit brengt met zich mee dat het oorspronkelijke Batterijpakket niet afzonderlijk wordt afgeschreven, maar als onderdeel van de ZE-bus wordt afgeschreven over de Gegarandeerde inzetperiode van de ZE-bus.
725	Bijlage B6 overnameregeling				Batterij	Kunt u bevestigen dat wanneer de eerste batterij vervangen is en dus niet meer aanwezig in de bus, de batterij volledig is afgeschreven en dus de (boek)waarde van deze batterij niet meer in de overnamewaarde van de bus kan zitten?	Nee, dat kunnen wij niet. Zie beantwoording vraag 724 in deze Nota van inlichtingen.
726	NvI3-vraag 492				Batterij vervanging	In vraag #492 stelt u dat alleen vervangende batterijen een maximale afschrijvingstermijn van 7,5 jaar kennen. De initiële batterij dient te worden vervangen na de gegarandeerde inzetperiode. Kunt u bevestigen dat, wanneer de initiële batterij nog binnen de garantietermijn effectief kan worden ingezet bij de nieuwe operatie, er ook sprake is van een restwaarde in de overnameregeling?	Zie beantwoording vraag 724 in deze Nota van inlichtingen. Hieruit volgt dat een eventuele restwaarde van het oorspronkelijke (niet-vervangen) Batterijpakket op het moment van overdracht geacht wordt te zijn inbegrepen in de overnamewaarde van de ZE-bus.
727	B.6	nvt	10.2	9	Bindend oordeel	De Concessieverlener is op grond van artikel 10.2 bevoegd om een bindend advies te geven (of te laten afgeven door een onafhankelijke deskundige) indien geen overeenstemming bestaat over een vloeiende concessieovergang. Dit bindende advies kan gevolgen hebben voor de concessieovergang, en dan met name voor de overnamewaarde. De Financier zal dit als een financieringsrisico zien, en vervolgens de financieringskosten verhogen. Om die reden vragen wij u op welke wijze u aankijkt tegen het uitbreiden van dit artikel 10.2, door aan te geven dat dit bindend advies geen invloed heeft op de bepalingen van de meerpartijenovereenkomst met de Financier. Ter verduidelijking, dit zou dan inhouden dat de gevolgen van het bindende advies voor rekening van de Concessiehouder komen, en niet voor de Financier.	Wij bevestigen dat artikel 10.2 van de Overnameregeling geen afbreuk doet aan de rechten van de Financier uit hoofde van de Meerpartijenovereenkomst.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
728	B.6	nvt	13.2	11	Tussentijdse beëindiging	Hoe gaat dit artikel in zijn werking in de praktijk bij een tussentijdse beëindiging van de Concessie. Kunt u enkele voorbeelden geven?	Ook bij voortijdige beëindiging van de Concessie wordt de overnamewaarde van het Materieel bepaald op basis van het bepaalde in artikel 9 van de Overnameregeling. Dit leidt niet tot een wijziging van de afschrijvingstermijn, maar uiteraard wel tot een wijziging van de afschrijving op het moment van overdracht. Ter illustratie: indien de Concessie volgens de planning eindigt in december 2035 zal een nieuwe ZE-bus met een afschrijvingstermijn van 15 jaar die vanaf de start van de Concessie is ingezet op het moment van overdracht voor 10/15 deel zijn afgeschreven en bedraagt de Overnamewaarde dus in beginsel 5/15 deel van de Aanschafwaarde (behoudens correctie op grond van artikel 9). Als de Concessie voortijdig zou worden beëindigd per december 2032 is diezelfde bus slechts voor 7/15 deel afgeschreven en bedraagt de Overnamewaarde in beginsel 8/15 deel van de Aanschafwaarde (behoudens correctie op grond van artikel 9).
729		Meerpartijen overeenkomst	Overwegende het volgende	1	sub D	Het uitgangspunt is zowel de bussen als de laadinfrastructuur in een financiering onder te brengen. De ervaring leert dat het vestigen van een zekerheidsrecht is in de praktijk niet eenvoudig. Derhalve kan het zich voordoen dat de laadinfra met eigen middelen wordt gefinancierd en niet door de financier van de bussen. Bent u bereid om de Meerpartijenovereenkomst alleen van toepassing te verklaren voor de bussen met dien verstande dat de overname van de laadinfrastructuur is geregeld in de overnameregeling tussen concessiehouder en concessieverlener ? Het biedt de concessiehouder de mogelijkheid om de financiering van de bussen los te koppelen van laadinfra en deze op een andere manier zoals eerder genoemd te financieren. Bent u bereid om na gunning hierover van gedachten te wisselen om tot een oplossing te komen waarbij een opvolgende concessiehouder zowel toegang heeft tot de Bussen als tot de Laadinfrastructuur. Waarbij continuïteit van het Openbaar Vervoer gewaarborgd blijft en dit geen materieel risico en kosten voor de concessieverlener met zich meebrengt.	Wij zijn in beginsel bereid hierover met de Concessiehouder van gedachten te wisselen. Uitgangspunt blijft echter (ook in een eventuele Meerpartijenovereenkomst die alleen betrekking heeft op de ZE-bussen) dat de opvolgende Concessiehouder alleen verplicht zal zijn ZE-bussen over te nemen als hij ook kan beschikken over de voor het gebruik van die ZE-bussen benodigde Laad-/tankinfrastructuur (en vice versa).
730		Meerpartijen overeenkomst	1.2	2	Het Materieel	De financiering start doorgaans bij de start van de concessie in artikel 1.2 is vastgelegd dat financier ook een kopie van de koopovereenkomsten moet overleggen als bewijs van de eigendomsoverdracht. De provincie zal dan binnen 6 weken na start van de financiering bevestigen of de koopovereenkomst en de leveranciersgaranties akkoord zijn. Tot die tijd is de MPO niet van toepassing welke een belangrijke CP is voor de financiering. Is het mogelijk dat u de genoemde koopovereenkomsten voor start van de concessie worden beoordeeld zodat met start van de concessie nagenoeg ook de MPO in werking kan treden ?	Ja, dat is mogelijk. Als de koopovereenkomst tijdig aan ons wordt verstrekt, zullen wij deze voor de start van de Concessie beoordelen. Daarbij merken wij op dat de in artikel 1.2 genoemde bewijsmiddelen niet per se allen op hetzelfde moment aan de Provincie hoeven te worden aangeleverd. Hoe eerder de Concessiehouder de definitieve koopovereenkomst aan ons verstrekt, hoe eerder wij deze kunnen beoordelen.
731		Meerpartijen overeenkomst	3.5/3.6	5	Overnameverplichting	In artikel 3.5 en 3.6 van de MPO is bepaald dat een eventuele onderhoudsachterstand geen financieel effect zal hebben op de koopsom richting financier. Echter naast onderhoud zijn er ook andere bijstellingen/ kosten voortvloeiend uit de overnameregeling welke kunnen leiden tot aanpassing van de koopsom. Aangezien financier de staat van het materieel niet kan garanderen, ligt het voor de hand om de wijze van verrekening zoals beschreven in artikel 3.6 aan te passen waarbij niet alleen onderhoudsachterstand maar ook alle andere bijstellingen op deze manier worden geregeld. Alle andere kosten voortvloeiend uit de overnameregeling zullen ook een zelfstandig vorderingsrecht van de koper jegens de concessiehouder creëren (in lijn met het vastgelegde m.b.t onderhoudsachterstanden, zie voetnoot 4 MPO); Bent u bereid om niet alleen het onderhoud, maar ook alle andere bijstellingen/kosten voortvloeiend uit de overnameregeling dat deze niet van invloed zijn op de door de financier te ontvangen koopsom?	Wij nemen aan dat u met "andere bijstellingen/kosten" doelt op de in artikel 9.1 van de Overnameregeling genoemde Correctie kilometerstand (vastgesteld conform artikel 9 lid 8 Overnameregeling) en Correctie bovengemiddelde degradatie Batterijpakketten (vastgesteld conform artikel 9 lid 9 Overnameregeling). Wij zijn bereid te bepalen dat ook deze correcties niet van invloed zullen zijn op de door de Financier te ontvangen Koopsom (en dus volledig voor risico komen van de Concessiehouder). Daartoe voegen wij aan artikel 3.6 van de Model Meerpartijenovereenkomst de volgende zin toe: <i>"Het voorgaande geldt eveneens voor de in artikel 9.1 van de Overnameregeling genoemde Correctie kilometerstand en Correctie bovengemiddelde degradatie Batterijpakketten."</i>
732		Meerpartijen overeenkomst	5.2	5	Slotbepalingen	Kunt u in artikel 5.2 opnemen dat dit ook geldt voor “tekortkomingen van de concessiehouder onder de overnameregeling”.	De Overnameregeling is onderdeel van de Concessie en hoeft daarom niet afzonderlijk te worden genoemd. Als de Concessiehouder zich niet houdt aan de Overnameregeling is sprake van een tekortkoming van de Concessiehouder in de nakoming van zijn verplichtingen onder de Concessie.
733	Bijlage B7				Bijlagen	Bij het 'model meerpartijenovereenkomst ZE Financial lease' ontbreken de genoemde bijlagen 1 t/m 4. Kan Aanbesteder deze aanleveren met de beantwoording van NVI 4? Bijlage 1: Beschrijving Materieel Bijlage 2: Overnameregeling behorende bij de Concessie Bijlage 3: Leaseovereenkomst (en aanverwante documentatie) Bijlage 4: Betalingsschema leasetermijnen	De Bijlagen 1, 3 en 4 zullen te zijner tijd (na gunning) moeten worden aangeleverd door de Concessiehouder en de Financier. Bijlage 2 betreft (de definitieve versie van) de Overnameregeling (Bijlage B6).

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
734	B.7	nvt	overweging c) en e) en 1.2	1 en 2	Rechtstreekse betaling Financier	De structuur onder de meerpartijenovereenkomst lijkt uit te gaan van aanschaf door de Concessiehouder van het Materieel, waarna de Concessiehouder vervolgens het Materieel in eigendom overdraagt aan de Financier (Sale and Lease back). Hoe kijkt u aan tegen een structuur waarbij rechtstreekse betaling van de Financier aan de leverancier plaats vindt, zonder tussenkomst van de Concessiehouder? In deze structuur verkrijgt de Financier, zonder tussenkomst van de Concessiehouder, de eigendom. Een rechtstreekse betaling verlaagt de kosten van de schuld en de maandelijkse aflossingstermijnen, waardoor de kosten voor uitvoering van de Concessie ook (automatisch) verlagen.	Wij hebben geen bezwaar tegen rechtstreekse betaling van de Financier aan de leverancier. Het Model is gebaseerd op sale-and-lease-back, omdat vervoerders en financiers hier doorgaans de voorkeur aan geven. Overigens is ons niet duidelijk of in de door u beschreven situatie alleen sprake is van een rechtstreekse <i>betaling</i> of dat de Financier ook zelf de koopovereenkomst met de leverancier sluit. Voor ons antwoord maakt dit echter geen verschil. De eindsituatie is in alle gevallen dat de Financier eigenaar is van het Materieel en dit op grond van de Leaseovereenkomst ter beschikking stelt aan de Concessiehouder.
735	B.7	nvt	1.2	2	Bewijs	Op welke manier bent u bereid om te helpen bij het verfijnen van de praktische implementatie van deze bewijsvoorwaarden om de financierbaarheid rond de Concessie te verhogen? Bij wijze van voorbeeld, de gestelde bewijsvoorwaarde onder c) is niet werkbaar in geval van een directe betaling van de Financier aan de leverancier, waarbij de Financier zonder tussenkomst van de concessiehouder de eigendom verkrijgt. Zo'n rechtstreekse betaling zou in ieders belang zijn door financieringskosten te drukken.	Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 734 hebben wij geen bezwaar tegen rechtstreekse betaling van de Financier aan de leverancier. Wij zijn bereid artikel 1.2 hierop aan te passen. Van belang is daarbij dat de Provincie in ieder geval de koopovereenkomst ontvangt (ongeacht of deze is gesloten door de Concessiehouder of de Financier) en dat de Provincie aan de hand van de ontvangen bewijsmiddelen kan vaststellen dat de Financier eigenaar is geworden van het Materieel. In algemene zin wijzen wij er op dat, zoals ook opgenomen in de Model Meerpartijenovereenkomst, de Provincie bereid is na concessieverlening met de Concessiehouder en Financier in overleg te treden over het doorvoeren van niet-wezenlijke wijzigingen, mits deze voorstellen tot aanpassingen niet tot extra en/of vergrotingen van risico's voor de Provincie leiden en niet ten koste gaan van de doelen die de Provincie met de Meerpartijenovereenkomst nastreeft.
736	B.7	nvt	1.2	2	Termijn zes weken	De Concessieverlener heeft thans een termijn van 6 weken om te bevestigen dat aan de voorwaarden is voldaan. Potentiële Financiers achten deze termijn disproportioneel lang. De Financier wordt immers gevraagd om Materieel te financieren dat nog voor een lange periode niet in eigendom is bj de Financier, maar bij de Concessiehouder. Dit creëert onzekerheid. Kunt u aangeven in hoeverre u bereid bent om deze termijn van 6 weken te verkorten tot bijvoorbeeld 2 weken? Mocht u het toestaan om een rechtstreekse betaling van de Financier aan de leverancier - met als gevolg rechtstreekse eigendomsverkrijging van de leverancier zonder tussenkomst van de concessiehouder - mogelijk te maken, kunt u dan aangeven welke termijn u in dat geval passend acht?	Wij handhaven de termijn van 6 weken, ook in geval van rechtstreekse betaling door de Financier aan de leverancier. Deze termijn is gesteld met het oog op de benodigde formele besluitvorming. Dit neemt niet weg dat de Provincie bereid is zich in te spannen om deze termijn te verkorten. De Concessiehouder en de Financier kunnen daar zelf ook een bijdrage aan leveren, bijvoorbeeld door de Provincie reeds op voorhand de definitieve koopovereenkomst te verstrekken. Zie ook beantwoording vraag 730 in deze Nota van inlichtingen.
737	B.7	nvt	3.6 en algemeen	5	Industriële criteria t.o.v. de Koopsom	Artikel 3.6 en de meerpartijenovereenkomst in zijn algemeen bevatten overwegingen op grond waarvan de Concessieverlener de overnamewaarde van het Materieel kan verlagen op basis van industriële criteria (zoals een Onderhoudsachterstand) en niet-naleving van de overnameregeling (B.6). Wij begrijpen deze overwegingen, omdat de Concessiehouder de industriële risico's draagt en verantwoordelijk is voor nakoming van zijn verplichtingen op grond van de overnameregeling. De Financier heeft hier geen controle over, en zal naar ons idee geen gevolgen moeten ondervinden van een verlaging van de overnamewaarde op basis van industriële criteria en niet-naleving door de Concessiehouder. Potentiële Financiers maken zich hier echter toch zorgen over, waardoor de kosten van de schuld verhogen. Op welke manier bent u bereid om de Financier te beschermen tegen deze risico's? Lagere kosten van schuld komen het project immers ten goede. Indien u bereid bent de Financier tegen de genoemde industriële risico's te beschermen, zijn wij bereid zou zijn om samen met de Provincie alternatieve opties te onderzoeken om een potentiële vordering op de Concessiehouder met betrekking tot industriële risico's meer veilig te stellen. Mocht u een voorstel hebben in dat opzicht, voelt u zich dan vrij om dit voorstel te doen?	Naar ons oordeel wordt met artikel 3.6 (zie daarover ook het antwoord op vraag 731) voldoende tegemoet gekomen aan de belangen van de Financier. Overigens is het naar ons oordeel vanzelfsprekend (en ook wenselijk) dat de Financier, als eigenaar van het Materieel, er belang bij heeft (en er daarom op toeziet) dat de Concessiehouder het Materieel goed onderhoudt.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
738	B.7	nvt	Bijlage 4	8	Maandelijkse leasebetalingen	Kunt u aangeven wat de inhoud van Bijlage 4 precies omvat (of is hier wellicht een model van beschikbaar)? Wij nemen aan dat deze bijlage ook de schuldopnames bevat, en zal worden aangepast bij Financial Close en tot op het moment dat de laatste schuldopnames zijn gedaan. Ook nemen wij aan dat deze bijlage niet kan worden aangepast na Financial Close, tenzij partijen dit schriftelijk overeenkomen. Het is immers in het belang van de Concessieverlener dat niet te veel aflossing en/of rente wordt betaald aan de Financier als gevolg van wijzigingen in de maandelijkse leasetermijnen.	Bijlage 4 zal een uitputtend overzicht moeten bevatten van de maandelijkse leasetermijnen die de Concessiehouder op grond van de Leaseovereenkomst aan de Financier zal moeten doen. Ten aanzien van de mogelijkheid tot wijziging van Bijlage 4 verwijzen wij naar artikel 2.2, waarin onder meer het volgende is opgenomen: <i>"Indien de door de Concessiehouder aan de Financier te betalen maandelijkse leasetermijn op enig moment wijzigt, bijvoorbeeld als gevolg van het verloren gaan van een Asset, sturen de Concessiehouder en de Financier de Concessieverlener onverwijld een aangepaste versie van Bijlage 4."</i> Ons is niet duidelijk wat u bedoelt met "de schuldopnames".
739	Bijlage B 8				Bijlagen	We missen bij het 'model meerpartijenovereenkomst ZE-bussen (projectfinanciering)' de genoemde bijlagen 1 t/m 6. Kan Aanbesteder deze aanleveren met de beantwoording van NVI 4? Bijlage 1: Beschrijving Materieel Bijlage 2: Overnameregeling behorende bij de Concessie Bijlage 3: Huurovereenkomst Bijlage 4: Financieringsovereenkomst & Zekerheidsdocumentatie (en aanverwante documentatie) Bijlage 5: Financieringstermijnen & Overnamewaarde Bijlage 6: Onderhoudstermijnen & Verzekeringspremies	De Bijlagen 1, 3, 4, 5 en 6 zullen te zijner tijd (na gunning) moeten worden aangeleverd door de Concessiehouder, de AssetCo en de Financier. Bijlage 2 betreft (de definitieve versie van) de Overnameregeling (Bijlage B6).
740	Nvi 3		vraag 559	21	Inzet bussen op productformules	Wij verzoeken u het antwoord op vraag 559 te heroverwegen. Volgens de lijnfiches rijdt lijn 17 in de ochtendspits 4x per uur van Amersfoort naar Leusden en 8x per uur van Leusden naar Amersfoort. Dit leidt tot 4 lege ritten per uur van Amersfoort naar Leusden, deze lege ritten rijden exact de route van lijn 217 met exact dezelfde frequentie als genoemd in de lijnfiches. Sinds jaar en dag worden door de huidige concessiehouder deze lege ritten aangewend om lijn 217 te rijden. Als u volhardt in uw antwoord, dan dienen wij extra bussen van het type U-bus in te zetten om gelijkop met de lege ritten van het type U-link van Amersfoort naar Leusden te rijden. Hiervoor zijn minimaal 2 extra bussen nodig, met 2 extra chauffeurs, een extra kostenpost van ruim 200.000 euro per jaar. Naar onze mening is dit geen effectieve en duurzame inzet van middelen.	Wij houden vast aan het antwoord op vraag 559, maar maken specifiek voor lijn 217 een uitzondering dat deze als U-bus of U-liner aangeboden mag worden.
741	Nvi 1 - vraag 119				Percentage > 18m in Binnen	Uw antwoord op vraag 119 over de wijze van berekenen van 65%: "We bedoelen 65% van de Bussen die Concessiehouder structureel beschikbaar heeft voor uitvoering van de Concessie Utrecht Binnen (dubbel-)geleed is. Bussen die niet aan het PvE voldoen, of niet structureel worden ingezet in de Concessie Utrecht Binnen, worden bij de berekening van dit percentage buiten beschouwing gelaten. Eis 4.6.8. in het PvE is toegevoegd." Kunt u bevestigen dat de basis voor 65% berekening bestaat uit het totaal aantal bussen benodigd voor het uitvoeren van de dienstregeling inclusief de technische reserve van de vloot?	We bedoelen dat minimaal 65% van de Bussen die Concessiehouder structureel beschikbaar heeft voor uitvoering van de Concessie Utrecht Binnen incl. technische reserve (dubbel-)geleed moet zijn. Bussen die niet aan het PvE voldoen, of niet structureel worden ingezet in de Concessie Utrecht Binnen, worden bij de berekening van dit percentage buiten beschouwing gelaten. Zie aangepast PvE
742	C Definitief Programma van Eisen	4	4.2.7	19	twee (standaard)rolstoelen	U geeft als antwoord op vraag 50 aan dat u zich realiseert dat met de gestelde eisen voor minimaal twee (standaard)rolstoelen dit ten kosten gaat van het aantal zitplaatsen en deze eis ook van toepassing is op bussen korter dan 18 meter. Realiseert u zich dat deze eis niet mogelijk is bij bussen <10 meter, omdat die bussen kleiner en smaller zijn. Wilt u de gestelde eis m.b.t. twee rolstoelplaatsen voor de bussen <10 meter niet van toepassing verklaren?	In Bussen kleiner dan 10 meter kan worden volstaan met 1 rolstoelplek. Het PvE is hierop aangepast.
743	Bijlage C6 Scope samenwerking				Rechtspersoon	U stuurt aan op de gezamenlijke oprichting van een rechtspersoon door de concessiehouders voor ten minste een gezamenlijke mailinglijst (bijlage C6), het leveren en verzamelen van klantdata (bijlage C6) en een gezamenlijk CRM (G3.1 Klantinterfaceplan). Is dit een verplichting of staat u open voor mogelijke andere oplossingen die tot hetzelfde resultaat leiden?	Indien dit op grond van privacyregelgeving noodzakelijk is, is dit een verplichting. Het is het doel van de Provincie de reizigersgegevens bij elkaar te houden en overdraagbaar te maken bij concessieoverdracht.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
744	Nvl 3, vraag 567				Vervolgvraag aslastbeperking	In het antwoord van Nvl vraag 567 neemt u de aslastbeperking van de gemeente Stichtse Vecht in Oud Maarsseveen over in bijlage C9. In eerste instantie begrepen wij dit, het is immers een grote beperking. Echter, na een zorgvuldige analyse van de huidige voertuigen die op deze lijn opereren, op basis van kentekenregistraties, zijn wij tot de conclusie gekomen dat het zeer onwaarschijnlijk is dat deze voertuigen aan de gestelde aslastbeperking voldoen. Hierbij rijst het vermoeden dat de huidige vervoerder ofwel over een ontheffing beschikt voor deze aslastbeperking of dat deze beperking momenteel niet wordt nageleefd. Wij willen daarom graag verifiëren of de huidige vervoerder van de concessie inderdaad over een ontheffing beschikt voor deze aslastbeperking. Mocht dat het geval zijn, vragen wij u vriendelijk te overwegen om deze ontheffing te handhaven. Mocht u besluiten om de ontheffing niet te handhaven, dan zouden de diensten op deze lijn moeten worden uitgevoerd met kleiner materieel dan de huidige bussen, of zou wellicht een aanpassing aan de route moeten worden overwogen. Op dit moment zien wij echter geen haalbare mogelijkheid voor een dergelijke aanpassing zonder af te wijken van de lijnfiches. Dit zou resulteren in het overslaan van haltes die zich op de weg bevinden waar de aslastbeperking van toepassing is. Bovendien zou dit betekenen dat de huidige vervoerder, indien de ontheffing niet wordt voortgezet, geen ritten aslastbeperking mag aanbieden die de overschrijden. Wij verzoeken u dit vraagstuk nader te onderzoeken en te overwegen	Inschrijvers kunnen voor hun Inschrijving ervan uitgaan dat er een ontheffing wordt verleend voor een Voertuig van maximaal 3500 kg. Mocht dit tijdens de Implementatie blijken dat de gemeente hier niet in mee gaat, dan is de Provincie bereid de route aan te passen.
745	Bijlage C16		OP.1	5	Eisen per koppelvlak	In bijlage C16 (OP.1) stelt u als eis dat de voertuigidentificatie, actuele locatie, snelheid, windroosrichting, deurstatus, stopknopstatus en odometerstand worden aangeleverd conform de OpenPrio definities, versie 1.5 of hoger. De vigerende versie van OpenPrio is echter 1.4. Bent u bereid deze bestekseis te veranderen naar versie 1.4? Zo niet, waarom niet? (zie https://kennisbank.crow.nl/kennismodule/detail/112849#116318 , Open Prio Interface, Gepubliceerd op: 14-03-2023, D3056-1 / Version 1.4)	Bij de voorbereiding van het validatieproject in de Provincie Utrecht is ons gebleken dat de functionaliteit van de haltekноп (eigenlijk de niet-halteerкноп) de gemiddelde verliestijd voor bussen bij VRI's die vlak na een halte liggen kan worden teruggebracht. Naar aanleiding hiervan hebben wij verzocht het OpenPrio koppelvlak versie 1.4, welke door de CAB (Change Advisory Board) en SC (Strategic Committee) van de iVRI is vastgesteld, uit te breiden met deze functionaliteit. Beoogd is na afronding van het validatieproject in Utrecht, waarin ook de toepassing van de haltekноп (Passage_Stop_Status) wordt gevalideerd, een ChangeRequest in te dienen om deze functionaliteit op te nemen in het OpenPrio koppelvlak. Pas na acceptatie van deze change heeft deze versie een formele status. Het validatieproject binnen de Provincie Utrecht is met het oog op de lopende aanbestedingen van de concessies gepauzeerd en zal bij de implementatie van de nieuwe concessies een doorstart krijgen.
746	Bijlage C16				Specificaties koppelvlakken/interfac es	Er lopen momenteel nog (DOVA-)overleggen tussen vervoerders en de overheden over de specificaties van de koppelvlakken/interfaces. Het lijkt ons van belang dat de uitgangspunten door iedereen gedragen worden. Bent u bereid om – na gunning – de uitkomst van die overleggen die geborgd worden in de Concessiebijlage te gebruiken als uitgangspunten voor de eisen, gesteld aan iVRI?	Eis 4.6.2 van het PvE bepaalt dat de Concessiehouder en het Materieel voldoen aan de eisen en afspraken zoals deze zijn en worden vastgelegd in Bijlage C 16 (document “Prioriteitsverlening voor openbaar vervoer via intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI's)-”) <u>of zijn opvolgers</u> . Als de overleggen binnen DOVA leiden tot een dergelijke 'opvolger', zal die alsdan in de plaats treden van de huidige Bijlage C16.
747	D1 personeelsopgave Qbuzz				Bedrijfsregelingen	Wilt u de kledingvoorschriften van de Concessie Bus en Tram regio Utrecht ter beschikking stellen?	De gevraagde gegevens zijn d.d. 03-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
748	Personeelspgaven Qbuzz				ABP status	Kan Qbuzz bevestigen dat zij eigen risicodrager is voor de WW gelden betreffende de ABP medewerkers? Zo ja, hoe groot is deze populatie in fte en welke voorwaarden zijn exact van toepassing? Kan de betrokken bedrijfsregeling met gevraagde voorwaarden door Qbuzz worden verstrekt?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat voor de WW zij geen eigenrisico drager is.
749	Personeelspgaven Qbuzz				ABP status	Indien Qbuzz eigen risicodrager voor de WW is voor medewerkers met een ABP status, is er dan ook sprake van een bovenwettelijke uitkering? Zo ja, onder welke voorwaarden worden deze verstrekt en op welke looncomponenten wordt er berekend?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat voor de WW zij geen eigenrisico drager is.
750	NVI 2a bijlage prognose EX gvu medewerkers per dec 2025					Kan Qbuzz bevestigen dat zij geen personeel onder de oude Gvu regeling in dienst gaat nemen? Zo nee, voor welke functie dan en waarom?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht bevestigt dit.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
751	Personeelspgav e Qbuzz (Utrecht Binnen). Betreft specifiek prognose door Qbuzz verstrekt over situatie dec 2025 Populatie ex GVU zie NVI 279				Omvang en verloop indirecten (ex-GVU) welke verklaring Qbuzz heeft voor de stijging van het aantal indirecten naar 40,2 fte	In de opgave van Qbuzz over de prognose dec 2025 voor ex GVU personeel (NVI 1a en 2a), wordt een exact fte aantal genoemd voor direct en indirect personeel. We vragen ons af hoe de 40,2 fte aan indirect personeel (ex GVU) wordt verantwoord. Omdat in de personeelsopgaven 114,53 fte als indirect wordt genoemd kan er hooguit sprake zijn van 21,82 fte. Er vanuit gaande dat de ABP-er Ex GVU zijn (114,53 FTE * 19,05% ABP deelnemer= 21,82FTE). Kunt u een verklaring geven voor deze stijging (in de prognose)?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
752	NVI 2a bijlage prognose EX gvu medewerkers per dec 2025					Kunt u aangeven welk fte aantal correct is in de opgave van Qbuzz prognose dec 2025 Ex GVU. 275,45 of 274,45? Beiden worden genoemd als totaal.	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
753	NVI 585				Overname	U geeft in uw antwoord op de vraag aan dat er geen controle op het document met o.a. de overnamewaarde heeft plaats gevonden. Dit geeft onvoldoende inzicht in de (juistheid) van de te verwachten overnamewaarde en of de waarde is vastgesteld conform de overnameregeling (van de over te nemen bussen). Wij ontvangen daarom graag de overnameregeling. Kunt u deze verstrekken?	Conform beantwoording vraag 331 volgen Bijlagen E1 en E2 uit de bestaande afspraken tussen de Provincie en de huidige concessiehouders, waarbij de keuze is gemaakt de 15m Setra's van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht over te doen naar de concessie Utrecht Buiten vanwege lijn 41. Voor de volledigheid zijn ter informatie de bepalingen rondom overname uit de huidige concessies d.d. 03-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
754	In relatie tot de NVI vragen 594 t/m 598				Overname	Op dit moment is alleen de financiële verplichting van de over te nemen vloot bekend gemaakt. De staat waarin deze vloot moet verkeren ten tijde van de overdracht is echter niet bekend gemaakt. Om een goede inschatting van de waarde en mogelijke risico's omtrent deze over te nemen assets willen wij graag de overnameregelingen zien.	Alle relevante onderdelen van de bestaande overnameregeling zijn opgenomen in bijlage E 1. De bestaande overnameregeling is minder gedetailleerd dan de Overnameregeling die onderdeel zal zijn van de nieuwe Concessies (Bijlage B6). Zie verder beantwoording vraag 753 in deze Nota van inlichtingen.
755	Bijlage E.1				Overname	De inschrijvers hebben geen inzicht in het proces van de waardebepaling bij overdracht. Kunt u tot in detail aangeven welke (proces)afspraken zijn gemaakt over de definitieve waardebepaling, bijvoorbeeld over waardebepaling door onafhankelijke deskundigen en eventuele correcties in de overnamewaarde na beoordeling van de staat van de assets?	Alle relevante onderdelen van de bestaande overnameregeling zijn opgenomen in bijlage E1. De bestaande overnameregeling is minder gedetailleerd dan de Overnameregeling die onderdeel zal zijn van de nieuwe Concessies (Bijlage B6).
756	NVI-3 vraag 582				onderhoudsstatus materieel	U geeft bij de beantwoording van NVI vragen 582, 583 en 588 aan "Het is aan de zittende concessiehouder en de nieuwe Concessiehouder om hier onderling afspraken over te maken." Kan Aanbesteder verduidelijken welke rol en verantwoordelijkheid zij heeft indien de partijen niet onderling tot overeenstemming kunnen komen?	De Concessieverlener heeft hierbij in beginsel geen rol. Indien de huidige concessiehouder(s) en de Concessiehouder(s) hierom verzoeken is de Concessieverlener bereid te bezien of zij een bemiddelende rol kan spelen. In algemene zin geldt overigens wel dat de huidige concessiehouders op grond van de concessievoorwaarden verplicht zijn medewerking te verlenen aan de opvolgende concessiehouder(s) om de overgang van de Concessie mogelijk te maken. Indien een huidige concessiehouder naar ons oordeel onvoldoende aan deze medewerkingsplicht voldoet, kunnen wij die concessiehouder daarop aanspreken en eventueel boetes opleggen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
757	Vragen 296-357-358-359 en vragen 596-597-598				Vervangende batterij	Wij begrijpen dat bij de overname van de 69 ZE bussen vanuit concessie Binnen geen vervangende batterij is opgenomen. Op basis van alle gegeven antwoorden tot op heden gaan we er dan ook vanuit dat de initiële batterij volledig is afgeschreven na 7,5 jaar. Dit uitgangspunt en deze stellingname is van cruciaal belang om een correcte overnamewaarde te bepalen en een level playing field te borgen voor alle inschrijvende partijen. We stellen het volgende rekenvoorbeeld voor met een waarde van 400k voor de initiële bus en 100k voor de initiële batterij. In dit geval is de overnamewaarde van de bus na 7,5 jaar: (400 / 15 jaar) * maal 7,5 is 200k. Immers, de initiële batterij is al volledig afgeschreven. De overnamewaarde is dus niet (500k / 15 jaar) * 7,5 is 250k. In dit laatste rekenvoorbeeld betaalt een opvolgend concessiehouder namelijk 50k voor een technisch afgeschreven batterij. Kunt u onze aanname van de volledige afschrijving van de initiele batterijen bevestigen en de juistheid van het eerste rekenvoorbeeld? Zo nee, wilt u toelichten waarom niet?	Het is ons niet duidelijk waarop u baseert " <i>dat de initiële batterij volledig is afgeschreven na 7,5 jaar</i> ". Wij vermoeden dat u de termijn van 7,5 jaar ontleent aan de Overnameregeling (Bijlage B6). Deze Overnameregeling geldt echter alleen voor de overdracht van Materieel na afloop van de nu aanbestede Concessies. De Overnameregeling is niet van toepassing op de overname van de 69 ZE-bussen vanuit de Concessie Binnen. De overnamewaarde van die bussen is bepaald op basis van de bepalingen in de huidige concessie Tram en Bus Regio Utrecht. Volledigheidshalve wijzen wij erop dat in het kader van de Overnameregeling (Bijlage B6) de maximale afschrijvingstermijn van 7,5 jaar alleen geldt voor Vervangende Batterijpakketten. De oorspronkelijke Batterijpakketten worden (met de rest van de ZE-bus) afgeschreven over de afschrijvingstermijn van de ZE-bus (zie ook het antwoord op vraag 724).
758	In relatie tot de NVI vragen 596 t/m 598				Overname Ebusco 2.1 en 2.2	Uit de bijlage overnamevloot PU blijkt dat de SOH van de batterijen van de Ebusco 2.1 en 2.2 al onder de 80% is. Onder de 80% is er op dit moment weinig bekend over hoe snel batterijdegradatie verloopt, omdat testen over het bereik alleen van 100% tot 80% worden uitgevoerd. Huidige concessiehouder antwoordt via de Nota van Inlichtingen dat de batterijen niet worden vervangen en dat er in de overnamewaarde geen bedrag is opgenomen voor batterijvervanging of er financiële afspraken over zijn gemaakt met de leverancier. Daaruit concluderen wij dat de batterijen afgeschreven worden in 13 jaar, waarvan het merendeel in de nieuwe concessie. Dit kan resulteren in het overdragen van haast onbruikbare bussen tegen een niet gecontroleerde waarde. Kunt u aangeven of er in de overnameregeling bepalingen zijn opgenomen over de bruikbaarheid van de batterij gedurende de levensduur van de bus en hoe dit de waardebepaling beïnvloedt?	In de overnameregeling die geldt op grond van de huidige concessie zijn hierover geen bepalingen opgenomen.
759	Nvi-vraag 587				Subsidies	Wij willen de vraag graag verduidelijken. Mogelijk heeft de concessiehouder (Europese) subsidies ontvangen voor de aanschaf van de over te nemen bussen naast subsidies van de opdrachtgever. Kunt u aangeven of hier sprake van is en hoe deze de aanschafprijs heeft beïnvloed of hoe deze de overnameprijs zal beïnvloeden?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
760	Nvi-vraag 596/597/598				Batterijvervanging	Wij hebben u antwoord gelezen maar wij kunnen ons niet voorstellen dat er geen contractuele afspraken zijn gemaakt over de batterijen. Gebruikelijk zijn bepalingen over o.a. de prestaties van de batterijen (State of Health en State of Charge) en beschikbaarheid en kosten van vervangende batterijen. De huidige vervoerder geeft aan dat de batterij niet vervangen wordt, maar creëert hiermee een groot voordeel voor zichzelf wanneer er toch recht op / verplichting van een batterijvervanging is. Wij verzoeken u daarom de Koopovereenkomsten, bijlages en daar aan gelieerde documentatie op te vragen van de over te nemen bussen en deze vertrouwelijk ter beschikking te stellen van geïnteresseerde partijen, zoals gangbaar is in OV aanbestedingen.	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
761	Nvi-vraag 596/597/598				Specificaties bussen	Wij hebben bij de busleveranciers van de over te nemen bussen informatie opgevraagd over de huidige bussen. De leveranciers antwoorden dat zij deze informatie niet aan inschrijvers willen verstrekken en deze verzoeken via de Nota van Inlichtingen moet lopen. De gevraagde informatie over o.a. batterijvervanging hebben inschrijvers nodig om een goede kostencalculatie voor de bussen te kunnen maken. Deze informatie hebben inschrijvers nu niet kunnen verkrijgen door navraag bij de huidig concessiehouder via de Nvi en niet via de leveranciers. Door het niet beschikbaar zijn van deze informatie voor inschrijvers wordt het level playing field geschonden. Wij richten ons daarom nu tot u en verzoeken u de koopovereenkomst van de over te nemen bussen op te vragen en deze vertrouwelijk ter beschikking te stellen van geïnteresseerde partijen, zoals dit ook in andere aanbestedingen is gedaan.	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
762					Locatie Zeist	Wanneer locatie Zeist niet beschikbaar komt voor de inschrijvende partijen. Wie draait er dan op voor de kosten van de verhuizing en installatie van de laders voor de Concessie Binnen, geïnstalleerd in Zeist?	Hierover zijn met de huidige concessiehouder geen afspraken gemaakt.
763	Nvi-3 vraag 589 / 590				elektrische bussen	In de beantwoording van NVI vraag 589 verwijst u naar bestand "589 - Maintenance Ebusco 2.1 V7 NL.xlsx". In dit document missen wij een onderhoudsbeschrijving van de Heuliez bussen. Kan Aanbesteder deze toevoegen met de beantwoording van NVI 4? Graag ontvangen wij de volledige onderhoudsrapportage van correctief en preventief onderhoud, alsmede de wijzigingen aan het Materieel van zowel de Ebusco als Heuliez Bussen. Deze informatie is nodig om aan de nieuwe onderhoudspartij de onderhoudsstatus aan te geven en om de technische integriteit vast te stellen.	Deze gevraagde gegevens zijn reeds d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
764	Nvi-3 vraag 613				Snellaad apparatuur	In NVI vraag 613 vragen wij verduidelijking van de OC Centraal Station om risico's en kosten afdoende in te schatten. U beantwoordt deze vraag gedeeltelijk en verwijst naar de SLA. Voor Inschrijver ontbreekt nu nog informatie over de beschikbaarheid, een storingsoverzicht en de onderhoudsgeschiedenis. Kan Aanbesteder deze met de beantwoording van NVI 4 verstrekken?	Zie bestand 764 - 767 Onderhoud en rep. Lunetten en CS laders QP-1041-1044 die d.d. 03-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft hierbij aan dat dit het onderhoud- en reparatie overzicht is van de betreffende laders voorzover beschikbaar. Laders vallen onder het service contract zoals eerder gesteld en hier zijn geen extra kosten voor reparatie op geweest. QP-1041 = Lunetten 1 QP-1042 = Lunetten 2 QP-1043 = Utrecht CS 1 QP-1044 = Utrecht CS 2
765	Nvi-3 vraag 613 /627				Snellaad apparatuur Vechtebanen	De SLA die Aanbesteder heeft verstrekt met beantwoording van NVI vragen 613 en 627 betreft EkoEnergetyka, welke niet van toepassing is op de laadinfra te Vechtsebanen. Hier is namelijk sprake van een ander merk en type. Voor Inschrijver ontbreekt nu nog de juiste SLA voor OC Vechtsebanen. Kan Aanbesteder deze met de beantwoording van NVI 4 verstrekken?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
766	nvi-3 vraag 614				E1 Overname Ebusco's	Aanbesteder verwijst in de beantwoording van NVI vraag 614 naar het bestand "Laadinfra PU ter overname.xlsx". Is onze aanname juist dat u het excel bestand "overzicht laders incl capaciteit en max prestatie" bedoelt? In dit document ontbreekt de OC te Vechtsebanen. U verwijst daarnaast naar vraag 313 van Nvi-2. Echter dit betreft OCPP protocol. Kan Aanbesteder alsnog alle informatie betreffende deze laadinstallatie delen met de beantwoording van NVI 4?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
767	Nvi-3 vraag 628				snellaad app. Lunetten	In NVI vraag 628 vragen wij verduidelijking van de OC Lunetten om risico's en kosten afdoende in te schatten. U beantwoordt deze vraag gedeeltelijk en verwijst naar de SLA. Voor Inschrijver ontbreekt echter nog informatie over de beschikbaarheid, een storingsoverzicht en de onderhoudsgeschiedenis. Kan Aanbesteder deze met de beantwoording van NVI 4 verstrekken?	Zie beantwoording vraag 764 in deze Nota van inlichtingen.
768	Nvi-3 vraag 243				Busremise Westraven	Kan Aanbesteder toelichten op welke manier de technische integriteit van de over te nemen assets wordt vastgesteld, ten behoeve van het bepalen van een eventueel verminderde overnamewaarde?	Hierover zijn met de huidige concessiehouder geen afspraken gemaakt.
769	Nvi-3 vraag 345				Werkplaats Installaties	U geeft bij de beantwoording van NVI vraag 345 aan dat overige gegevens over de werkinstallaties, waaronder onderhoudshistorie en onderhoudskosten, niet beschikbaar is. Is Aanbesteder zich ervan bewust dat wij deze gegevens nodig hebben om een accurate kosteninschatting te maken voor de bieding? Is het om deze reden mogelijk als nog de betreffende gegevens te delen met Inschrijvers?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
770	Nvi-3 vraag 629				snellaad app Lunetten	IN NVI vraag 629 geeft Aanbesteder aan "Het is aan de inschrijvers te bepalen hoe de overige twee postities worden ingericht." Wij zijn ons ervan bewust dat de inrichting onze verantwoordelijkheid is. Onze aanname is nu dat deze twee posities leeg zijn en hier nog geen voorzieningen zijn getroffen. Kan Aanbesteder bevestigen dat dit juist is?	Dat bevestigen wij.
771	Bijlage F1 Factsheet locatie Remiseweg				Remiseweg	Kunt u aangeven of de losse aansluiting bij de Remiseweg MID-gecertificeerd is?	De losse aansluiting bij de Remiseweg is MID-gecertificeerd.
772	Implementatie				Verplichte assets	Kan Aanbesteder bevestigen dat tijdens de implementatiefase toegang wordt verleend tot alle verplichte locaties voor het installeren en uitvoeren van alle noodzakelijke werkzaamheden, met als doel een vloeiende start van de concessie per december 2025?	De Provincie zal haar medewerking verlenen aan het verschaffen van toegang tot de verplicht te huren locaties, mits de werkzaamheden niet de exploitatie van de huidige concessie verstoren.
773	Nvi-3 vraag 617				verplicht te huren assets	Aanbesteder heeft voor alle verplicht te huren locaties in verschillende NVI antwoorden informatie verstrekt over netaansluitingen en gecontracteerd vermogens. Graag ontvangen wij ten behoeve van overzicht en volledigheid een overzicht van de waarden van de netaansluitingen, gecontracteerde vermogens alsmede de plek op de wachtlijst incl de gevraagde verhoging van netaansluiting en/of gecontracteerd vermogen. Kan Aanbesteder deze verstrekken aan Inschrijvers?	Voor de netaansluitingen, gecontracteerde vermogens en uitbreidingen zie: - Busstalling Westraven, Utrecht: zie beantwoording vragen 82 en 625 - Stallingsruimte Remiseweg, Nieuwegein, zie beantwoording vragen 71, 77, 314 en 619 - Busstalling Amersfoort, zie beantwoording vraag 80, 621 en 774. Zie aangepaste factsheets op basis van de antwoorden op hiervoor aangehaalde vragen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
774	F1 factsheet stallingslocatie Argonweg Amersfoort				Aansluitvermogen/gecontracteerd vermogen locatie Argonweg Amersfoort	Op vraag 80 heeft u geantwoord: "Het transportvermogen voor het eerste jaar is maximaal 5MVA. Als de vervoerder in de vervolgende jaren minder nodig heeft kan hij het transportvermogen laten verlagen.". U spreekt van maximaal 5MVA gecontracteerd vermogen. Dat kan elke waarde zijn lager dan 5 MVA. Kan Aanbesteder verduidelijking geven over het exacte gecontracteerde vermogen in het eerste jaar?	Het transportvermogen is afhankelijk van het af te nemen vermogen door de vervoerder met een maximum van ca. 85% van de netaansluiting (inschatting van Stedin) van 5 mVA (zie beantwoording vragen 80 en 621). Als de betreffende vervoerder - gezien het aantal voertuigen dat de vervoerder op deze locatie wil laden - een lager vermogen nodig heeft kan hij dit in het tweede jaar verlagen naar het benodigde vermogen. Het eerste jaar is het vermogen ca. 85% van 5 MVA.
775	Verplicht te huren assets				overdracht aansluitingen en gecontracteerdvermogen	De huidige concessiehouder heeft op een aantal locaties een energieovereenkomst met gecontracteerd vermogen. De energieovereenkomst is gekoppeld aan een EAN-code. Kan Aanbesteder garanderen dat de elektrische aansluiting en het bijhorende gecontracteerd vermogen overgaat/overgedragen wordt naar de opvolgende concessiehouder?	Zie beantwoording vraag 617 in Nota van inlichtingen 3
776	Verplicht te huren assets				overdracht aansluitingen en gecontracteerdvermogen	In het geval dat een huidige concessiehouder een vergroting van het gecontracteerd vermogen heeft aangevraagd/heeft lopen voor een locatie, kan Aanbesteder dan garanderen dat deze aanvraag overgaat/ wordt overgedragen naar de opvolgende concessiehouder?	Zie beantwoording vraag 617 in Nota van inlichtingen 3
777	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Provincie Utrecht				K10C Gerealiseerde opbrengsten	Kunt u bevestigen dat de opgaves van opbrengsten in dit document exclusief BTW zijn?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat de bedragen exclusief btw zijn.
778	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Provincie Utrecht				K10C Gerealiseerde opbrengsten	In het document staat als concessie Twente Bus aangeduid. Kunt u bevestigen dat dit de opbrengsten van de concessie Provincie Utrecht bevatten en niet de opbrengsten van Twente Bus?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat het label 'Twente Bus' niet correct is. Het betreft de gegevens van de Provincie Utrecht. Een nieuw bestand K10C Gerealiseerde opbrengsten PU_2019-2023_v04 waarin dit is gecorrigeerd, is d.d. 03-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
779	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Provincie Utrecht				K10C Gerealiseerde opbrengsten	In NVI vraag 93 heeft u aangegeven de gegevens reizigersopbrengsten 2023 per maand en per maand per lijn tot en met juni 2023 ter beschikking te stellen. Echter zijn alleen deze gegevens reizigersopbrengsten 2023 per maand per lijn tot en met juni 2023 beschikbaar gesteld. Wilt u ook de bijlage "K10C Gerealiseerde opbrengsten PU_2019-2023_v03" (reizigersopbrengsten 2023 per maand) beschikbaar stellen tm juni. Ook zouden we graag een update ontvangen tm september 2023.	De Bijlage K10C Gerealiseerde opbrengsten PU_2019-2023_v04 die d.d. 03-11-2023 is gedeeld in het kader van vraag 778 bevat alle gegevens t/m september 2023.
780	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Provincie Utrecht				K10C Gerealiseerde opbrengsten + reizigersopbrengsten per maand per lijn	Om een goede inschatting te kunnen maken van de verwachte reizigersopbrengsten zijn recente cijfers nodig. Kunnen jullie de opbrengsten (vastrecht en saldo opbrengsten) t/m september 2023 beschikbaar stellen?	De Bijlage K10C Gerealiseerde opbrengsten PU_2019-2023_v04 die d.d. 03-11-2023 is gedeeld in het kader van vraag 778 bevat alle gegevens t/m september 2023.
781	F2.1				Vervoerkundige data U-Flex	De eerder verzochte gegevens met betrekking tot U-Flex zijn nog steeds onvoldoende compleet om de juiste inschatting te kunnen maken van benodigde capaciteit, uren en kilometers voor U-Flex. Wederom een voorbeeld van de schending van het Level Playingfield door ontbreken van data. Wilt u daarom zo snel mogelijk de volgende data ter beschikking stellen door deze per rit (regel) toe te voegen aan het beschikbaar gestelde Excel-document "647- Rittenbak 2023 1e halfjaar per maand aangepast"? 1. De afstand per rit in kilometers 2. Exacte datums waarop de ritten plaatsgevonden hebben (met een maandaanduiding is niet duidelijk of ritten gelijktijdig of afzonderlijk plaatsgevonden hebben) 3. Eventuele bijzonderheden (bijv. rolstoel)	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
782	F2.1				Vervoerkundige data U-Flex	"We zien in de rittenbak U-Flex in de kolommen "Vanaf" en "Naar" een haltecodering die wij nog niet eerder zijn tegengekomen, en die ook niet overeenkomt met de standaard zoals gehanteerd in NDOV Open Data. Kunt u aan de rittenbak kolommen toevoegen met de gebruikelijke haltenamen en codes zoals NDOV deze hanteert, zoals "UserStopCode", "QuayCode", "PointCode" en/of "PublicName" + "Town"? Of kunt u een tabel aanleveren die de halte afkortingen van de vervoerder omzet naar volledige haltenamen?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
783	Nvl2, antwoord vraag 91				Tranzer	U geeft aan dat de overige opbrengsten vooral Tranzer betreft, dus barcodetickets via 9292 etc. Op basis van de gerapporteerde opbrengsten zou dit een significant volume van de reizigers betreffen, waarvan wij nu geen beeld hebben waar zij reizen. Van die transacties zullen bij de zittende vervoerder Bus Tram Utrecht toch ook instappers op lijn- en ritniveau bekend moeten zijn vanuit de incheckgegevens met de barcodes. Wilt u deze ter beschikking stellen, zodat wij een volledig beeld van de ritbezetting t.b.v. de capaciteitsplanning kunnen vormen?	De voertuigen in de concessie Bus en Tram Regio Utrecht hebben geen barcodelezers, dus barcodetickets functioneren hier als zichtkaarten waarvan geen in-/uitcheckgegevens beschikbaar zijn.
785	F	2.1	Rituitval	Excelbestand en	ke4_rituitval-2022_01.xlsx tot en met ke4_rituitval-2023_06.xlsx	Genoemde bestanden bieden inzicht in de rituitval in DRU's per maand per lijn, uitgesplitst naar categorie. Kolom C bevat rituitval die alleen van toepassing lijkt op de tram, maar er wordt niet vermeld om wat voor categorie het hier gaat. Vandaar de vraag, om wat voor rituitval gaat het hier en is deze rituitval verwijtbaar of niet-verwijtbaar?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat de in kolom C genoemde aantallen DRU's rituitval het resultaat zijn van geregistreerd stremmingsberichten naar aanleiding van een incident. Incidenten die worden aangemaakt krijgen een incidentnummer en worden aan de hand van de registratie toegekend aan een categorie, kolom D en verder. Dit is niet het geval bij een stremmingsbericht wat gezien kan worden als een gevolg-incident. Zie hieronder een voorbeeld; - Een tram rijdt of stopt bij de halte en kan om een reden niet verder rijden. Hiervan wordt een incident aangemaakt > kolom D en verder. - Vervolgens is het baanvak gestremd en wordt er een stremmingsbericht aangemaakt. - Hierdoor vervallen tramritten (uitval DRU in kolom C) die achter het incident stil staan. Een Tram kan namelijk geen andere Tram inhalen. - Vandaar dat dit alleen bij Tram te zien is. Dat er een aantal maanden een groot aantal DRU's zichtbaar is in kolom C, heeft te maken met stakingen. Hiervoor zijn stremmingsberichten aangemaakt. Naast de stakingsdagen zijn stremmingsberichten (kolom C) in veel gevallen niet verwijtbaar richting de vervoerder en toe te kennen aan materieel of infra.
786	Nvl 3		vraag 664		NS-dienstregeling 2024	U vraagt inschrijvers om treinaansluitingen baseren op de door u verstrekte bestanden met de 7x24-uitwerking per treinserie. Zoals eerder aangegeven is deze informatie onvolledig. Bij nadere studie constateren wij dat een aanzienlijke hoeveelheid vertrek- en aankomstmomenten niet in deze 7x24-uitwerking is opgenomen. Dit betreft één of meerdere treinen of treinseries op de stations: Amersfoort Centraal, Amersfoort Schothorst, Amersfoort Vathorst, Amsterdam Bijlmer ArenA, Baarn, Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Den Dolder, Driebergen-Zeist, Hilversum, Hilversum Sportpark, Hollandsche Rading, Houten, Maarn, Maarssen, Soest, Soest Zuid, Soestdijk, Utrecht Centraal (serie 2900 en 3900), Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Lunetten, Utrecht Overvecht, Utrecht Terwijde, Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Zuilen, Veenendaal Centrum, Veenendaal West, Vleuten en Woerden. Dit maakt het voor inschrijvers onmogelijk de dienstregeling te bepalen van lijnen die op deze stations op een trein moeten aansluiten. Daarnaast kunt u naar onze mening ook niet toetsen of beoordelen of een dienstregeling voldoet aan uw eisen en wensen op het gebied van aansluitkwaliteit. 1) Op welke wijze gaat u, op basis van de door u verstrekte 7x24-uitwerking, de door inschrijvers geboden treinaansluitingen op bovenstaande stations toetsen of beoordelen? 2) Kunt u de NS-dienstregeling inclusief vertrek- en aankomsttijden op alle stations per ommeegaande aanleveren? Gezien de onmogelijkheid van het opbouwen van een dienstregeling zonder deze informatie, vragen wij de sluitingsdatum telkens met één week uit te stellen zolang inschrijvers nog niet over deze informatie beschikken.	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.