Mededelingen

Mede-deling (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Mededeling provincie
M15	N.v.t.	-	-	-	Aanpassing Concessie-beschikkingen	In de Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen is artikel 12.5 inhoudelijk aangepast en hernummerd naar artikel 13.3. Tevens is het artikel opgenomen in de Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Buiten.
M16	N.v.t.	-	-	-	Aanpassing Buurtbusprotocol	Aan Bijlage C 5, Buurtbusprotocol is toegevoegd dat in overleg met de Provincie ook een andere organisatie of rechtspersoon de taken van de vereniging en/of bestuur op zich kan nemen. Achterliggende reden is dat dit nu het geval is met de Wijkbus Vreeswijk waarbij het Vrijwilligershuis de taken van de buurtbusvereniging/bestuur op zich genomen heeft. Deze situatie moet ook op andere, wellicht toekomstige, projecten mogelijk zijn.
M17	N.v.t.	-	-	-	Aanpassing Monitoringsprotocol	In Bijlage C 12 Monitoringsprotocol is een categorie duurzaamheid en circulariteit toegevoegd die relatie heeft de artikelen 5.3 en 5.4 uit het PvE.
M18	N.v.t.	-	-	-	Verduidelijking G1.2 en G1.2a	De provincie heeft enkele verduidelijkingen doorgevoerd in de beschrijving van gunningscriteria G1.2 en G1.2a in de Aanbestedingsleidraad. De verduidelijkingen leiden niet tot een inhoudelijke wijziging van de criteria.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
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.	Wij komen gedeeltelijk tegemoet aan uw verzoek en schrappen het zinsdeel "en het verrekenen van niet-gereden Ritten". Het aanvullen van dit artikel met een uiterlijke datum is niet nodig, gezien artikel 14.15 ('De Provincie zal bij het inroepen van de bankgarantie de in de bankgarantie neergelegde afspraken in acht nemen') en de aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van vragen 151 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.
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.	De provincie heeft inmiddels de koopcontracten van de huidige concessiehouder ontvangen. De provincie beoordeelt nu of de koopcontracten informatie bevatten die voor potentiële inschrijvers relevant is voor het doen van een inschrijving (bijvoorbeeld aanvullende informatie ten aanzien van de batterijen). Indien dat het geval blijkt te zijn, zal de provincie die aanvullende informatie zo spoedig mogelijk verstrekken aan partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
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.	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat zij de leveranciers geen beperkingen heeft opgelegd met betrekking tot het delen van technische informatie. Zij hebben aan haar leveranciers bericht dat technische informatie mag worden gedeeld. Zie verder beantwoording vraag 760 in deze Nota van inlichtingen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
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?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat zij het onderhoud en keuren van deze installaties heeft uitbesteed aan de Service Partner voor het onderhoud van de bus. De gevraagde gegevens aangaande de werkplaatsinventaris (onderhoud, kosten enz.) zijn d.d. 22-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
787	Nota van Inlichtingen 4		Vraag 676		Termijn voor het indienen van inschrijvingen	In het antwoord op vraag 676 vraagt u welke cruciale informatie nog ontbreekt die uitstel van de indiendatum zou rechtvaardigen. U verwijst daarbij naar de beantwoording van vraag 190. Los van het feit dat deze vraag nog steeds slechts deels is beantwoord (er is nog steeds geen duidelijkheid over het mogelijke gebruik van de stalling Zeist) gaat u voorbij aan het feit dat er in de laatste NvI nog 113 nieuwe vragen zijn gesteld waarvan er 11 niet (of later) zijn beantwoord. Het verwerken van al deze informatie kost simpelweg veel tijd, die er in dit stadium van een tender niet meer is. Het feit dat er in dit stadium van de aanbesteding nog zoveel vragen zijn brengt het risico op fouten of onvoldoende scherpte in offertes met zich mee. Andere grote onzekerheden die momenteel spelen en waarover de komende weken meer duidelijkheid komt zijn de uitvoering van de motie-Bikker en de mogelijke korting (BOS-onderzoek) op het Studentenkaartcontract door het Ministerie van OCW. Hoewel het hier een kostencontract betreft gaat het hier om dusdanig grote ontwikkelingen dat ze zonder meer impact hebben op het vervoervolume waar inschrijvers mee rekenen. We verzoeken daarom de indiendatum verder uit te stellen, tot eind januari. In onze optiek weegt de verwachte meerwaarde in kwaliteit van de offertes ruimschoots op tegen het risico van de kortere implementatieperiode, die dan immers nog steeds relatief lang is.	Aangezien er nog geen duidelijkheid is over stalling Zeist zal de Provincie de sluitingstermijn voor het indienen van inschrijvingen verplaatsen. Nadat bestuurlijke besluitvorming terzake heeft plaatsgevonden, zal de provincie de gewijzigde planning bekendmaken.
788	Stalling Zeist					In Nota van Inlichtingen 4 geeft u aan dat de Provincie de mogelijkheden onderzoekt om het depot in Zeist aan alle inschrijvende partijen ter beschikking te stellen. Wij benadrukken dat de beschikbaarheid van het depot in Zeist invloed heeft op het opstellen van een inschrijving. Gelet op de snel naderende inschrijfdatum verzoeken wij u om zo snel mogelijk uitsluitsel te geven en zo nodig de inschrijftermijn uit te stellen zodat inschrijvers adequaat kunnen inspelen op de (on)beschikbaarheid van het depot.	Zie beantwoording vraag 787 in deze Nota van inlichtingen
789	NvI-2		190 + 392		locatie Zeist	Op vraag 190 inzake de locatie Zeist is nog steeds geen antwoord ontvangen. Voor de kostprijscalculatie kan het antwoord een grote impact hebben. Door deze impact heeft het ook een direct effect op hoeveelheid aan te bieden DRU's en gunningscriterium 1.2, daarmede ook op het vervoerplan. Voor het op een goede wijze verwerken van de gevolgen van uw antwoord op de locatie Zeist hebben inschrijvers minimaal 6 weken de tijd nodig (incl goedkeuringsproces aandeelhouder). Gezien het feit dat de duidelijkheid met betrekking tot Zeist nog niet is gegeven is de huidige inleverdatum niet langer houdbaar. Wilt u met het vaststellen van een nieuwe inleverdatum rekening willen houden met het kerstreces en het niet kunnen verkrijgen van instemming van de aandeelhouder gedurende deze periode. Wij stellen voor de inleverdatum te verplaatsen naar 22 januari ervan uitgaande dat in november er duidelijkheid komt over de locatie Zeist.	Zie beantwoording vraag 787 in deze Nota van inlichtingen
790	Bijlage E1 Overname assets Utrecht binnen. NvI vragen 190, 362, 392	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Locatie Zeist	U beschrijft in de Nota van Inlichtingen meerdere malen dat De Provincie de mogelijkheden onderzoekt om het depot in Zeist aan alle inschrijvende partijen ter beschikking te stellen. En dat inschrijvers hierover zo spoedig mogelijk geïnformeerd zullen worden. Ondanks de bereidheid van Transdev tot overeenstemming over de verkoop van de locatie Zeist aan Provincie Utrecht, blijkt dit een langdurig proces. Waarbij nu ook de deadline van de aanbesteding in zicht komt. Wij begrijpen de vragen van de andere vervoerders en ook wij willen voorkomen dat dit een issue wordt na gunning van de aanbesteding in het kader van level playingfield. Hier is niemand bij gebaat. Zolang het proces van overname niet is afgerond, ontneemt u partijen ook de kans vragen te stellen over de beschikbaarheid op de locatie. En het betekent ook dat wij, als huidig eigenaar, onzekerheden ervaren over hoe de locatie (na verkoop) ter beschikking gesteld wordt, m.a.w. het opleverniveau. Tevens zijn er wel over te nemen assets benoemd aangaande locatie Zeist, maar is onduidelijk hoe we hiermee dienen om te gaan als deze wel of niet verplaatst zouden moeten worden. Dat is namelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van de locatie. Er zijn dus veel onzekerheden omtrent locatie Zeist, die voor een goede borging van het proces eerst helder zullen moeten worden. Wij vragen u daarom de deadline van de tender uit te stellen tot 6 weken nadat alle onzekerheden omtrent locatie Zeist weggenomen zijn?	Zie beantwoording vraag 787 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
791	Laadinfrastructuur Stalling Zeist					Wij constateren dat het depot in Zeist in eigendom is van Transdev, een mogelijke inschrijver op deze aanbesteding en dat op dit depot 20 laders zijn geïnstalleerd die om niet worden overgedragen aan de Concessiehouder. Tot op heden is onduidelijk of het depot ter beschikking wordt gesteld aan andere inschrijvers op de aanbesteding. Als het depot níet beschikbaar wordt gesteld aan andere inschrijvers dan heeft Transdev een belangrijk voordeel bij de beoordeling van gunningscriterium G2 doordat andere inschrijvers, op zeer korte termijn, een geschikte locatie en een netaansluiting (tegen de achtergrond van de huidige netcongestie) moeten realiseren en ook vooral omdat de laders al geïnstalleerd zijn. De concurrentievoorsprong als gevolg van de laders is veroorzaakt door de concessieverlener en moet, zoveel mogelijk, door de concessieverlener worden geneutraliseerd om strijd met het gelijkheidsbeginsel te voorkomen (wij verwijzen in dat kader naar de toelichting in vraag nr. 671 en de vraag die wij in reactie op het antwoord van de Provincie hebben gesteld). Om het voordeel te neutraliseren stellen wij voor om de betrouwbare transitie naar 100% ZE te verwijderen uit gunningscriterium G2 en toe te voegen aan toetsingscriterium T1. Daardoor behoudt de concessieverlener de zekerheid van een betrouwbare transitie en wordt het voordeel in de beoordeling geneutraliseerd.	Wij volgen uw voorstel niet. Wij zien niet in waarom, zoals u stelt, de provincie een "concurrentievoorsprong als gevolg van laders" zou hebben veroorzaakt. Verder geldt dat de transitie naar ZE van wezelijke invloed is op het vervoersaanbod. De Provincie wil daarom - zoals ook verduidelijkt bij de beantwoording van vraag 134 in Nota van inlichtingen 2 - een plan beoordelen met "maatregelen voor de betrouwbare transitie naar een 100% Zero-Emissiebus-systeem via het implementeren van ZE-materieel en het realiseren van de daarbij behorende Tank- en laadinfrastructuur". Het gaat hierbij met name om het transitieproces (hoe bereikt u het bij onderwerp 1 bedoelde eindresultaat?), inclusief een onderbouwing van de keuzes die u in dit kader maakt ten aanzien van o.a. de ZE-techniek en de laadlocaties. 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.
792	NvI4, vraag 671					In reactie op vraag 671 (1) schrijft u dat geen sprake is van enig door de concessieverlener gecreëerd voordeel, (2) reageert u op de rechtspraak die wij aanhaalden en (3) merkt u op dat u de huidige concessiehouder niet kunt dwingen om een overnameregeling overeen te komen. Wij handhaven ons bezwaar tegen het voordeel dat de huidige concessiehouder heeft in verband met gunningscriterium G2. Uit het beginsel van gelijke behandeling volgt dat de concessieverlener maatregelen moet nemen om voordelen die een bepaalde inschrijver heeft zoveel mogelijk te neutraliseren. In sommige gevallen zal het onvermijdelijk zijn dat een inschrijver een voordeel houdt ten opzichte van andere inschrijvers. Het is echter niet aanvaardbaar dat een inschrijver een voordeel heeft ten opzichte van andere inschrijvers terwijl dat voordeel kan worden geneutraliseerd door de concessieverlener. Als de concessieverlener in zo'n situatie nalaat om maatregelen te nemen, handelt de concessieverlener in strijd met het gelijkheidsbeginsel (zie onder meer arrest van het Gerecht van 12 maart 2008, zaak T-345/03, rov. 158-160). Zoals wij in vraag 671 beschreven, heeft de huidige concessiehouder een voordeel bij de beoordeling van gunningscriterium G2. Dat voordeel leidt tot een verstoring van het level playing field en daarmee tot een schending van het gelijkheidsbeginsel. Het voordeel voor de huidige concessiehouder zit dus niet in het feit dat hij bussen kan inzetten doordat hij de voorgaande aanbesteding heeft gewonnen. De schending van het gelijkheidsbeginsel zit in het feit dat de provincie ervoor zorgt dat die voorsprong een rol speelt in de beoordeling van de inschrijvingen.	Wij zijn het niet met u eens dat de zittende concessiehouder zou worden bevoordeeld door gunningscriterium G2. Zoals u zelf al aangeeft heeft de Provincie geen voorkeur voor een geleidelijke introductie van ZE-bussen of een "big bang" introductie van ZE-bussen. De beoordeling op G2 zal dan ook niet afhankelijk zijn van de aard van de introductie, maar van de kwaliteit van het plan dat inschrijver indient.
793						[vervolg voorgaande vraag] Die concurrentievoorsprong moet, zoveel mogelijk, door de concessieverlener worden geneutraliseerd om strijd met het gelijkheidsbeginsel te voorkomen. Om het voordeel voor de huidige concessiehouder te neutraliseren stellen wij voor om de betrouwbare transitie naar 100% ZE te verwijderen uit gunningscriterium G2 en toe te voegen aan toetsingscriterium T1. Daardoor behoudt de concessieverlener de zekerheid van een betrouwbare transitie en wordt het voordeel van de huidige concessiehouder in de beoordeling geneutraliseerd. Bovendien sluit deze benadering aan bij uw standpunt dat de Provincie geen voorkeur heeft voor een geleidelijke introductie van ZE-bussen of een "big bang" introductie van ZE-bussen, zo lang de inschrijver maar (in voldoende mate) aantoont en onderbouwt dat de transitie naar ZE op een goede wijze zal verlopen.	Zie beantwoording vraag 792 in deze Nota van inlichtingen (vraag verdeeld over 2 regels)
794	Nota van Inlichtingen 4		Mededeling 13	1	Netcongestie	In deze mededeling wijst u inschrijvers op het door TenneT gepubliceerde onderzoek naar congestiemanagement en door Stedin gedane vooraankondigingen over afname van electriciteit binnen de provincie Utrecht. Kunt u toelichten welke conclusies u aan dit onderzoek en deze vooraankondigingen verbindt? En wat u verwacht dat inschrijvers met deze informatie doen?	Wij werden op deze informatie gewezen door Stedin. Zekerheidshalve hebben wij geïnteresseerde Ondernemers gewezen (waarschijnlijk ten overvloede , omdat wij verwachten dat dit al onderwerp van gesprek is in contacten tussen de geïnteresseerde Ondernemers en Stedin). De informatie van Tennet en Stedin bevestigt voor ons dat - zoals ook opgenomen onder G2 - inspelen op de netcongestieproblematiek, de energietransitie en de overgang naar een circulaire economie flexibiliteit, creativiteit en wendbaarheid vraagt van Concessiehouder. Verder verbinden wij geen conclusies aan deze informatie.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
795	NvI 4 M13				Congestie Tennet/Stedin	In de beantwoording van NvI 4 verwijst u in M13 naar: •Uitkomsten onderzoek congestiemanagement door Tennet met kenmerk PU-AMT 23-451-2 d.d. 19.10.23. •De vooraankondigingen congestie door Stedin voor afname van elektriciteit voor het regionale elektriciteitsnet voor diverse gebieden in de provincie Utrecht, documentnr. COR.DOC.ST.008A.02.17 Deelt u onze conclusie op basis van deze gegevens, dat nieuw te contracteren elektrisch vermogen of reeds aangevraagd te contracteren vermogen (in de wachtrij) niet eerder dan 31.12.2028 geleverd kan worden. En zo ja, vormt dit dan ook het uitgangspunt voor alle aanbieders voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten?	Zie beantwoording vraag 794 in deze Nota van inlichtingen
796	Standaardformulier A12				standaardformulier	Op basis van de aanbestedingsleidraadnemen wij aan dat standaardformulier A12 per plan wordt ingestuurd en bijgevoegd, kunt u dit bevestigen?	Zoals omschreven onder paragraaf 5.3.3 is bij elk toetsings- en gunningscriterium beschreven welke informatie, gegevens en/of documenten Inschrijver in verband met het betreffende toetsings- en gunningscriterium moet aanleveren. Enkel wanneer een om een Bijlage Eisentabel op basis van Standaardformulier A 12 wordt gevraagd moet Inschrijver deze aanleveren als bijlage bij het betreffende plan. Het betreft daarbij een aparte Bijlage Eisentabel voor elk criterium waarbij daarom wordt gevraagd. Bij concessieverlening zullen deze losse eisentabellen worden samengevoegd tot één tabel.
797	Aanbestedingsleidraad G4 Implementatieplan	5.4	5.4.1	32-33	nummering van de te beschrijven hoofdstukken	In de leidraad vraagt u de betreffende hoofdstukken te beschrijven in de volgorde en nummering zoals u ze noteerde in de leidraad. Echter heeft u hoofdstuknummer 7 voor zowel Huisvesting en infrastructuur gebruikt als voor DRIS en Prioriteitsverlening. Wij zijn zo vrij geweest om ten gunste van de duidelijkheid het hoofdstuk DRIS en prioriteitsverlening en alle hoofdstukken die daarna komen te nummer vanaf 8 zodat de nummering logisch doorloopt. Hoofdstuk 13 is vervallen. Kunnen we met het doornummeren dit nummer ook laten vervallen? Is deze nummering akkoord voor u?	In lijn met u voorstel is de nummering aangepast, zie voor de juiste nummering de aangepaste Aanbestedingsleidraad.
798	Aanbestedingsleidraad G4 Implementatieplan	5.4	5.4.1	32	regio's	Wat of wie bedoelt u precies met "regio's" in deze uitvraag bij het hoofdstuk Materieel: d. Een overzicht van het moment waarop een schouw en de momenten waarop testritten zijn voorzien teneinde vertegenwoordigers van de provincie, de regio's en het ROCOV een indruk te geven van het comfort van het (nieuwe) materieel in de praktijk en om hier advies over te geven.	Wij laten de term 'regio's' vervallen uit deze zin, zie de aangepaste Aanbestedingsleidraad.
799	T1 implementatieplan	6	Tram	32	Technische stappen	U stelt in het PvE (art. 12.5.2) dat 'de hulpmiddelen die nodig zijn voor het uitvoeren van de taken onder Artikel 12.5.1, zoals communicatiesystemen, computersystemen, software en beeldschermen, worden door de Beheerder ter beschikking gesteld.' Dat geeft bij ons de vraag welke 'gedetailleerde technische stappen' u nog beschreven wilt zien in het implementatieplan, bij onderdeel 6 (Tram). Welke technische stappen wilt u hier terugzien in het implementatieplan?	De door de Provincie ter beschikking gestelde technische systemen zijn toereikend om het tramsysteem aan te sturen. Zie de aangepaste Aanbestedingsleidraad. Verder hebben wij in het PvE verduidelijkt dat aansturing van de busexploitatie vanuit de OCC dient te gebeuren, zie eis 12.5.7 in het gewijzigde PvE
800	Aanbestedingsleidraad G3.1 Klantinterfaceplan	5.5.6	3	45	Reisinformatie bij stremmingen en verstoringen	In NvI 4 is bepaald dat voor "Beschikbaarheid van actuele, betrouwbare en complete reisinformatie" wordt toegevoegd "inclusief (geplande en ongeplande) stremmingen en omleidingen". Echter in de Nota bene onderaan de pagina vraagt de Provincie Inschrijvers niet in te gaan op reisfinformatie bij stremmingen en verstoringen. Kunt u deze nota bene verwijderen, zodat helder is dat dit aspect nu onder gunningscriterium G.3.1 valt?	Dank voor het melden van deze tegenstrijdigheid. Zie aangepast Aanbestedingsleidraad.
801	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	G3.1 Klantinterfaceplan paginalimiet	U stelt voor Klantinterfaceplan een limiet van 20 pagina's. Dat was al een uitdaging, gezien de onderwerpen die we moeten behandelen, maar in de afgelopen NvI (vraag 687) voegt u een nieuw onderwerp toe aan G3.1, dat veel aandacht verdient: reisinformatie bij verstoringen. Hiermee wordt de ruimte in G3.1 te krap om alle gevraagde elementen van de Klantinterface volledig te belichten en te onderbouwen. Bent u bereid om het paginamaximum voor G3.1 uit te breiden naar 24? Zo niet, hoeveel extra pagina's bent u bereid aan dit plan toe te kennen?	Wij zijn hiertoe bereid en passen het maximum aan tot 22 pagina's. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad
802	Aanbestedingsleidraad NvI 4 vraag 743	5	5.5.6		G3.1 Klantinterfaceplan	Gezien uw doel van het hebben van een gezamenlijke klantinterface door beide Concessiehouders – naast het realiseren van een moderne, eenvoudige, eenduidige en klantvriendelijke klantinterface – is de reizigersgegevens bij elkaar te houden en overdraagbaar te maken bij concessieoverdracht, bent u als Concessieverlener bereid om, naar het voorbeeld van de provincie Gelderland met betrekking tot het goed functionerende RRREIS, de rol van oprichter van een stichting voor de klantinterface op u te nemen, of eigenaar te worden van een anderszins nog te vormen onafhankelijk instituut, juist om die onafhankelijkheid te waarborgen?	Wij zijn hier thans niet toe bereid.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
803	Model Bankgarantie				Model bankgarantie	Banken geven aan dat ze de laatste twee zinnen van artikel 8 verwijderd willen zien, als volgt: "O*p deze Bankgarantie zijn de bepalingen van Boek 7, titel 14, afdelingen 1 en 3 van het Burgerlijk Wetboek niet van toepassing.* ~~*De Bank doet voorts afstand van alle verweermiddelen die nu of in de toekomst mogelijk door haar met betrekking tot deze garantie kunnen worden ingeroepen. De Bank zal 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 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 eerste zin is naar wij begrijpen problematisch omdat die te algemeen is. Het abstracte karakter van de bankgarantie volgt al uit artikel 3. Een bank moet betaling kunnen weigeren indien niet aan de voorwaarden voor uitbetaling is voldaan. De tweede zin behelst een vorm van achterstelling die ongebruikelijk is in dit soort bankgaranties en niet aanvaardbaar voor bankgarantieverstrekkers. De vraag is derhalve of de laatste twee zinnen van artikel 8 van de modeltekst bankgarantie achterwege kunnen blijven.	Wij stemmen niet in met uw verzoek.
804	Standaard form A11				FEO, Personeelskosten - direct personeel - sociale veiligheid	Onder de categorie personeelskosten - direct personeel staat ook een kop sociale veiligheid. Wat voor kosten verwacht u hier te zien mbt tot personeel? Het zijn niet de toezichthouders, die staan een regel hoger verantwoord.	Dank voor het melden van deze onduidelijkheid. Zie aangepast Standaardformulier A 11 Financieel economische onderbouwing.
805	Standaard form A11				ZE gefinancierd MPO, Rentelasten per voertuig per jaar	Hoe moet hier mee worden opgegaan wanneer de rentelasten jaarlijks lager worden door aflossing? Nu sluit het format niet aan met de werkelijkheid	Het tabblad 'FEO' mag niet aangepast worden, de overige tabbladen mogen wel aangepast worden om een goed beeld te geven van de werkelijkheid
806	Standaard form A11				ZE eigenmiddelen niet MPO, subtotaal voertuigen	de formule is niet in alle cellen ingevuld, kunt u deze aanpassen? Is het toegestaan om formules door te kopieren wanneer deze niet zijn ingevuld?	Dank voor het melden van deze omissie, dit is aangepast in Standaardformulier A 11 Financieel economische onderbouwing. Verder geldt dat het tabblad 'FEO' niet aangepast mag worden en de overige tabbladen wel aangepast mogen worden om een goed beeld te geven van de werkelijkheid.
807	Standaard form A11				Tabs anders dan FEO, kolommen te weinig	Mogen er kolommen worden toegevoegd indien het huidige aantal niet voldoende is?	Het tabblad 'FEO' mag niet aangepast worden, de overige tabbladen mogen wel aangepast worden om een goed beeld te geven van de werkelijkheid
808	Standaard form A11				Tabs anders dan FEO	Wij nemen aan dat het FEO model de leidende sheet is in het excel model. Maar als de oplossing waar voor gekozen wordt niet aansluit met de sub tab's is het dan toegestaan de achterliggende tabs zo goed mogelijk te vullen en in de toelichting aan te geven waarom achterliggende tabs wellicht een ander beeld geven dat het FEO?	Het tabblad 'FEO' mag niet aangepast worden, de overige tabbladen mogen wel aangepast worden om een goed beeld te geven van de werkelijkheid
809	Bijlage A15	NvI vraag 710 en 711			Lijnfiche lijn 27	In NvI vraag 710 en 711 stelt u dat lijn 18 en 90 comform huidige situatie niet hoeven te rijden in de vakantie. Lijn 27 rijdt op dit moment ook niet in de vakantieperiode, mogen wij aannemen dat deze lijn ook niet in de zomer- en kerstvakantie hoeft te rijden? Zo ja, zijn er nog andere voorbeelden van lijnen waarbij u stelt dat deze lijnen niet in de vakantie hoeven te rijden?	Ook voor lijnen 27 en 63 geldt dat deze niet hoeven te rijden in de zomer- en kerstvakanties. Voor alle genoemde lijnen (18, 27, 63 en 90) geldt het niet hoeven rijden enkel voor de zomer- en kerstvakanties, niet voor andere vakantieperiodes. Dit is aangescherpt in de lijnfiches.
810	A Aanbestedingsleidraad		Bijlage A 15 Lijnfiches Utrecht Binnen	22	Route lijn 43 Odijk	In vraag 463 bevestigt u dat de route van lijn 43 correct is in het lijnfiche, en dat deze route al wordt gereden vanaf 9 oktober 2023. Op dit moment worden in richting 1 in Odijk de haltes in de volgende volgorde aangedaan: 'Odijk-Zuid', 'De Vork', 'Wilhelmus Peekhof', 'Esdoorn' en 'Rijnseweg'. In de lijnfiches staan de haltes 'De Vork' en 'Wilhelmus Peekhof' omgedraaid in volgorde. Hetzelfde speelt in de tegenovergestelde richting. Kunt u bevestigen dat deze haltes in volgorde omgedraaid dienen te worden in de lijnfiches?	Dit is juist. De haltes zijn in de lijnfiches omgedraaid en staan nu correct weergegeven.
811	C Programma van Eisen	Bijlage A16	lijnfiches		Buurtbus 524	Het lijnfiche van buurtbus 524 Woerden - Breukelen vermeldt dat in de ochtendspits in beide richtingen een extra rit rijdt met een standaardbus, én dat vanaf de start van het schooljaar tot de meivakantie een versterkingsrit rijdt. De dienstregeling van de huidige concessiehouder wijkt hiervan af en geeft aan dat er in de ochtendspits van Woerden naar Breukelen twee extra ritten rijden met een standaardbus en van Breukelen naar Woerden twee versterkingsritten met eveneens een grote bus. Voor elk van deze vier ritten geldt dat ze het hele dienstregelingjaar worden aangeboden, met uitzondering van de schoolvakanties. Wat is leidend: de actuele dienstregeling of de beperkte inzet, die u in het lijnfiche vermeldt?	De actuele dienstregeling is leidend. Het Lijnfiche Utrecht Buiten is hierop aangepast. Dit betekent dat er in de ochtendspits in beide uurblokken in beide richtingen twee ritten per uur worden gereden waarvan een door de Concessiehouder met een bus met meer dan 15 zitplaatsen. Alle ritten met die door de Concessiehouder worden gereden, rijden vanaf de zomer- t/m meivakantie maar niet in de schoolvakanties.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
812	NvI vraag 714	nvt	16	13	Aansprakelijkheid	In het antwoord op NvI vraag 714 heeft de Provincie te kennen gegeven een eventuele aansprakelijkheid van de concessiehouder niet te willen limiteren. Wij hebben daar bezwaren tegen. De Gids Proportionaliteit bepaalt in voorschrift 3.9D dat de aanbestedende dienst geen aansprakelijkheid verlangt die op geen enkele wijze gelimiteerd is. In de toelichting op dit voorschrift is geschreven dat een aansprakelijkheid die op geen enkele wijze gelimiteerd is, wordt vermoed niet proportioneel te zijn: aansprakelijkheid kan worden beperkt in soort, hoogte en duur. Bovendien is een ongelimiteerde aansprakelijkheid niet in het belang van de Provincie, omdat dit de financieringskosten zal verhogen. Wij verzoeken u dringend nog eens te overwegen een eventuele aansprakelijkheid van de concessiehouder wel te limiteren, zeker waar het gaat om een eventuele aansprakelijkheid ten opzichte van de Provincie als bedoeld in artikel 16.3 van de ontwerp concessiebeschikking. De aansprakelijkheid kan tot een concreet en redelijk bedrag gelimiteerd worden, waarbij wij denken aan een algemene beperking van aansprakelijkheid gebaseerd op een percentage van de gemiddelde jaarlijkse contract waarde. Anders zou het in elk geval redelijk zijn om aansprakelijkheid voor gevolg- en/of indirecte schade uit te sluiten.	Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek. Ten eerste: de Aanbestedingswet 2012, en derhalve ook de Gids Proportionaliteit, is niet van toepassing op deze aanbesteding. Ten tweede: de aansprakelijkheid van de Concessiehouder is wel degelijk begrensd. Op grond van artikel 16.3 is de Concessiehouder jegens de Provincie alleen aansprakelijk voor schade die de Provincie lijdt wegens het niet dan wel niet behoorlijk nakomen door de Concessiehouder van de bepalingen die zijn opgenomen in deze Concessie. Bovendien geldt de aansprakelijkheid niet als sprake is van overmacht. Ten derde: volgens de Gids Proportionaliteit dient een aanbestedende dienst onder meer acht te slaan op de gebruikelijke aansprakelijkheidseis in de betreffende branche of voor de betreffende opdracht. De in de concept-concessiebeschikking opgenomen aansprakelijkheidsbepaling betreft een zeer gebruikelijke bepaling in Nederlandse OV-concessies.
813					reizigersinkomsten	De reizigersinkomsten komen toe aan de provincie, waarbij in een jaar de groei voor 90% toekomt aan de concessiebeheerder. Zijn de kosten die gemoeid zijn met betrekking tot de reizigeropbrengsten, zoals TLS kosten en kosten voor plaatsbewijzen onderdeel van de totale reizigersopbrengsten? Niet alleen is het voor inschrijvers erg onduidelijk hoe de kosten voor individuele transacties zich gaan ontwikkelen, ook lijkt het niet logisch dat er bij groei van de concessie negatieve effecten voor de vervoerder zijn. Immers komen de reizigersopbrengsten groei eenmalig voor 90% toe aan de concessiehouder en de kosten zullen jaarlijks blijvend stijgen.	Kosten die gemoeid zijn bij het innen van de Reizigersopbrengsten, zoals de TLS-kosten en andere kosten, mogen hier niet vanaf getrokken worden. Dat wil zeggen dat de Concessiehouder deze kosten op zich neemt en dus verwerkt in het aangeboden ReferentieDRUtarief. Het tweede deel van de vraag is ons insziens voldoende beantwoord bij de beantwoording van vragen 195 en 245 in Nota van inlichtingen 2.
814	Nota van Inlichtingen 4		Vraag 723		Overnameregeling	Voor de concessie Buiten wordt door u één stallingslocatie met netaansluiting ter beschikking gesteld. Gezien de omvang van dat terrein en de karakteristieken van het concessiegebied ligt voor de hand dat hooguit de helft van de totale busvloot hier gestald en geladen kan worden. Voor de andere bussen moet dus een alternatieve stallingslocatie worden gezocht, waarbij depotladen thans de gangbare laadtechniek is. Op basis van de formulering in 2.4 en de voetnoten komt laadinfrastructuur die niet op terrein van opdrachtgever of op de openbare weg is geplaatst in beginsel niet voor overname in aanmerking, en als gevolg daarvan óók de bussen niet die onlosmakelijk onderdeel zijn van het ZE-bussysteem. Met name dit laatste is een groot risico dat voor inschrijvers op voorhand niet te beheersen is. In het antwoord op deze vraag (en dat op vraag 211) lijkt u voorbij te gaan aan het feit dat zowel bussen als laadinfra op grond van deze formulering buiten de overnameregeling vallen. Kunnen inschrijvers er vanuitgaan dat een overnameverzoek voor apparatuur die is geplaatst op locaties die eigendom zijn van derden niet geweigerd wordt als 1) de concessiehouder garandeert dat de stalling in de opvolgende concessie opnieuw te huur is, of 2) de betreffende apparatuur op kosten van de concessiehouder wordt verplaatst en geïnstalleerd?	Wij bevestigen dat inschrijvers er van uit kunnen gaan dat een overnameverzoek voor Laad-/tankinfrastructuur die is geplaatst op locaties die eigendom zijn van derden niet geweigerd wordt als de betreffende Laad-/tankinfrastructuur op kosten van de concessiehouder wordt verplaatst en geïnstalleerd (uw optie 2). Aangezien de nieuwe locatie wordt bepaald door of in overleg met de Provincie (en de Provincie op die manier controle heeft over de geschiktheid van die locatie), komt voetnoot 6 te vervallen. Ten aanzien van uw optie 1 doen wij een dergelijke toezegging niet op voorhand. Wel bieden wij de Concessiehouder de mogelijkheid om ten behoeve van de opvolgende aanbesteding een (door de opvolgende concessiehouder in te roepen) optie tot huur van de door hem gebruikte locatie overeen te komen met de verhuurder. De Provincie zal deze optie dan opnemen in de aanbestedingsstukken. Als de alsdan opvolgende concessiehouder er voor kiest om van de optie gebruik maken, kan verplaatsing van de laadinfrastructuur achterwege blijven.
815	B.7	nvt	Bijlage 4	8	Maandelijkse leasetermijnen	In aanvulling op uw antwoord op NvI vraag 738, verduidelijken wij graag dat wij met ‘schuldopnames’ doelen op het doen van geldopnames onder de leaseovereenkomst bij de Financier. Bijlage 4 kan ook worden beïnvloed door schuldopnames (of lease schuldopnames): elke keer dat bussen worden afgeleverd, zal het leasesaldo onder de Leaseovereenkomst immers toenemen. Als, om welke reden dan ook, de levering van bussen wordt gewijzigd, worden de opgenomen bedragen van de leaseovereenkomst op dezelfde manier gewijzigd, om ervoor te zorgen dat de PTA het juiste bedrag aan voorschot op de exploitatiesubsidie betaalt, welk bedrag gelijk is aan de maandelijkse leasetermijnen. Daartoe kan Bijlage 4 worden beïnvloed door schuldopnames, en wij begrijpen op grond van uw antwoord dat dit werkbaar is voor u, zolang u onverwijld de aangepaste versie van Bijlage 4 ontvangt.	Dit is inderdaad werkbaar voor ons. Daarbij merken wij wel op dat bij het afsluiten van de MPO wel duidelijkheid moet bestaan over de maximale totale maandelijkse leasetermijnen. De precieze instroomdata van voertuigen kan wijzigen. In dat geval dienen de Concessiehouder en de Financier Bijlage 4 aan te passen en ter goedkeuring voor te leggen aan de Concessieverlener.
816	NvI 4, vraag 744				Vervolgvraag aslastbeperking	Uw antwoord leidt bij ons tot een aanvullende vraag. U schrijft dat wij ervan mogen uitgaan dat er een ontheffing wordt verleend voor een voertuig van maximaal 3500 kilogram. Een voertuig van maximaal 3500 kilogram is significant kleiner dan de huidige voertuigen en zou leiden tot (onnodig) extra dru's. En er is geen enkel elektrisch voertuig met dit maximale gewicht. De huidige voertuigen hebben een maximaal gewicht van 5000 kilogram. Begrijpen wij uw antwoord goed, dat juist voor deze zwaardere voertuigen een ontheffing wordt verleend? Daarnaast zijn de meeste voertuigen minimaal 2,40m breed. Mogen we er ook vanuit gaan dat op de beperking van maximaal 2,20m een ontheffing wordt verleend?	U kunt er voor de Inschrijving vanuit gaan dat er een ontheffing wordt verleend tot 5.000 kg en tevens een ontheffing voor voertuigen die breder zijn dan 2,20 m.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
817	C Programma van Eisen	3	2.21	15	Buurtbus	U eist dat de concessiehouder de buurtbuslijnen zoals opgenomen in de lijnfiches handhaaft. In de lijnfiches worden gespecificeerde eisen gesteld voor wat betreft frequenties en aansluitingen. Bij een deel van de buurtbussen voldoet de actuele dienstregeling niet (volledig) aan deze eisen. Zo wordt op zaterdag bijvoorbeeld een kortere bedieningsperiode gehanteerd dan 9:00 - 18:00 uur of wordt de geëiste aansluiting maar in één richting geboden. Geldt in dergelijke gevallen de tweede bepaling uit art. 3.2.21: "Voorstellen tot verandering vinden plaats via de jaarlijkse vervoerplannen"? Zo niet, wilt u dan nader specificeren hoeveel ruimte een inschrijver heeft om de actuele buurtbusdienstregeling in overeenstemming te brengen met het lijnfiche, rekening houdend met de omstandigheid dat hij nu niet in de gelegenheid is één en ander nader met de betreffende buurtbusvereniging af te stemmen.	In vraag 472 is reeds aangegeven dat u bij uw inschrijving uit dient te gaan van de huidige dienstregeling van de buurtbussen. In het Jaarlijks Vervoerplanproces kunnen, in overleg met de buurtbusvereniging, wijzigingen worden doorgevoerd. De DRU's van de buurtbussen tellen niet mee in de DRU berekeningen en spelen derhalve geen rol in de beoordeling.
818	C Programma van Eisen	5	5.1		Clean Vehicle Derective	“Bent u op de hoogte van het bestaan van de zgn. ‘Clean Vehicle Directive’, Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019, en de toepasselijkheid ervan (via artikel 3 lid 1 sub b, dat verwijst naar openbare dienstcontracten in de zin van de PSO-Verordening), onafhankelijk van het gesloten Bestuursakkoord ZE, op de aanbestedingsprocedures voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten? Bent u er voorts van op de hoogte dat deze richtlijn door Nederland is geïmplementeerd in de Wet Milieubeheer en de ‘Regeling bevordering schone voertuigen’, waarvoor het Expertisecentrum aanbesteden PIANO een infographic heeft opgesteld onder de titel ‘Handreiking toepassing Regeling bevordering schone wegvoertuigen’? En weet u dientengevolge dat e.e.a. tezamen ertoe leidt dat voor de concessies Utrecht Binnen en Utrecht Buiten ieder geldt dat deze dienen te worden uitgevoerd met ten minste 45% schone voertuigen (bussen), waarvan 22,5% emissievrij? Nu de andere 22,5% van de voertuigen bussen op alternatieve brandstoffen mogen zijn (bijvoorbeeld HVO), maar daarvan in de praktijk weinig gebruik wordt gemaakt c.q. dit aanpassingen van de voertuigen vergt waarmee aanvullende kosten zijn gemoeid, schrijven wet en regeling in feite voor dat het moet gaan om 45% elektrische bussen. Nu voertuigen in de overnameregeling dienen te worden meegerekend bij het wagenpark dat wordt ingezet ter uitvoering van de concessie, behaalt u bij lange na niet het voorgeschreven percentage. Hoe kijkt u tegen het overtreden van deze wet- en regelgeving aan en bent u bereid de noodzakelijke aanpassingen te realiseren in het bestek?”	Wij volgen uw uitleg van de genoemde wet- en regelgeving niet. Richtlijn (EU) 2019/1161 bevat minimumstreefcijfers die gelden voor de lidstaten. Het betreft dus niet een "voorgeschreven percentage" dat geldt voor individuele aanbestedende diensten of individuele aanbestedingen. De door u genoemde Regeling bevordering schone wegvoertuigen is, blijkens artikel 2 lid 1 van die regeling, alleen van toepassing op overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten die onder de Aanbestedingswet 2012 vallen. Daarvan is in dit geval geen sprake. Overigens zal het door u genoemde percentage van 45% in de aanbestede concessies ruimschoots worden behaald. De concessie dient immers vanaf 31 december 2028 volledig met Zero Emissie materieel te worden uitgevoerd. Dat betekent dat - zelfs als de concessie tot die datum volledig met dieselmaterieel zou worden uitgevoerd - nog steeds de helft van het totale aantal voertuigen wordt ingezet bij de uitvoering van de concessie Zero Emissie zal zijn.
819	nvt	nvt	nvt	nvt	Verordening 2019/1242 tot vaststelling van CO2-emissienormen	Op 24 oktober heeft de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (ENVI) ingestemd met een aanpassing van Verordening 2019/1242 tot vaststelling van CO2-emissienormen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. Hiermee worden de CO2-emissievoorschriften voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen aangescherpt. Deze aanscherping maakt dat decentrale overheden moeten erop beducht zijn dat hiervoor voldoende laadinfrastructuur aanwezig is, bijvoorbeeld in busremises [Europa decentraal]. De inwerkingtreding van deze verordening in combinatie met netcongestie vraagt inspanning van alle partijen. Kan de provincie bevestigen dat zij lokale opslag en opwekking voor het rijden met elektrische bussen faciliteert? En zo ja, kan de provincie aangeven waar zij deze faciliteiten voorziet? Kan de provincie aangeven wanneer deze lokale opslag en opwekking gereed zal zijn voor gebruik?	De door u genoemde aanscherping van emissienormen heeft geen gevolgen voor de onderhavige aanbesteding. Artikel 5.1 van het PvE schrijft immers al voor dat de Concessiehouder vanaf 31 december 2028 uitsluitend Zero Emissie voertuigen inzet. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder te zorgen voor voldoende tank- en laadinfrastructuur. Ten aanzien van het opwekken en opslaan van energie wijzen wij u op artikel 4.2.3 van het PvE, waarin is bepaald dat het de Concessiehouder in beginsel is toegestaan om op Assets/gronden die in eigendom zijn van de Provincie, in overleg met de Provincie, energie op te wekken en op te slaan, mits dit past in de omgevingskaders.
820	NvI 4, vraag 745					Dank voor uw antwoord. Het lijkt ons niet wenselijk dat een enkele opdrachtgever en een enkele vervoerder in dit geval besluiten nemen over een toekomstige versie, als die niet in de daarvoor bedoelde overleggen besproken zijn. Zoals u wellicht weet, is de HaltePasseerstatus daar besproken en heeft deze om moverende redenen niet de 1.4 versie gehaald. Ook is er nog geen goed opgeschaald validatietraject met de 1.4 versie geweest om te concluderen wat wel en niet voldoet, of welke opties een verandering c.q. verbetering kunnen geven. Wij zijn als vervoerder zeker van plan om het validatieproject in Utrecht voort te zetten, en mee te denken hoe zaken uit het traject opgepakt kunnen worden. Echter, de genoemde veranderingen worden niet voor niets altijd besproken in overleggen waar overheden, marktpartijen en vervoerders samenkomen. Dat lijkt ons dan ook de plek om nieuwe standaarden naar voren te brengen; niet een bestek. Daarom nogmaals ons verzoek om, aangaande de vigerende versie 1.4. van OpenPrio, de bestekseis te veranderen van de (niet bestaande) 1.5 naar versie 1.4. Niet in de laatste plaats omdat het hier gaat om een kans om de verkeersveiligheid voor chauffeur en passagiers te verbeteren, die met uw eis verloren dreigt te gaan.	De behoefte aan een haltepasseerstatus knop wordt gedeeld door de overheden en wegbeheerders uit de expertgroep OV en iVRI’s van DOVA. In de bijlage B 20230329 Halte tussen moment sturen SRM en stopstreep.pdf (zoals d.d. 22-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd) is de verwerking van de knop door de C2 functie (Priority Request Generator) beschreven. Hieruit komt naar voren dat het gebruik van de Haltepasseerstatus knop optioneel is. Als deze niet wordt gebruikt (of is geïmplementeerd), werkt de prioriteit aanvraag ook. Doordat alleen een haltepasseerstatus die op zichtafstand van de halte (gebied van max. 100 m voor de halte) in het OpenPrio bericht is opgenomen wordt verwerkt, is het niet nodig om ‘halteknop’ inmeldpunten te beheren. Zoals vragensteller aangeeft, heeft versie 1.5 van het OpenPrio koppelvlak nog geen formele status. Vanuit Provincie Utrecht willen we de haltepasseerstatus functionaliteit in de praktijk valideren, om die reden willen we dat de toekomstige Concessiehouders versie 1.5 van het OpenPrio bericht ondersteunt. Indien na afloop van een validatieproject een changerequest om de haltepasseerstatus op te nemen in het OpenPrio koppelvlak niet wordt goed gekeurd, vervalt de verplichting om de haltepasseerstatus te implementeren.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
821	NvI vragen 322. 589590,591, 760, 761, 763				Heuliez bussen	•Vraag 589 verwijst naar 322 (géén onderhoudscontract met leverancier Heuliez) en 590 (subsidie) •Vraag 591 verwijst naar 322, (zie hierboven, aangevuld met geen onderhoudscontract met een derde partij) •Vraag 760 verwijst naar “20230911 Overnamevloot PU”. Hierin worden weliswaar enkele gegevens gedeeld over de voertuigen en batterij, maar geen informatie over onderhoud, onderhoudskosten etc. Maar ook geen informatie over kosten en moment van batterij vervangingen. Men geeft aan dat de koopovereenkomsten zijn opgevraagd bij Qbuzz, maar tot op heden hebben Inschrijvers nog niets ontvangen. •Vraag 761 geeft aan dat men Heuliez opdracht heeft gegeven tot het leveren van gevraagde informatie, maar het antwoord in deze NvI vraag vanuit Heuliez het volgende bericht: 'Wj kunnen u verder geen informatie geven over onderhoud en batterijen etc. Alle data zou uit de aanbesteding gehaald moeten worden'. •Vraag 763 verwijst naar vraag 303 (beschikbaar zijn/komen van onderhoudsplannen, - instructies en materiaallijsten) en vraag 589 (zie hierboven voor de omschrijving). Tot op heden is deze informatie nog niet geleverd. Bovenstaande geeft u een opsomming van nog ontbrekende informatie. Deze informatie is van cruciaal belang voor onze bieding om een goede kosten- en risico inschatting te maken. Graag ontvangen wij de ontbrekende gegevens, te weten het onderhoudscontract, informatie over gepleegd onderhoud, onderhoudskosten, instructies, materiaallijsten en de koopovereenkomsten, op zeer kort termijn gezien de naderende deadline voor indiening. Kan Aanbesteder hierin voorzien?	In reactie op uw verzoek reageert de Provincie als volgt: - onderhoudscontract: zoals beantwoord in vragen 322 en 590 geeft de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht aan dat zij geen onderhoudscontract heeft met de leverancier of derde partij voor het onderhoud aan de over te nemen bussen. - informatie over gepleegd onderhoud: zie d.d. 28-08-2023 gedeelde werkorders - onderhoudskosten: zie d.d. 28-08-2023 en d.d. 10-10-2023 gedeelde onderhoudsschema's waarmee inschrijvers een inschatting kunnen (laten) maken van de onderhoudskosten. - instructies / materiaallijsten: zie d.d. 28-08-2023 en d.d. 10-10-2023 gedeelde data - koopovereenkomsten: zie beantwoording vraag 760 in deze Nota van inlichtingen. Verder kunnen wij uit uw reactie op vraag 761 niet opmaken welke vraag u heeft gesteld aan Heuliez.
822	e				Busremise Westraven	U geeft in uw antwoord op NvI vraag 768 aan dat er geen afspraken zijn gemaakt met de huidige vervoerder met betrekking tot het bepalen van de technische staat / integriteit van de over te nemen assets. De beantwoording van de vraag is ons inziens onvoldoende om de onafhankelijkheid van dit proces te borgen, waarmee wij een risico zien voor onze bieding. Graag zien wij dat er alsnog afstemming plaatsvindt, zodat Inschrijvers een beschrijving kunnen ontvangen van de wijze waarop de technische staat / integriteit van de over te nemen assets onafhankelijk zal worden bepaald.	Er vindt bij deze assets geen afwaardering van de overnamesom plaats op basis van achterstallig onderhoud of gebreken, dus een onafhankelijke bepaling van de technische staat / integriteit is niet noodzakelijk.
823	Bijlage E4 overname werkplaatsinventaris en opkomstruimte Utrecht	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	Overname werkplaatsinventaris en opkomstruimte	In document E4 (overname werkplaatsinventaris en opkomstruimte Utrecht binnen) wordt in lid 1 benoemd dat concessiehouder de opkomstruimte overneemt op Remiseweg 1. Wij treffen hier in de overnamelijst niets aan over de opkomstruimte. Wij gaan er derhalve uit dat overname van de opkomstruimte op remiseweg 1 hier wel onderdeel is van het benoemde geheel en dat dit mee is genomen in het gestelde bedrag. Graag uw bevestiging.	Nee, dat bevestigen wij niet. Zie aangepaste overnamelijst en overnamewaarde in bijlage E 4
824	Factsheet Westraven				netaansluiting Westraven	De zittend vervoerder heeft op dit moment als enige meer informatie over de aanvraag tot ophoging van het contractvermogen (1,5 ->) die voor de stalling Westraven gedaan is bij Stedin. Stedin mag deze informatie niet verschaffen aan derden. Kunt u ons vertellen wanneer de huidige aanvraag is gedaan bij Stedin en de documenten, danwel emails delen die Stedin sindsdien met de zittend Concessiehouder heeft gedeeld? We willen graag weten: a)Sinds wanneer staat de aanvraag op de wachtrij? b)Wat is er geantwoord? c)Is er al iets gezegd over wanneer hier meer duidelijkheid over komt?	Uit de van de concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht ontvangen aansluit- en transportovereenkomst (ATO) blijkt dat de aanvraag voor de uitbreiding van het gecontracteerd afnamevermogen van 2699 kW per 20-09-2023 op de wachtlijst is gezet. Zie verder beantwoording vraag 794 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
825	NvI vragen 80, 620, 621 en 774				Verplichte locatie Argonweg Amersfoort	Ten aanzien van de Argonweg hebben wij de volgende verduidelijkingsvragen: •vraag 80: u geeft aan dat er maximaal 5 MVA transportvermogen is gecontracteerd. •vraag 620: u geeft aan dat de netaansluiting per dec'24 gerealiseerd zal zijn door de netbeheerder •vraag 621: u geeft aan dat "Het transportvermogen afhankelijk is van het af te nemen vermogen door de vervoerder met een maximum van ca. 85% van de netaansluiting (inschatting van Stedin)". •vraag 774: u geeft aan dat in het eerste jaar het vermogen ca. 85% van 5 MVA zal zijn. a.De locatie Argonweg is beschikbaar vanaf december 2024. Kunt u in dat licht aangeven wat u bedoelt met "het eerste jaar"? b.Kunt u op basis van uw reactie op vraag 774 bevestigen dat er Gecontracteerd Vermogen beschikbaar is van 4.250 kW per uiterlijk 14-12-2025? c.Indien het gecontracteerd vermogen van 4.250 kW níet per uiterlijk 14-12-2025 beschikbaar is, kunt u dan aangeven van welke datum wij dan wél uit moeten gaan? d.Als de situatie zich voordoet dat het Gecontracteerd Vermogen van 4.250 kW niet per start concessie beschikbaar is, bent u zich er dan van bewust dat, de vervoerder daardoor niet in staat zal zijn om een betrouwbare start te maken met een ZE dienstregeling vanaf deze verplicht te huren locatie? e.Als de situatie zich voordoet dat het Gecontracteerd Vermogen van 4.250 kW niet per start concessie beschikbaar is, stelt u in dat geval voor deze locatie een diesel tankinstallatie beschikbaar zodat vervoerder vervangend diesel-materieel kan inzetten? f.Draagt u de kosten van deze tankinstallatie?	Uit vragen 825 en 826 maakt de Provincie op dat Ondernemer in de veronderstelling is dat de Argonweg en Heliumweg twee separate stallingslocaties betreffen. Dit is niet juist. Deze twee percelen vormen samen de stallingslocatie Amersfoort waarvoor de Provincie één netaansluiting is aangevraagd. Verder reageren wij puntsgewijs op uw vragen: a. Het "het eerste jaar" betreft de minimale looptijd van de aansluit- en transportovereenkomst (ATO) die de Provincie met Stedin is overeengekomen. Na één jaar kan de transportcapaciteit aangepast worden. b. De datum kunnen wij bevestigen. Het exacte vermogen dat via de door Stedin geoffreerde elektriciteitsaansluiting 5.000kVA op 10,5kV beschikbaar komt kunnen wij niet bevestigen. c. n.v.t. d. Ja e/f. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder passende noodscenario's - zoals onderdeel van Gunningscriterium G2 - te treffen. Wij kunnen op voorhand niet aangeven wie de meerkosten hiervoor draagt.
826	NvI vragen 623, 80, 621 en 622				Verplichte locatie Heliumweg Amersfoort	Ten aanzien van de Heliumweg merken wij het volgende op: •In vraag 623 verwijst u naar vraag 80. •In vraag 80 geeft u aan dat er maximaal 5 MVA transportvermogen is gecontracteerd. •In vraag 621 geeft u aan dat "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)". •In vraag 622 verwijst u naar vragen 80, 621 en 623. Deze cirkel-beantwoording geeft de vervoerder nog steeds geen zekerheid over het gecontracteerd vermogen. a.Kunt u daarom concreet aangeven dat voor de verplicht te huren locatie Heliumweg er per 2027 een netaansluiting gerealiseerd zal zijn? b.Kunt u daarom concreet aangeven dat er Gecontracteerd Vermogen beschikbaar is van 4.250 kW per uiterlijk 14-12-2027? c.Indien het gecontracteerd vermogen níet per uiterlijk 14-12-2027 beschikbaar is, kunt u dan aangeven van welke datum wij dan wél uit moeten gaan?	De percelen Argonweg en Heliumweg vormen samen de stallingslocatie Amersfoort. Het beantwoorden van deze subvragen is niet relevant. Zie beantwoording van subvragen onder vraag 826 in deze Nota van inlichtingen
827	NvI 4	vraag 781			U-flex	De huidige concessiehouder Tram en Bus Regio Utrecht kan de gevraagde informatie over het gebruik van U-Flex niet leveren in verband met tot personen herleidbare reisgegevens. Deze huidige concessiehouder beschikt wel over deze informatie en daarmee bljift een ongelijk speelveld in stand. Wij bestrijden dat hier de pricacy wetgeving wordt geschonden, aangezien het om halte-halte verplaatsingen gaat en de benodigde data geen namen en adressen bevatten. Wij dringen er met klem op aan deze ongelijkheid op te heffen en de gevraagde gegevens met spoed aan te leveren.	Deze gegevens kunnen niet gedeeld worden met het oog op de privacywetgeving. Bij kleine reizigersaantallen kunnen ook gegevens zonder namen/adressen aangemerkt worden als tot personen herleidbare gegevens. Om geïnteresseerde partijen toch in staat te stellen om een kostenraming voor U-flex op te stellen is d.d. 22-11-2023 een bijlage met informatie over de vervoerkundige opbouw van U-flex gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
828	C Programma van Eisen	3	3.2	15	U-flex	Kunt u ons met betrekking tot flexvervoer gegevens leveren van het huidige SyntusFlex in Woerden en Mijdrecht, waaruit in ieder geval blijkt per dagsoort per uur hoeveel voertuigen wij beschikbaar moeten stellen om dit vervoer te faciliteren. De huidige concessiehouder beschikt over deze informatie en het niet-delen hiervan leidt tot een ongelijk speelveld.	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat SyntusFlex in Woerden-Linschoten van maandag t/m zondag van 8:30 uur tot 24:00 uur rijdt met 2 voertuigen. SyntusFlex rijdt in Mijdrecht-Waverveen-Wilnis van maandag t/m vrijdag van 6:00 uur tot 21:00 uur met 1 voertuig.
829	Bijlage NvI4A	NvI 786			Dienstregeling trein	Met NvI vraag 786 heeft u een document geleverd met de dienstregeling van de NS voor 2024. Wij constateren dat een aantal stations welke wel belangrijk zijn voor het netwerk ontbreken omdat deze buiten de provincie Utrecht vallen, kunt u deze aanvullen? Het gaat dan in elk geval om de stations Veenendaal de Klomp, Hilversum en Gouda. Daarnaast constateren wij dat dit alleen de NS dienstregeling betreft. De dienstregeling van de treindienst Amersfoort-Ede-Wageningen en Geldermalsen-Dordrecht is niet meegestuurd, kunnen wij daar uit gaan van de dienstregeling 2023?	NS geeft hierover aan dat de dienstregeling 2024 inmiddels volledig en correct in de Reisplanner staat en dat de tijden daarin dus op te zoeken zijn. Overigens bevat het eerder gedeelde bestand wel tijden voor Hilversum (Hvs). Voor Amersfoort - Ede-Wageningen en Geldermalsen - Dordrecht kunt u uitgaan van de dienstregeling 2023.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
830	Bijlage F9 Lijnen Concessie Utrecht Binnen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	De ontsluiting van Galgenwaard tijdens wedstrijden van FC Utrecht	In de Statenbrief van 28 maart 2023 over het rapport 'Tram in het weekend' van adviesbureau Goudappel, is te lezen dat er onder inwoners en bedrijven behoefte is aan een tram die ook na 22.15 uur en in het weekend van en naar USP rijdt. Met name stadion Galgenwaard pleit voor een ontsluiting tijdens voetbalwedstrijden, eens in de twee weken. Goudappel heeft berekend dat deze business case niet uit kan. Daarnaast wordt in de brief gesteld dat de halte-infrastructuur bij het stadion niet is ingericht voor de verwerking van grote aantallen reizigers. Uit de brief blijkt dat de provincie in gesprek is met deze stakeholder. Een van de opties die op tafel ligt, is de tram op doordeweekse speeldagen van FC Utrecht een uur langer door laten rijden. Uit een bericht van gedeputeerde André van Schie op 27 september jl. op sociale media (X) blijkt dat de provincie inmiddels stappen heeft gemaakt. Samen met de huidige vervoerder en FC Utrecht werkt u aan een pilot om te onderzoeken hoe het vervoer van en naar het stadion aantrekkelijker kan worden gemaakt. Kunt u met de inschrijvers delen wat de invallshoek is van deze pilot? Aan welke oplossingsrichting denkt u (gegeven de infrastructurele beperkingen en de geringe opbrengstenprognoses)? Bent u bereid de informatie over deze pilot, zoals die bekend is bij de huidige vervoerder, ook te delen met de overige inschrijvers?	Deze pilot is nog onderwerp van overleg tussen provincie, gemeente, zittende concessiehouder en FC Utrecht. Naar het er nu naar uitziet zal deze neerkomen op een pilot op meerdere wedstrijddagen op de zondagmiddag, waarbij de tram zal rijden van enige tijd voor tot enige tijd na de wedstrijd, vanaf maart 2024. Een nadere invulling hiervan wordt momenteel door de zittende concessiehouder uitgewerkt. Ter informatie is het gespreksverslag van het overleg hierover, d.d. 22-11-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
831	Bijlage C 14 Stijlwijzer U-OV				(technische) specificaties van de bekledingsstof	Wij zijn geïnteresseerd in meer gedetailleerde informatie met betrekking tot de (technische) specificaties van de bekledingsstof van U-OV. Zou het mogelijk zijn om aanvullende details te ontvangen of ons door te verwijzen naar de juiste contactpersoon? Deze informatie benodigen wij voor een juiste weergave in het bid.	De bekleding dient te voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Stijlwijzer. Ter informatie geven wij mee dat in de U-OV-voertuigen die bij de start in 2013 de concessie ingestroomd zijn (bussen en trams) de volgende bekleding is gebruikt: Fabrikant: Somtex International (Furnishing Fabrics, Belgium). Qual: ONTARIO / DES: 77615 / COL: 4972 / COMP: PILE: 80% wool, 20% nylon.