Mededelingen

Mede-deling (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Mededeling provincie
M1	Alle	-	-	-	Update documenten	De Provincie heeft Besteksdelen A, B en C, alsmede diverse bijlagen bijgewerkt naar aanleiding van deze Nota van Inlichtingen. Wijzigingen naar aanleiding van deze NvI zijn in deze documenten verwerkt. Daar waar in deze NvI een nadere toelichting wordt gegeven op teksten uit een van deze hoofddocumenten wordt vanuit het bijgewerkte hoofddocument verwezen naar de NvI.
M2	N.v.t.	-	-		Nv1a	De Provincie publiceert hierbij een Nv1a met één toegevoegde vraag + antwoord ten opzichte van de eerder gepubliceerde NvI1.
M3	F Informatieve bijlagen	-	-	-	Vervoer-plannen 2024	De Provincie zal het Vervoerplan 2024 kort na het vastellen door GS (naar verwachting op 12 september) beschikbaar stellen aan de partijen die eerder bijlagen hebben opgevraagd in het kader van de aanbesteding OV-concessies Utrecht Buiten en Utrecht Binnen.
M4	A Aanbestedingsl	-	-	-	Schouw van de Assets	Naar aanleiding van de schouw d.d. 17 augustus 2023 is een korte memo opgesteld met overzicht deelnemers, het programma en enkele vragen die beantwoord zijn en die niet schriftelijk zijn gesteld. Verder zijn d.d. 28-08-2023 diverse foto's gemaakt in de werkplaats gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
M5	C Programma van Eisen	-	-	-	stijlwijzer	De Provincie zal lopende de aanbesteding Stijlwijzer U-OV (Bijlage C 14) niet meer wijzigen. Ondernemers kunnen in het kader van hun Inschrijving uit gaan van de bestaande versie

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
15	Deel A	5	5.5.2.	37	aantal DRU's	"Vroeger einde van de exploitatie op oudejaarsdag wordt niet meegenomen in het Standaarddienstregelingsjaar." Bedoelt de provincie hiermee te zeggen dat voor de berekening van DRU's op oudjaarsdag de standaard dienstregelingtijden moet rekenen?	Ja, dat bedoelt de provincie. Zie ook het antwoord op vraag 24 en het aangepast Standaardformulier A 9 dat is verstrekt bij de 2e Nota van Inlichtingen.
17	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.3	39/51	Gunningcriterium G1.2a	Het is niet ondenkbaar dat u voor een perceel twee inschrijvingen ontvangt en in het geval dat beide partijen om aanvullende exploitatiesubsidie vragen, hanteert u dit criterium. Zoals de formule nu echter is opgesteld, wint dan diegene die de laagste aanvullende subsidie vraagt, zelfs bij een verschil van slechts één eurocent. De score op dit gunningcriteria is dan 75 versus nul punten, hetgeen niet meer goed te maken is op alle kwaliteitsplannen tesamen. Buiten de bandbreedte van G1.2 inschrijven én maximaal scoren op alle kwaliteitscriteria én tegelijkertijd moet de andere partij dan nul punten halen op alle kwaliteitscriteria, dat is irreeel. Oftewel, hoe goed je kwalitatief ook hebt ingeschreven, als je in de situatie dat beide partijen aanvullende subsidie vragen, verlies je van een mogelijk kwalitatief veel slechter bod als je ook maar één cent meer vraagt. Zou u deze formule willen herzien opdat ook in geval we bij criterium G1.2a uitkomen, kwaliteit nog steeds relevant is?	De Provincie heeft het voorbeeld en toelichting in uw vraag overwogen en besloten de formule en weging aan te passen. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad en Standaardformulier A 9 dat aangepast is verstrekt bij de 2e Nota van Inlichtingen.
21	A (leidraad)	5.5	5.5.8	47	Toegankelijkheids- en inclusiviteitsplan	U schrijft: 'Er lopen reeds initiatieven in de lopende concessies die bijvoorbeeld zijn opgestart naar aanleiding van het gebruikersonderzoek naar verbetering toegankelijkheid OV en AOV, juni 2021, in opdracht van de Provincie. Zie Factsheet bejegeningscursus (Bijlage F 9).' Naast deze bejegeningscursus heeft de provincie nog enkele concrete projecten ontwikkeld om de sociale toegankelijkheid te verbeteren. Een persbericht op de website van Provincie Utrecht meldt: "De projecten starten eind 2022, onder meer met een publiekscampagne en een website 'OV Voor Iedereen', een training voor OV-medewerkers en een campagne voor medereizigers. Voor persinformatie: miranda.mens@provincie-utrecht.nl, 06 53215501." Kunt u relevante informatie over A) de publiekscampagne en B) de campagne voor medereizigers met ons delen, zoals dit ook met de zittende vervoerders is gedeeld? We zijn met name geïnteresseerd in het achterliggende beleidsstuk of startnotitie en het plan van aanpak. Indien mogelijk ontvangen wij ook graag de briefing aan het communicatiebureau, het door u goedgekeurde concept voor de campagne(s), de in te zetten campagne-uitingen/middelen en - voor zover reeds beschikbaar - de (tussentijdse) evaluatie.	De brochure (zie bijlage) voor de publiekscampagne is samen met de vervoerders en de doelgroepen ontwikkeld. Ook is er een website ontwikkeld OV voor iedereen - (ov-voor-iedereen.nl) die met name voor de doelgroepen makkelijk en overzichtelijk te benaderen is met daarop al het beschikbare openbaar vervoer. De brochure is in beheer van de provincie en deze zorgt voor verspreiding bij gemeenten en doelgroepen. Ook is de brochure te verkrijgen op de servicepunten van de vervoerder. De campagne is eind mei van start gegaan. De campagne voor de medereizigers is nog niet ontwikkeld en is nog in planvorming.
24	Standaardformulier A9					Bij formulier A9: voor het invullen van de Zomer Vakantie is geen tabblad beschikbaar, evenals voor het invullen van de Schoolperiode Zomer. Daarnaast ontbreekt de mogelijkheid om afwijkende dagen in te voeren (bijvoorbeeld: woensdag in verband met afwijkende scholierenritten of vrijdag in verband met afwijkende NS dienstregeling en nachtritten). Graag zien wij werkdag om deze reden uitgesplitst naar maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag. Kan Aanbesteder formulier A9 aanpassen naar aanleiding van bovenstaande bevindingen?	Ten behoeve van de vergelijkbaarheid van de biedingen dient u uit te gaan van het totaal aantal DRU's dat u aanbiedt in het daadwerkelijke Dienstregelingsjaar 2026. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad en Standaardformulier A 9 dat aangepast is verstrekt bij deze Nota van Inlichtingen.
25	Standaardformulier A 10 Aangeboden Materieel	n.v.t.	n.v.t.	Standaardformulier A 10	Vervoerscapaciteit	Kunt u aangeven of het totaal (Som) van de vervoerscapaciteit (zit en sta) niet vermenigdvuldigd hoeft te worden met het aantal bussen?	De totale (zit- en sta-)capaciteit hoeft inderdaad niet te worden berekend. Door verschillende momenten van in- en uitstroom kan de totale capaciteit fluctueren. Standaardformulier A10 is aangepast verstrekt bij de 2e Nota van Inlichtingen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
26	A10	nvt	nvt	nvt	actieradius	Op standaardformulier A10 vraagt u onder andere om per type voertuig de actieradius in te vullen. De actieradius van een voertuig is echter van vele factoren afhankelijk (buitentemperatuur, rijstijl, state of health van de batterij enz). Bij personenauto's geldt er een norm voor de actieradius te bepalen van een auto. Die ontbreekt echter (nog) voor bussen. Op basis waarvan moeten inschrijvers een actieradius bepalen en hoe toetst u de opgave hiervan?	Het is ons bekend dat normen over het definiëren van de actieradius van Bussen ontbreken. Tegelijkertijd willen we Inschrijvers ruimte geven om Auto's en Bussen die na start concessie instromen (2027 en verder) nu nog niet te specificeren. Door geen merk en type te vragen kan Inschrijver voor deze instroom inspelen op (eventuele) technologische ontwikkelingen. Tegelijkertijd is de autonomie (de afstand die een voertuig operationeel kan afleggen zonder tussentijds bijladen of tanken) van belang voor de exploitatie en kan dit bijdragen aan ontlasten van het energienet om netcongestie te voorkomen. Daarom wensen wij toch een onderbouwde specificatie van de autonomie in km per tank-/laadcyclus met concrete bewijsstukken die de opgegeven autonomie verifieerbaar onderbouwen. Ter verduidelijking hebben wij het begrip autonomie toegevoegd in de Aanbestedingsleidraad en Standaardformulier A10.
27	A10	nvt	nvt	nvt		In cel B7 van standaardformulier A10 staat 'Bussen (merk en type)'. Betekent dit dat de gevraagde informatie voor Auto's niet opgegeven hoeft te worden?	Dit standaardformulier wordt zo aangepast dat u Auto's en Bussen voor uitvoering van de dienstregeling moet opgegeven (u hoeft dit niet op te geven voor U-flex). Dit standaardformulier is aangepast verstrekt bij deze 2e Nota van Inlichtingen.
28	Bijlage A15/A16				Verduidelijking lijnfiches	Geldt een geëiste frequentie op een lijn voor de gehele periode waarin deze genoemd staat, ook als dit in de huidige situatie afwijkt? Voorbeeld Lijn 102: in de huidige dienstregeling telt deze 1 verdichtingsrit in zowel de OS als AS. De in de lijnfiches gevraagde frequentie is vier keer per uur tijdens de beide spitsen. Volstaat hierin dan de huidige dienstregeling of is de eis dat gedurende het gehele tijdsvak vier ritten per uur geboden wordt, ten aanzien van deze problematiek niet alleen specifiek in dit voorbeeld, maar in het algemeen voor alle lijnfiches?	Het aantal ritten per uur in de Lijnfiches is in beginsel van toepassing op alle ritten in dat tijdvak in die richting van de lijn. Echter, aan grenzen van tijdvakken (bijvoorbeeld aan het einde van de ochtendspits) is het aantal reizigers op een lijn soms lager en kan een -iets- lagere frequentie volstaan. Op lijnen waar de frequentie in een tijdvak in de huidige (in bijlage F.2.1 voor de Concessie Binnen danwel F. 2.2 voor de Concessie Buiten opgenomen dienstregeling 2023) dienstregeling gelijk is als die in het Lijnfiche, kunt u aan de grenzen van een tijdvak minder ritten dan volgens het Lijnfiche aanbieden in de mate waarin dat in de huidige (in bijlage F.2.1 voor de Concessie Binnen danwel F. 2.2 voor de Concessie Buiten opgenomen dienstregeling 2023) dienstregeling heden ook gebeurt. Op lijnen waar de frequentie in een tijdvak in de huidige (in bijlage F.2.1 voor de Concessie Binnen danwel F. 2.2 voor de Concessie Buiten opgenomen dienstregeling 2023) dienstregeling lager is dan die in het Lijnfiche (normaliter vanwege afschaling door personeelsgebrek), kunt u aan de grenzen van een tijdvak uitsluitend minder ritten dan volgens het Lijnfiche aanbieden wanneer u dat specifiek overtuigend onderbouwt voor die lijn in dat deel van dat tijdvak. In beide gevallen geldt dat de afwijking per lijn en tijdvak slechts om een enkele rit gaat of zal gaan.
29	Bijlage A15/A16				Verduidelijking lijnfiches	Indien de eis een frequentie van vier keer per uur is binnen een tijdvak, moet dit gehele tijdvak dan gevuld worden met deze frequentie, ook als dit in de huidige dienstregeling niet het geval is? Twee voorbeelden zijn lijn 1 tijdvak in de late avond en lijn 34 in de vroege avond. Voor meerdere lijnen geldt hetzelfde dat u voor de vroege avond een frequentie van 4 keer per uur vraagt, in de huidige dienstregeling wordt er tussen 19.00 en 19.30 2 ritten gereden en tussen 19.30 en 20.00 1 rit. Moet in dit geval de aangeboden dienstregeling aangevuld worden met een extra rit of is de huidige dienstregeling leidend? (Referentie dienstregelingjaar 2023)	Zie beantwoording vraag 28 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
30	Bijlage A16				Verduidelijking lijnfiches	Kan Aanbesteder de meest recente dienstregeling in een format in Excel voor beide percelen delen met de Inschrijvers?	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft hierover aan: "Deze gegevens zijn in onze basis systemen verwerkt en zijn niet als zodanig in het door u opgevraagde format beschikbaar. Deze data is beschikbaar als opendata bij het NDOV loket en is daar als CSV file te downloaden."
33	A15	nvt	nvt	13	Lijnfiches i.r.t. knelpunten	Met de lijnfiches vraagt u ons om lijn 18 toe te voegen aan het netwerk van 2023. Lijn 18 rijdt via de Binnenstadsas langs het Vredenburg en passeert daarbij beide knelpunten uit bijlage C11. Er is echter geen capaciteit gealloceerd aan lijn 18 in bijlage C11, waardoor wij deze lijn feitelijk niet mogen rijden. Hoe wilt u dat wij met deze tegenstrijdigheid omgaan?	Uw constatering is juist en Lijn 18 is toegevoegd aan de capaciteit in bijlage C 11.
49	C	4	4.2.4	19	5cm hoogteverschil	In artikel 4.2.4 schrijft u een maximaal hoogteverschil van 5cm voor tussen de instap en een 18cm hoge halte. Dat betekent dat de vloer zou moeten zakken tot 23cm. De R107 richtlijn van bussen schrijft voor dat de instaphoogte van een bus moet kunnen zakken tot 27cm boven het wegdek en daarop worden bussen geconstrueerd. U stelt derhalve een eis die of niet te realiseren is of ertoe leidt dat bepaalde merk en of types uitgelsoten worden. We adviseren u deze eis aan te passen tot de eis conform R107, zijnde 27cm.	De eis van 5 cm laten we los. Voertuigen moeten voldoen aan de richtlijnen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid zoals opgenomen in de publicatie ‘Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen’ (CROW-publicatie 219c) dan wel de publicatie ‘Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Taxi’s’ (CROW-publicatie 219b) of diens opvolger(s).
53	C Definitief Programma van Eisen	4	4.4.1	21	Definitie steek	U geeft aan dat de steek voor minimaal 90% van de zitplaatsen minimaal 750 mm bedraagt. Kunt u aangeven wat de definitie van steek is en of het meten conform de R107 richtlijn is?	De defintie van de Steek is: De horizontale afstand tussen de voorzijde van de rugleuning van een stoel en de achterzijde van de rugleuning van de stoel die ervoor staat. Dit is de afstand H conform de Richtlijn 107.
54	Programma van Eisen	4	4.4.8	21	Revisie interieur	De levensduur van ZE-bussen is gekoppeld aan de overnameregeling en de daarin genoemde afschrijvingstermijn van 15 jaar (Bijlage B.6, artikel 9.4). Dit betekent effectief dat alle nieuw instromende ZE-bussen tussen 7,5 jaar en 8 jaar een revisie zullen moeten ondergaan. Dit is niet alleen kostbaar, maar ook een logisitiek probleem. In relatief korte tijd zullen veel bussen aan de exploitatie moeten worden onttrokken om gereviseerd te worden. Deze werkwijze - verplichte revisie - leidt er onzes inziens bovendien toe dat in de aanloop naar de revisie noodzakelijke herstelwerkzaamheden aan het interieur dienen te worden gedaan die bij de revisie feitelijk weer teniet worden gedaan. Dit is niet duurzaam. Wij zijn groot voorstander van een constant hoog kwaliteitsniveau door snel en volledig herstel, waardoor een revisie overbodig wordt. Kunnen wij dit onder 4.4.9 scharen en vooral, kan dit al in de aanbesteding worden afgesproken?	In artikel 4.4.9 is opgenomen dat de concessiehouder voorstellen mag doen die duurzamer zijn. Bent u in staat om een revisie te voorkomen door een continu hoog kwaliteitsniveau dan is dat met de provincie bespreekbaar. De provincie besluit hierover. Voor de toetsing of een revisie nodig is wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitsnormen uit de CROW rapportage Kwaliteitscatalogus ov-voertuigen 2014 waarbij kwaliteitsniveau A het uitgangspunt is.
55	C Definitief Programma van Eisen	4	4.4.8	21	Vervangen vloerbekleding	U geeft aan dat het interieur van Materieel halverwege zijn technische levensduur en uiterlijk acht (8) Jaar na de eerste inzert gereviseerd wordt. Bij een revisie wordt stoelbekleding en vloerbekleding minimaal vervangen. Realiseert u zich dat het vervangen van de vloerbekleding een grote impact op het Materieel heeft en daarmee de kans bestaat dat de body van het Materieel schade kan oplopen. Derhalve vragen wij om af te zien van het minimaal vervangen van de vloerbekleding.	Zie beantwoording vraag 54 in deze Nota van inlichtingen
56	C	4	4.6.5	22	DSPA	In artikel 4.6.5 schrijft u voor zuiver Elektrische Voertuigen DSPA voor ten behoeve van de brandveiligheid. In het kader van productaansprakelijkheid en homolgatie van voertuigen kan dit leiden tot uitsluiting van bepaalde busleveranciers. U schrijft een middel voor om een doel te bereiken. Wilt u overwegen het als doel te beschrijven en/of dit systeem of een soortgelijk systeem als eis voor te schrijven?	Doel van artikel is een intern batterijblussysteem om de overdracht naar andere delen van het voertuig of andere voertuigen te verminderen of te voorkomen. Het is toegestaan een gelijkwaardig alternatief aan te bieden. Toetsing en bespreking van het aangeboden alternatief vormt onderdeel van het veiligheidsplan dat in de implementatieperiode wordt opgesteld.
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?	Deze rapportage wordt naar verwachting in Q3 2023 afgerond en zal dan worden gedeeld met potentiële inschrijvers.
70	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub c	8	Verplicht te huren Assets	1). Kunt u ons voorzien van de specificaties van de aanwezige oplaadvoorzieningen, zijnde: fabrikant/leverancier, technische specificaties laadvoorzieningen, locatie van laadvoorzieningen op terrein?	Een lijst met laadinfra is d.d. 28-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Zie verder bijlagen onder E 1 Overname van assets Concessie Utrecht Binnen die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
71	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub c	8	Verplicht te huren Assets	2). Kunt u ons voorzien van de specificatie van de aanwezige elektriciteitsaansluiting(en) ten behoeve van de laadvoorzieningen, waaronder, maar niet gelimiteerd tot, aansluitvermogen en gecontracteerd vermogen?	Op de locatie Remiseweg Nieuwegein is er een 10 Mva aansluiting. Hiervan is 5 Mva geschikt voor de laadinstallaties, zie ook beantwoording vraag 77 in deze Nota van inlichtingen. Voor de locatie is 10 Mva gecontracteerd.
72	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub c	8	Verplicht te huren Assets	3) Is het mogelijk dat Inschrijvers een kopie ontvangen van het huidige contract met de netwerkbeheerder en het energiebedrijf?	Dit contract is afgesloten door de huidige concessiehouder. Indien u specifieke informatie uit dit contract wenst te ontvangen en toelicht waarom u deze informatie nodig heeft, kunnen wij deze informatie opvragen bij de huidige concessiehouder.
74	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub c	8	Verplicht te huren Assets	5) Bij stroomnet informatie staat aansluitcapaciteit ≥ 2710 KVA. Bedoelt u hier niet ≤ 2710 KVA? Zo niet, kunt u dan aangeven hoe groot de aansluiting is?	Zie beantwoording vraag 71 in deze Nota van inlichtingen
75	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub c	8	Verplicht te huren Assets	6) Bij stroomnet informatie wordt een benutte capaciteit van 2710 kW genoemd. Kan Aanbesteder toelichten wat hiermee wordt bedoeld?	Zie beantwoording vraag 71 in deze Nota van inlichtingen
77	F1 factsheet remiseweg	Remiseweg	nvt	1	Aansluitwaarde netcapaciteit	De aansluitwaarde van de netcapaciteit op de locatie Remiseweg bedraagt 2710 kVA. De benutte capaciteit bedraagt ook 2710 kVA, betekent dit dat er een tranportovereenkomst van 2710 kVA is afgesloten ? Indien dit niet het geval is kunt u dan een opgave doen van de gecontracteerde transportcapaciteit?	Op de locatie Remiseweg is er een aftaking van de 10 MVA aansluiting van het terrein. Deze is gemaximaliseerd op 5 MVA en wordt apart bemeterd voor de afnemer.
80	F1 factsheet stallingslocatie Amersfoort	Amersfoort	nvt	1	Aansluitwaarde netcapaciteit	De aansluitwaarde van de netcapaciteit op de stallingslocatie Amersfoort bedraagt 5000 kVA. Voor welk vermogen is er een transportovereenkomst afgesloten?	Het transportvermogen voor het eerste jaar is maximaal 5 mVA. Als de vervoerder in de vervolgende jaren minder nodig heeft kan hij het transportvermogen laten verlagen.
82	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	2	11.1 sub d	8	Verplicht te huren Assets	2) Heeft Aanbesteder voor deze locatie een additionele elektriciteitsaansluiting aangevraagd bij het netwerkbedrijf? Zo ja, welk aansluitvermogen en gecontracteerd vermogen is hiervoor aangevraagd en wat is de huidige staus van deze aanvraag?	Op de locatie Westraven is er een 10 MVA aansluiting. Van de 10 Mva is 1 Mva tbv de gebouwgebonden installaties. De resterende 9 Mva is geschikt voor de laadinstallaties. Door de netbeheerder wordt aangegeven dat 10 Mva te contracteren is. Huidig gecontracteerd vermogen is afgesloten door huidige concessiehouder. Indien u specifieke informatie uit dit contract wenst te ontvangen en toelicht waarom u deze informatie nodig heeft, kunnen wij deze informatie opvragen bij de huidige concessiehouder.
84	F1 factsheet stallingslocatie Westraven	Westraven	nvt	1	Aansluitwaarde netcapaciteit	De aansluitwaarde van de netcapaciteit op de stallingslocatie Westraven bedraagt 9 MVA. Voor welk vermogen is er een transportovereenkomst afgesloten?	Transport is max 10 MVA. Als je de aansluiting voor de werkplaats eraf trekt heb je 9 MVA over voor de buslaadinstallatie.
85	F	2	2.1 en 2.2	Excelbestand	Punctualiteit	Is het mogelijk de punctualiteitsgegevens van 2020 en 2021 te ontvangen?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 (2020) en d.d. 28-08-2023 (2021) gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
86	F	2	2.1 en 2.2	Excelbestand	Rituitval	Is het mogelijk de rituitvalgegevens van 2020 en 2021 te ontvangen?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
87	F	2	2.1 en 2.2	Excelbestand	Rituitval	Is het mogelijk om ook de data van Q2 hierbij te krijgen nu dit kwartaal is afgerond?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
88	Vervoerkundige gegevens	F 2.1	i		Dienstregelinguren per maand	Het bestand 'Rapportage DRU 2023 per lijn' lijkt een afwijking te bevatten. Er worden meer DRU geboden zonder dat er een opschaling in de dienstregeling heeft plaatsgevonden. Tevens is het verschil in DRU t.o.v. bijvoorbeeld de maand februari voor alle dagsoorten exact gelijk wat niet verklaard kan worden door de afwijking in het aantal dagen. Voorbeeld: op lijn 1 worden er in maart 118 DRU meer gereden op werkdagen, 118 DRU meer op zaterdagen en 118 DRU meer op zondagen. Ditzelfde geldt voor bijna alle lijnen. Bovendien staan er bij de niet geeiste lijnen in het weekend wel DRU ingevuld. Bijvoorbeeld voor lijn 10 die vanuit de lijnfiches niet geeist wordt en vandaag de dag ook niet rijdt. Op zowel de zaterdag als de zondag staat er 22 DRU ingevuld, ditzelfde gebeurd bij andere niet geeiste en niet gereden lijnen. Kan Aanbesteder de juistheid van deze gegevens controleren en Inschrijvers eventueel voorzien van een herzien bestand?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
89	Bijlage F.2.1 vervoerkundige gegevens Bus en Tram				Rituitval	De drie opgaven rituitval voor 2019, 2022 en 2023 tm Q1 voor de concessie Bus en Tram regio Utrecht geven de aantallen rituitval weer. Uw eisen in het PvE voor verwijtbare rituitval zijn gesteld in %. Kan Aanbesteder verduidelijken wat het totaal aantal dru's is in 2019, 2022 en 2023 tm Q1, zodat Inschrijver de historische % verwijtbare rituitval kan berekenen?	De aangeleverde gegevens onder i. Dienstregelinguren per maand betreffen de geplande DRU per lijn per dag. Waarbij n.a.v. vraag 88 nieuwe gegevens voor 2023 zijn aangeleverd en n.a.v. vraag 370 de jaren 2020 en 2021.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
91	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	c+d			reizigersopbrengsten per maand, 2019 en 2022	Kunt u specificeren welke kaartsoorten en/of bijdrages onder "overige opbrengsten" vallen?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert dat dit verkoopopbrengsten via andere verkoopkanalen betreffen en vooral Tranzer.
92	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	c+d			reizigersopbrengsten per maand, 2019 en 2022	Kunt u specificeren welke kaartsoorten en/of bijdrages onder "wagenverkopen" vallen en wat de opbrengsten per individuele kaartsoort waren in de jaren 2016 t/m 2023?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert dat hetgeen is opgenomen in de reizigersopbrengsten 2019 + 2022 de reizigersopbrensten zijn op basis waarvan zij rapporteren. De overige abonnementen bestaan uit de verdeling van de Ster abonnementen tussen de vervoerders die gebruik maken van het Utrechtse tarievenhuis.
93	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	c+d			reizigersopbrengsten 2023	Wilt u de reizigersopbrengsten 2023 per maand en per maand per lijn tot en met juni 2023 ter beschikking stellen? Zo kunnen wij ons een beeld vormen van de recente trend van de opbrengstontwikkeling.	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd en voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht d.d. 22-08-2023.
94	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	c+d			reizigersopbrengsten 2014-2018	Wilt u de reizigersopbrengsten per maand ook ter beschikking stellen van de jaren voorafgaand aan 2019? Zo kunnen wij ons een beeld vormen van de lange termijn trend van de opbrengstontwikkeling.	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
95	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	g en h			productgebruik per maand per lijn en reizigerskilomters per maand per lijn	Wilt u het productgebruik per lijn tot en met juni 2023 ter beschikking stellen? Zo kunnen wij ons een beeld vormen van de recente trend van de opbrengstontwikkeling.	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd en voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht d.d. 22-08-2023.
96	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	g en h			productgebruik per maand per lijn en reizigerskilomters per maand per lijn	Wilt u het productgebruik en reizigerskilomters per maand ook ter beschikking stellen voor de jaren voorafgaand aan 2019? De opsplitsing per lijn is niet nodig. Het gaat ons om het totaal aantal instappers per maand per kaartsoort, tenminste 2016, 2017 en 2018 maar bij voorkeur vanaf 2014? Idem de reizigerskilometers per maand per kaartsoort.	Het productgebruik over de gevraagde periode is d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht heeft aangegeven de reizigerskilometers per maand per kaartsoort niet aan te kunnen leveren
97	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	c+d, g en h			productgebruik per maand per lijn en reizigerskilomters per maand per lijn	Vanaf 21 maart 2023 kan met de Betaalpas (OVpay) gereisd worden bij U-OV. Wij zien hierover nog geen gebruiksdata in de door u ter beschikking gestelde documentatie. Wilt u de maandelijkse opbrengsten, reizigerskilometers en instappers van OVpay publiceren? En ook het OVpay-(product)gebruik per maand per lijn, omdat deze data relevant is voor de bezetting per lijn.	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
98	F 2.1 Vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	g en h			productgebruik per maand per lijn en reizigerskilomters per maand per lijn	Het valt ons op dat in de ter beschikking gestelde gebruikscijfers vrijwel geen wagenverkoop-kaartjes genoemd zijn. Is onze aanname juist dat de gebruikscijfers bij F21. g en F2.1 h alleen OV-chipkaart betreft? Zou u de gebruikcijfers over wagenverkoop ook ter beschikking kunnen stellen? Tenminste de aantallen verkopen per kaartsoort per maand per lijn, bij voorkeur van 2017 t/m 2023. Dit is nodig om een compleet beeld van de ontwikkeling het vervoersvolume en bezetting te verkrijgen.	Bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is nagevraagd of de genoemde gebruikerscijfers alleen de OV-chipkaart betreffen. Gegevens over de wagenverkoop zijn beschikbaar in F2.1. c+d en zijn op lijnniveau voor wagenverkoop ook niet beschikbaar bij de zittende concessiehouder.
99	F2.1	f	nvt	nvt	Bezettingsdata	U geeft bezettingsdata van voorgaande jaren. Hiervan hebben wij de bijbehorende dienstregeling niet beschikbaar. Kunt u, met oog op correcte interpretatie van de data, ook het starttijdstip van de rit en een haltevolgnummer (nummering van 1e tot laatste halte op een lijn) toevoegen aan de export? Zoniet, kunt u dan een vertaaltabel toevoegen van ritnummer naar starttijdstip en van lijn-halte combinatie naar haltevolgnummer (zoals geldig tijdens de bijbehorende periode)?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
100	F2.1	a/b	nvt	nvt	HB matrix	U geeft enkele sterk geaggregreerde HB matrices om het reisgedrag binnen de bestaande lijnen te analyseren. Het betreft echter alleen maand c.q. jaartotalen, terwijl het reisgedrag sterk per dag en tijdstip verschilt. Kunt u daarom ook de assen 'dag(type)' (minimaal werkdag, zaterdag, zondag) en 'uurblok' toevoegen?	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd en voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht d.d. 22-08-2023.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
101	F2.1	a/b	nvt	nvt	HB matrix	U geeft enkele sterk geaggregreerde HB matrices om het reisgedrag binnen de bestaande lijnen te analyseren. Om het lijnennet goed te kunnen vormgeven en reizigers beter naar hun bestemming te brengen (bijv. met doorkoppelingen) willen wij graag inzicht in het reisgedrag van herkomst (eerste instaphalte van (overstap)reis) naar eindbestemming (laatste uitstaphalte van (overstap)reis). Zo krijgen we inzicht in het overstapgedrag en kunnen we het lijnennet nog beter laten aansluiten bij de wensen van reizigers. De zittend vervoerder beschikt als enige over deze data. Kunt u deze data ook voor andere inschrijvers ter beschikking stellen middels een lijn-overstijgende H/B-export. Daarbij verzoeken we u ook om de assen 'dag(type)' (minimaal werkdag, zaterdag, zondag) en 'uurblok' toe te voegen, conform voorgaande vraag. NB: uiteraard zal deze export alleen inzicht geven in de overstaprelaties binnen iedere huidige busconcessie, en niet vervoerder-overstijgend.	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Voor de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is het niet mogelijk een lijn-overstijgende H/B-export aan te leveren gezien beschikbaarheid data (TLS), schaarse BI capaciteit en privacy bezwaren. Als alternatief is d.d. 12-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd een bijlage met overstapperstappers per maand per lijn voor 2022 en 2023 Q1+Q2 voor iedere weekdag afzonderlijk.
102	F	2	2.1	Excelbestand	Punctualiteit	Waarom wordt de data niet zoals in 2.2 (buiten) per lijn en per maand (zoals bij rituival) gegeven. Kunnen we deze ook ontvangen?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
103	F	2	2.1	Excelbestand	Rituitval	Waarom wordt de data niet zoals in 2.2 (buiten) per lijn gegeven. Kunnen we deze ook ontvangen?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
106	F	2	2.2	Excelbestand	Punctualiteit	Is het mogelijk om ook de data van Q2 te krijgen nu dit kwartaal is afgerond?	Deze gegevens zijn d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
109	Aanbestedingsleidraad	1	1.6 en 5.4.1	7 en 30	Tijdspanne Implementatieplan	In 5.4.1 vraagt u een Implementatieplan vanaf het moment van concessieverlening. Volgens 1.6 is het moment van concessieverlening Q1 2024. In dezelfde tabel in 1.6 staat dat de start van de implementatie van de concessie Q2 2024 is. Kan Aanbesteder aangeven wat wij als startdatum kunnen aanhouden voor de Implementatie?	De verwachte datum voor de concessieverlening is nog niet exact bepaald aan de hand van een vastgestelde planning, maar zal naar verwachting 26 maart 2024 zijn. In beginsel kunnen de winnende inschrijvers vanaf dat moment starten met de implementatie rekeninghoudend met het bepaalde in paragraaf 3.18 uit de Aanbestedingsleidraad
110	A	2	2,4	11	Voorkeur voor perceel	IN de 3e alinea staat dat een inschrijver dient aan te geven welk perceel zijn voorkeur heeft. Bij de randvoorwaarden even verderop wordt de mogelijkheid besproken dat een inschrijver geen voorkeursperceel aangeeft. Dit spreekt elkaar tegen. Is het aangeven van een voorkeursperceel verplicht?	Dit klopt inderdaad niet, het is verplicht een voorkeursperceel aan te geven in Standaardformulier A 1. De 3e randvoorwaarde komt te vervallen. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad.
111	A Aanbestedingsleidraad	2 en 3	2.4 en 3.6 lid 3	11	Aangeven voorkeursperceel	In de tweede alinea van paragraaf 2.4 en lid 3 van paragraaf 3.6 geeft u aan dat Inschrijver verplicht is om een voorkeursperceel aan te geven als onderdeel van Standaardformulier A1, bij inschrijving op beide percelen. Vervolgens geeft u in paragraaf 2.4 drie geldende randvoorwaarden op. De derde randvoorwaarde geeft ons inziens aan dat Inschrijver de keuze heeft om een voorkeursperceel aan te geven met de zinsaanvang "Indien een Inschrijver geen voorkeursperceel aangeeft,.....". Dit lijkt met elkaar te conflicteren. Wilt u dit verduidelijken?	Zie beantwoording vraag 110 in deze Nota van inlichtingen
112	A	2	2,4	11	Gunning percelen	Eén situatie is niet beschreven: Op Perceel 1 schrijven partijen A, B en C in, op Perceel 2 alleen partij A. Partij A heeft als voorkeursperceel 1 opgegeven. A wint beide percelen en krijgt perceel 1 verleend. Wie krijgt in dit geval perceel 2?	Dat klopt, zie aangepaste Aanbestedingsleidraad waarin dit is hersteld
113	aanbestedingsleidraad	2	2.4	12	Verlening concessie	Hoe gaat u om met de situatie als partij A perceel 1 wint en 2e wordt op perceel 2, waarbij perceel 2 als voorkeursperceel is opgegeven en partij B perceel 2 wint en 2e wordt op perceel 1, waarbij perceel 1 als voorkeursperceel is opgegeven. Bestaat er dan de mogelijkheid voor de vervoerders om van perceel te ruilen?	Nee, in dat geval bestaat er geen mogelijkheid van perceel te ruilen.
114	A	5	5.3.1		Beoordeling percelen	Bent u het met ons eens dat een specifieke maatregel die toepasbaar is op beide percelen in perceel 1 meer of minder waarde kan hebben dan in perceel 2 en daarom anders beoordeeld dient te worden?	Een specifieke maatregel kan inderdaad een andere waarde hebben afhankelijk van het perceel, maar dit hoeft niet het geval te zijn.
115	A Aanbestedingsleidraad	5	5.4.1	30	Implementatieplan	Bij vraag 1 (onderdeel b) verwijst u naar de samenwerkingsovereenkomst conform artikel 3.2 van het PvE. Hierin staat echter niet de samenwerkingsovereenkomst benoemt. Bedoelt u artikel 13.2 van het PvE?	Dat is juist, zie aangepaste Aanbestedingsleidraad.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
116	A Aanbestedingsleidraad	5	5.4.1	32	Implementatieplan	Bij vraag 8 (onderdeel a) benoemt u OVPay als nieuwe betaalwijze. Als deze concessie ingaat (14 december 2024) heeft OVPay al geruime tijd zijn intrede gedaan en is dus geen nieuwe betaalwijze meer. Ons lijkt een beschrijving van de introductie hiervan dan ook overbodig.	De concessie start 14 december 2025. De introductie van plateau 2 e.v. van OVpay in lijn met het nog te vernieuwen Utrechtse tarievenhuis vraagt ons inziens wel degelijk aandacht in de implementatie
117	A Aanbestedingsleidraad	5	5.4.1	32	Implementatieplan	Bij vraag 13 vraagt u een planning op hoofdlijnen van de gehele concessieperiode. Wij vragen ons af welke toegevoegde waarde dit heeft, naast de gedetailleerde implementatieplanning (vraag 12). Het implementatieplan gaat immers over de implementatieperiode. Een planning, die over de gehele concessieperiode loopt, lijkt ons geen onderdeel daarvan uitmaken.	De Provincie is bereid dit onderdeel uit het implementatieplan te laten vervallen. Zie de aangepaste Aanbestedingsleidraad.
118	A Aanbestedingsleidraad	5	5.4.2		Prijspeil	In de aanbestedingsleidraad paragraaf 5.4.2 geeft u aan dat de financieel economische onderbouwing in prijspeil 2023 moet worden opgesteld. Aangezien we de inschrijving moeten maken op het prijspeil van het jaar (2023) dat nog (lang) niet is afgerond, lopen we grote risico's op prijswijzigingen. De huidige prijzen zijn volatiel, waardoor dit een risico is met een mogelijk zeer grote invloed. Bovendien introduceert deze situatie een element van speculatie, dat een negatieve invloed kan hebben op eerlijke concurrentie tussen inschrijvers. Ben u, rekening houdend met dit alles, bereid om het prijsniveau te wijzigen naar 2022?	Nee, de provincie wenst een aanbieding te ontvangen prijspeil 2023
119	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1	34	Percentage gelede bussen	U geeft aan dat 65% van de aangeboden bussen (dubbel-)geleed moet zijn in Utrecht Binnen. Bedoelt u daarmee 65% van de ritten, of 65% van de vloot?	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.
120	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1	34	13,5 meter bussen	U geeft aan dat 20% van de aangeboden bussen >13,5m moet zijn in Utrecht Buiten. Bedoelt u groter dan of gelijk aan?	We bedoelen dat minimaal (dus ≥) 20% van de Bussen die Concessiehouder beschikbaar heeft voor uitvoering van de Concessie Utrecht Buiten langer zijn dan (dus >) 13,5 meter. 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.
121	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1	34	Percentage gelede bussen	U geeft aan dat minimaal 10 van de aangeboden bussen geleerd moet zijn in Utrecht Buiten, met name voor U-liner. Dit betreft vaak grotere reisafstanden, terwijl een gelede bus niet comfortabeler is en niet meer zitplaatsen heeft dan een bus van groter of gelijk aan 13,5 meter. Kunt u zich hierin vinden en deze eis laten vervallen?	Nee, we zijn niet bereid om deze eis te laten vervallen. Deze eis geldt namelijk voor het gehele wagenpark van Utrecht Buiten en niet specifiek voor de U-liner.
122	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1	35	Inzet materieel per rit	Als bijlage bij het vervoerplan verwacht u per rit het materieel waarmee deze wordt uitgevoerd. Vaak zien we dat per pakket chauffeurdiensten de inzet van materieel iets kan verschillen. Soms zijn er ritten die bijvoorbeeld zowel met 12m als met 18m kunnen worden uitgevoerd qua vervoervraag. Geeft het u voldoende inzicht als we in deze bijlage tonen welke capaciteit ten minste wordt ingezet? Daarmee kan een 12m-rit bijvoorbeeld ook met 18m worden gereden, maar een 18m-rit nooit met 12m. Het minimale percentage 18m in Utrecht binnen of 13,5m in Utrecht Buiten wordt hiermee nooit lager dan beschreven in de bijlage, maar het geeft ons in de implementatie wel flexibiliteit om bijvoorbeeld wensen van chauffeurs voor het dienstenpakket in te vullen.	Ja, het geeft voldoende inzicht om in de bijlage de minimumcapaciteit aan te geven die per Lijn (of eventueel per Rit) ingezet wordt.
123	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1 lid 3	35	NS-dienstregeling 2024	U geeft aan dat inschrijvers moeten uitgaan van de treindienstregeling van het hoofdrailnet 2024 en dan alleen van de algemeen beschikbare informatie over de voorlopige dienstregeling 2024. Verstaat u hieronder de tijdwegdiagrammen en basisspoorstellingen die medio februari door de NS aan de vervoerders zijn verstrekt? NS heeft namelijk aangegeven de nieuwe versies pas medio september te kunnen aanleveren. Wat betreft de 24-7 uitwerking kunnen wij uitgaan van de bestanden zoals deze in juli aan de vervoerders zijn verstrekt?	Ten behoeve van de inschrijving dient U uit te gaan van de dienstregeling van NS van 2024. Wij verstaan hier onder inderdaad de tijdwegdiagrammen en basisspoorstellingen die door NS aan de vervoerders zijn verstrekt. Indien meer specificatie van deze informatie mogelijk is verstrekken wij deze op een later moment.
124	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.1 lid 3	35	Bus-dienstregeling 2023	U geeft aan dat inschrijvers moeten uitgaan van de busdienstregeling 2023 die in andere concessies gelden. Bij de treindienstregeling is 2024 het uitgangspunt. Deze twee uitgangspunten conflicteren zodat de meest optimale dienstregeling niet mogelijk is. Wij verzoeken u dit conflict op te heffen en zowel voor bus als trein van dezelfde dienstregelingsjaar uit te gaan.	Zie beantwoording vraag 123 in deze Nota van inlichtingen
125	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Niet meetellende DRU's	U geeft een aantal voorbeelden van DRU's die u niet meetelt. Mogen we ervan uitgaan dat DRU's volgend uit de eisen in de lijnfiches altijd meetellen?	Ja, daar mag u vanuit gaan behoudens Buurtbussen en U-flex. Zie ook beantwoording vragen 131 en 132 in deze Nota van inlichtingen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
126	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Subsidie dienstregelingsuren	Voor de inschrijving dient inschrijver uit te gaan van de beschikbare subsidie dienstregelinguren van 115 mln euro voor de concessie Utrecht Binnen en van 73 mln euro voor de concessie Utrecht Buiten. Kunt u aangeven waar deze subsidies op gebaseerd zijn (graag een onderverdeling naar SOV, reizigeropbrengsten en subsidie)?	De in de Aanbestedingsleidraad benoemde Subsidie Dienstregelingsuren betreft - zoals omschreven in artikel 1.11 en artikel 2 van bijlage B 5 (Financiële bepalingen) - een (bruto) bijdrage waarin de (beschikbare) Subsidie voor het rijden van de Dienstregeling en (door de Provincie ingeschatte) reizigeropbrengsten bij elkaar zijn opgeteld ten behoeve van de bepaling van de ReferentieDRUprijs (bruto). Ter voorkoming van misverstanden: de Subsidie Dienstregelingsuren wordt niet als zodanig beschikbaar gesteld aan de Concessiehouder, maar vormt één van de elementen aan de hand waarvan de Exploitatiesubsidie wordt berekend.
127	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Subsidie dienstregelingsuren	De inschrijver dienst uit te gaan van de subsidie dru van 115 mln. Euro per jaar voor de concessie Utrecht Binnen en 73 mln. Euro per jaar voor de Concessie Buiten. Deze subsidie hebben wij gedeeld door het minimale en maximale aantal dienstregelinguren per concessie. Door komen grote verschillen uit. Namelijk voor de concessie Utrecht Binnen is de subsidie tussen 137,13 en 125,18 euro. Voor Utrecht Buiten is dit tussen de 115,32 en 104,43 euro. Dit zou impliceren dat de kostprijs voor een dru in de concessie Binnen hoger is dan voor de concessie Utrecht Buiten. Dit grote prijsverschil kunnen wij niet verklaren obv de personeelskosten (euro/fte) en/of de materieelkosten. Graag zien wij een uitgebreide onderbouwde toelichting waarom de subsidie per dru in Binnen zo'n 20% hoger is dan in Buiten.	Zie de verduidelijking van de term Subsidie Dienstregelingsuren uit de Concessiebeschikking de beantwoording vraag 126 in deze Nota van Inlichtingen. Verder is het correct dat de Provincie inschat dat de kostprijs van een DRU voor de concessie Utrecht Binnen hoger is dan voor de concessie Utrecht Buiten. Voornaamste oorzaken hiervan zijn de hogere materieelkosten (fors hoger aandeel gelede bussen en dubbelgelede bussen) en hogere vaste en variabele kosten behorende bij de stadsconcessie o.a. door lagere productie en tramexplotatie.
128	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Minimaal aantal DRU	U stelt in het beoordelingskader dat het uitvoeren van de lijnfiches 838.650DRU kost voor Binnen en 633.000DRU voor Buiten. Kunt u deze minimale aantallen specificeren per lijn, per dagsoort en per dienstregelingsperiode?	Nee dat kunnen wij niet. Zie ook beantwoording van vraag 129 in deze Nota van Inlichten en ter informatie document F 9 Lijnen Concessie Utrecht Binnen/Buiten.
129	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Minimaal aantal DRU	In relatie tot de voorgaande vraag over de specificatie van DRUs en de lijnfiches: Kunt u aangeven welke kalender u hiervoor heeft gehanteerd om tot dit aantal te komen?	Voor deze berekeningen zijn wij uitgegaan van 215 werkdagen met een reguliere dienstregeling, 40 werkdagen met een zomervakantiedienstregeling, 52 zaterdagen en 58 zon- en feestdagen.
130	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2	36	Standaarddienstregelingjaar of diensrtregelingjaar	Uw verduidelijking na NvI1 vraagt 24 roept bij ons nog een aanvullende vraag op. Onder punt 3 (Normalisering) schrijft u dat we bij het aantal ritten uitgaan van Dienstregelingjaar 2026 (=364 dagen). Maar bij de kerstdagen en oudejaarsdag schrijft u Standaarddienstregelingjaar. Dit begrip met een hoofdletter komt niet voor in de begrippenlijst. Is het Standaarddienstregelingjaar gelijk aan Dienstregelingjaar 2026, interpreteren we dat goed? Zo ja, op welke wijze wordt omgegaan met het dienstregelingjaar dat één dag (vanwege een schrikkeljaar) of één week (vanwege de verschuivende UIC-datum) langer duurt? Deze vraag heeft ook een relatie met Bijlage B5 (Financiële bepalingen), omdat dit zou kunnen betekenen dat in het langere dienstregelingjaar er sprake is van meerwerk.	U dient uit te gaan van Dienstregelingsjaar 2026. Standaarddienstregeling is inderdaad geen gedefinieerd begrip. Wij hebben dit aangepast in de Aanbestedingsleidraad. Bevrijdingsdag, Oudejaarsdag en de dag voor kerst dient u te beschouwen als werkdag. Koningsdag neemt u als een normale feestdag in uw bieding mee. Extra ritten op het Nachtnet op Koningsdag en bevrijdingsdag, minder ritten op oudejaarsdag en de dag voor Kerst worden apart via het Vervoerplan verrekend. Dit geldt ook indien een dienstregelingjaar langer of korter duurt door wijziging van UIC datum (NB: een schrikkeljaar leidt niet tot een langer dienstregelingjaar). Afrekening vindt plaats op basis van de afgesproken dienstregeling in het Vervoerplan van het betreffende jaar.
131	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2 lid 4	37	U-Flex	U-Flex schaart u onder lid 4, 'Niet meetellende DRU's', maar daarna noemt u wel de bedieningsperiode. Tellen de DRU's van U-Flex in zijn geheel niet mee of ziet u ieder uur bedieningsperiode als 1 DRU? Bijvoorbeeld een bedieningsperiode van 06:00-01:00 = 19 DRU's (maal eventuele weging door inzet kleiner materieel).	Deze tellen niet mee, omdat U-flex niet via Subsidie Dienstregelinguren (artikel 2 uit bijlage B 5) wordt gesubsidieerd, maar via de losse Subsidie U-flex (artikel 5 uit bijlage B 5).
132	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.2 lid 5	37	Weging buurtbussen	Klopt onze aanname dat ritten van buurtbussen niet meetellen voor het bepalen van het aantal DRU's voor gunningscriterium G1.1, gezien de aparte subsidies voor buurtbussen?	Dru's uitgevoerd door Buurtbussen (bestaande en eventuele nieuwe lijnen) tellen inderdaad niet mee voor gunningscriterium G1.2.
133	A	5	5.5.4.	38	Doel ontwikkelplan	U vraagt ons o.a. om in te spelen op 'technische ontwikkelingen'. Wat bedoelt u hiermee? Kunt u enkele voorbeelden geven van (het type) ontwikkelingen waarop u doelt?	Het betreft alle ontwikkelingen die u gezien uw kennis, kunde en innovatievermogen relevant acht voor de komende concessieperiode

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
134	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.5	40 en 41	Capaciteit en lengte materieel	Op pagina 40 schrijft u middels een Nota bene expliciet dat de beoordeling van capaciteit en lengtes van het Materieel vallen onder andere gunningscriteria dan G2 Materieel- en transitieplan ZE. Vervolgens wordt de Inschrijver op pagina 41 onder lid 1 derde bullit verzocht wel de lengte en capaciteit op te geven als onderdeel van de minimale specificaties van het Materieel. Vraag 1: Begrijpen wij het goed dat we onder gunningscriteria G2 wel de lengte en capaciteit dienen te vermelden van het Materieel maar dat dit niet beoordeeld wordt binnen dit gunningscriterium G2? Lengte en capaciteit kunnen ons inziens belangrijke kenmerken zijn ter beoordeling van het 'totaalbeeld' van de inhoud en onderbouwing van het Materieel- en transitieplan ZE zoals door u aangegeven in het beoordelingskader. Vraag 2: Kunt u nader verduidelijken hoe wij uw Nota bene op pagina 40 voor dit onderwerp dienen te interpreteren, waarbij we met name benieuwd zijn hoe u het totaalbeeld beoordeeld zonder rekening te houden met lengtes en capaciteit van het Materieel.	Vraag 1: Ja dat heeft u goed begrepen. De beoordeling van de (vervoers)capaciteit (aantal passagiers) en lengtes (passend bij de beschikbare infrastructuur) van het aangeboden Materieel gebeurt bij de gunningscriteria G1.1 en G1.3. Bij deze gunningscriteria wordt u onder het kopje "Aan te leveren informatie, gegevens en/of documenten" verzocht dit aan bod te laten komen. Vraag 2: Bij Gunningscriterium G2 wordt gekeken naar het totaalbeeld van: - (onderwerp 1) de wijze waarop en de mate waarin de 'in zetten (ZE-)Bussen en Auto's comfort bieden aan de Reizigers, bijdragen aan de transitie naar ZE en door flexibele inzetbaarheid bijdragen aan de doorontwikkeling van de Concessie via een grote actieradius/autonomie en de aangeboden Tank- en laadinfrastructuur' Het gaat hierbij met name om de fysieke eigenschappen van het Materieel en de Tank- en laadinfrastructuur (het beoogde eindresultaat van/eventuele tussenstappen in de transitie). - (onderwerp 2) 'het implementeren van [dit] ZE-materieel en het realiseren van de daarbij behorende Tank- en laadinfrastructuur' zorgt 'voor de betrouwbare transitie naar een 100% Zero-Emissiebus-systeem'. Het gaat hierbij met name om het transitie*proces* (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. - (onderwerp 3) hoe het aangeboden ZE-materieel en de implementatie hiervan inspeelt 'op de energietransitie en/of die een bijdrage leveren aan de overgang naar circulaire economie'
135	A Aanbestedingsleidraad	5	5.5.5 en 5.5.8	40 en 47	Inrichting Materieel	Op pagina 40 schrijft u middels een 'Nota bene' expliciet dat bepaalde beoordelingsaspecten van het Materieel vallen onder andere gunningscriteria dan G2 Materieel- en transitieplan ZE. Gunningscriterium G2 wordt onder andere beoordeeld op het interieur van het Materieel. Een elementair onderdeel van het interieur zijn voorzieningen die worden getroffen ten gunste van de toegankelijkheid. Wij constateren dat deze toegankelijkheidsvoorzieningen onderdeel zijn van gunningscriterium G4. Wilt u door middel van een 'Nota bene' aangeven bij gunningscriterium G2 dat de voorzieningen voor toegankelijkheid, die invloed kunnen hebben op de uitstraling en kwaliteit van het interieur, vallen onder gunningscriterium G4 en niet beoordeeld worden bij gunningscriterium G2?	Het is juist dat wij de toegankelijkheid van het Materieel beoordelen onder gunningscriterium G4. Desondanks is het aanpassen of toevoegen van een nota bene met betrekking tot uitstraling en kwaliteit van het interieur zoals door u voorgesteld niet nodig. In het kader van de aan te leveren informatie, gegevens en/of documenten voor gunningscriterium G2 is onder onderwerp 1, vierde bullet duidelijk vermeld wat minimaal aan bod moet komen in uw aanbieding om het interieur goed te kunnen beoordelen op comfort.
136	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Rol van de voorgestelde activiteiten voor de gezamenlijke uitvoering van de Klantinterface binnen de begroting	U vraagt in dit onderdeel naar voorgestelde activiteiten voor de gezamenlijke uitvoering van de Klantinterface. Het is echter bij inschrijving nog niet duidelijk wat er precies wordt uitgevoerd, aangezien de activiteiten na gunning worden afgestemd met de andere concessiehouder. Hoe moeten wij hier in financiële zin mee omgaan in ons bod? Immers: afhankelijk van de keuzes die we gezamenlijk maken, veranderen de kosten voor de individuele inschrijvingen. Bijvoorbeeld: De voorgestelde inrichting van de klantenservice (voor het hele U-OV gebied) van de winnaar van perceel Binnen kost 1 miljoen, maar die van de winnaar van perceel Buiten is begroot op 0,5 miljoen. Bij de afstemming kiezen zij voor het systeem van concessiehouder Buiten, waardoor concessiehouder Binnen 0,5 miljoen minder uitgeeft dan geboden. Wat gebeurt er in dat geval met dit budget? En andersom: als gekozen wordt voor de klantenservice van Binnen (bijv. omdat die een veel hoger kwaliteitsniveau oplevert) - hoe moet de concessiehouder Buiten deze dan bekostigen?	U dient in uw (financiele) aanbieding ervan uit te gaan dat de onder onderwerp 2 gevraagde activiteiten gezamenlijk ten uitvoering moeten worden gebracht. Door deze gezamenlijke uitvoering zijn de totale kosten voor deze activiteiten voor (beide winnende) inschrijvers vooraf niet helemaal betrouwbaar vast te stellen en zijn deze gedeeltelijk afhankelijk van de afstemming tussen u en de concessiehouder van de andere binnen de provincie Utrecht gelegen concessie. Desalniettemin verwacht de Provincie dat beide concessiehouders hierbij het gezamelijke belang hebben deze activiteiten zo efficient mogelijk uit te voeren waarbij per saldo de door u geschetste financiele verschillen en voor- en nadelen uit zullen blijven.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
137	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Klantinterfaceplan, optie	In de aanbestedingsleidraad vraagt Aanbesteder bij gunningscriterium G3.1 Klantinterfaceplan om "Voorgestelde activiteiten voor de gezamenlijke uitvoering". Kunt u aangeven of het bij de 'voorgestelde activiteiten' alleen om Opties (Bijlage B1) gaat? Zo ja: hoe verhoudt zich dit tot de onderwerpen die in ieder geval (dwingend) aan bod moeten komen? Zo nee: hoe moeten we dan de zin "Beschrijf de activiteiten […] artikel 13.2 van het PvE)" lezen?	De onder onderwerp 2 opgenomen minimaal uitgevraagde gezamenlijke activiteiten betreffen Opties, waardoor de Provincie deze conform de Begrippenlijst (B 1) niet verplicht hoeft af te nemen. Wel dienen deze activiteiten in gezamelijkheid met de concessiehouder van de andere binnen de provincie Utrecht gelegen concessie uitgevoerd te worden, waarbij het aan beide Concessiehouders is om in de samenwerkingsovereenkomst (artikel 13.2 uit het PvE) vast te leggen hoe, door wie en wat dit exact gebeurt. Dit zal betekenen dat bepaalde activiteiten (Opties) van concessiehouder A niet afgenomen worden en dat voor andere activiteiten (Opties) dit andersom geldt. Zoals ook omschreven in de beantwoording van vraag 136 is het de verwachting van de Provincie dat beide concessiehouders hierbij het gezamelijke belang hebben deze activiteiten zo efficient mogelijk uit te voeren en de door Inschrijver in zijn financiele aanbieding (G1.2) opgenomen kosten toereikend zijn.
138	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Klantinterfaceplan, optie	Onder punt 2 voorgestelde activiteiten dient voor elk van de activiteiten (dit zijn in onze lezing uitsluitend Opties) in de Inschrijving een prijs te worden opgegeven, gelet op de laatste bullet? Is dit wel realistisch om begrote (eenmalige of jaarlijkse) kosten tijdens de inschrijving van Inschrijvers te verwachten, gelet op alle variabelen, onzekerheden en marktontwikkelingen?	Ja u dient in de bijlage bij het Klantinterfaceplan de totale begrote (eenmalige of jaarlijkse) kosten per activiteit (Optie) voor beide percelen op te geven. Indien Concessiehouders onderling niet tot overeenkomst kunnen komen (eis 13.2.5), is in de marktconsultatie naar voren gekomen dat marktpartijen wensen dat de Provincie kan ingrijpen. Inzicht in de kosten van de voorgestelde activiteiten/Opties is dan gewenst.
139	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Klantinterfaceplan, optie	Kan Aanbesteder toelichten welke rol de opgegeven begrote kosten van de Opties spelen bij de beoordeling van de Inschrijving?	Bij de beoordeling van de begrote kosten (zie ook beantwoording vraag 138) zal met name beoordeeld worden of Inschrijver met de begrote kosten aannemelijk maakt dat hij de voorgestelde activiteiten daadwerkelijk kan uitvoeren.
140	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Klantinterfaceplan, optie	Aanbesteder beschrijft dat Opties via de Samenwerkingsovereenkomst geëffectueerd worden. Die overeenkomst komt tussen Concessiehouders tot stand, of door aanwijzing van de Concessieverlener. Kan Concessieverlener toelichten hoe hij het lichten van een Optie praktisch voor zich ziet?	Zie beantwoording vragen 136, 137 en 138 in deze Nota van inlichtingen
141	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	43	Klantinterfaceplan, optie	Kan Aanbesteder aangeven hoe 'Opties' financieel worden verrekend? Moeten inschrijvende partijen uitgaan van een verrekening conform de artikelen 20.14 – 20.16 van de ontwerp Concessiebeschikkingen?	Nee, zie beantwoording vragen 136 en 137 in deze Nota van inlichtingen
142	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	44	Kosten per activiteit	Hoe moeten we de kosten voor gezamenlijke activiteiten opnemen in de FEO?	Ja, zie beantwoording vragen 136 en 137 in deze Nota van inlichtingen
143	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.6	44	Kosten per activiteit	U vraagt in dit onderdeel naar de begrote (eenmalige of jaarlijkse) kosten per voorgestelde activiteit voor de gezamenlijke uitvoering van de Klantinterface. Wilt u hier de kosten zien voor het betreffende perceel waar de inschrijving over gaat, of de totale kosten voor beide percelen?	Zie beantwoording vraag 138 in deze Nota van inlichtingen
144	aanbestedingsleidraad	5	5.7	45	Doelstelling	"De Provincie zal - volgens het regiemodel - middels data…" Kunt u toelichten wat hier bedoeld wordt met "het regiemodel"?	Zie PvE hoofdstuk 2 onder kopje 'Rolverdeling Provincie en Concessiehouder'
145	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.7	45	Uitvoeringskwaliteitsplan	Aanbesteder schrijft onder 'Aan te leveren informatie: 1) hoe hij ervoor zorgt dat het aangeboden Vervoerplan en de Uitvoeringskwaliteit ervan voldoen aan de eisen in het PvE". Verwacht u een tekstuele toelichting van Inschrijver op welke wijze hij invulling geeft aan iedere eis op uitvoeringskwaliteit (PvE hoofdstuk 6 en paragraaf 12.3)? Zo niet, kunt u uw bedoeling eenduidig beschrijven om te zorgen dat u ontvangt wat u verlangt?	De Provincie heeft onder kopje 'Aan te leveren informatie, gegevens en/of documenten' (na de door u aangehaalde zin) reeds de onderwerpen en onderdelen benoemd die Inschrijver aan bod moet laten komen. Een verificatie van de PvE eisen in de Inschrijving wordt niet gevraagd, aangezien Inschrijver door het indienen van een Inschrijving expliciet akkoord gaat met alle in het Bestek en eventuele andere aanbestedingsstukken gestelde eisen en voorwaarden (paragraaf 3.10, punt 5)
146	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.7	45	Rituival als gevolg van stroomuitval	Aanbesteder vraagt om maatregelen te beschrijven ten aanzien van het voorkomen van Rituitval als gevolg van stroomuitval c.q. minimaliseren van hinder voor (de meeste) reizigers. Hiervoor is het van belang om informatie te ontvangen over de huidige rituitval als gevolg van stroomuitval bij de tram. Kunt u informatie verstrekken over de frequentie en duur van rituitval als gevolg van stroomuitval bij de tram vanaf 2019 tot en met heden?	Specifiek voor rituitval bij Tram veroorzaakt door stroomuitval zijn geen cijfers beschikbaar. Stroomuitval wordt niet als aparte uitvalcategorie bijgehouden. Overigens merken we op dat de te beschrijven maatregelen gericht dienen zijn op het voorkomen van Rituitval voor Auto's en Bussen
147	Aanbestedingsleidraad	5	5.5.7	45	Rituival als gevolg van stroomuitval	Wat is de frequentie en duur van rituitval van de tram voor overige oorzaken? Kunt u rapportages verstrekken over beschikbaarheid van de tram gedurende de jaren 2019 tot en met 2023 Q2?	Naast de reeds aangeleverde gegevens zijn er geen betrouwbare gegevens beschikbaar die een representatief beeld geven van de frequentie en duur van de rituitval van de tram.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
148	G4 Toegankelijkheidsplan	5	5.5.8	46	Visie toegankelijkheid	Aanbesteder vraagt onder ‘1. Maatregelen, realisatie, effect en haalbaarheid’ om maatregelen die passen in de ‘Visie toegankelijkheid en Inclusiviteit’. Is onze interpretatie juist dat Aanbesteder hiermee refereert aan het onderzoek ‘Toegankelijk busmaterieel provincie Utrecht’?	Nee, dit betreft een verwijzing naar een visie die Inschrijver volgens een eerdere versie van de Aanbestedingsleidraad moest opstellen. Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad.
149	aanbestedingsleidraad	6			checklist	In de checklist staat een kolom "per perceel". Hiermee wordt de indruk gewekt dat wanneer Inschrijver inschrijft op twee percelen, voor elk perceel een plan moet indienen. Echter staat eerder in de leidraad het volgende: "Indien Inschrijver op beide Percelen inschrijft dient in dit deel van het plan duidelijk zichtbaar te worden gemaakt welke delen van het plan generiek zijn en welke delen concessiespecifiek zijn." Kunt u bevestigen dat voor beide percelen separate plannen opgeleverd moeten worden?	Nee, dit bevestigen wij niet. Het is onze verwachting dat Inschrijvers per perceel concessiespecifieke plannen wensen in te dienen, maar de Provincie schrijft dit niet voor. Daarbij is het inzichtelijk maken van generieke en concessiespecifieke delen bedoeld om de beoordelaar te helpen. NB: Ook als een Inschrijver ervoor kiest op beide percelen exact hetzelfde plan in te dienen, dient hij dit plan voor elk afzonderlijk perceel (dus twee keer) in te dienen/te uploaden.
150	aanbestedingsleidraad	4	2.1	20	UEA	Kunt u bevestigen dat deel V van de UEA niet ingevuld hoeft te worden?	Ja, dat bevestigen wij.
151	Standaardformulieren A 1-8	Artikel 08	Model Bankgarantie (behorend bij Standaardformulier A 7)		Bankgarantie	Bent u bereid de tekst "Deze Bankgarantie ...., doch uiterlijk 3 maanden na de voorziene start van de uitvoering van de Dienstverlening op grond van de Concessie" te vervangen door "Deze Bankgarantie ...., doch uiterlijk 1 juli 2026 na de voorziene start van de uitvoering van de Dienstverlening op grond van de Concessie".	Wij passen artikel 8 van de Model Bankgarantie aan, zie aangepaste Standaardformulieren A 1-8.
152	Standaardformulieren A 1-8	Artikel 10	Model Bankgarantie (behorend bij Standaardformulier A 7)		Bankgarantie	Bent u bereid om de laatste zin te laten vervallen; “De Bank zal zich ten behoeve van haar vorderingen op Inschrijver niet eerder verhalen op het vermogen van Inschrijver voordat de Provincie volledig en onherroepelijk door Inschrijver en/of de Bank is voldaan met betrekking tot deze bankgarantie”. Dit lijkt een ongebruikelijke bepaling hiermee zou elke andere vordering die de bank op de inschrijver heeft, niet verhaald kunnen worden totdat door de bank (en Inschrijver) is voldaan aan de verplichtingen uit de bankgarantie. Dit terwijl de bank slechts de verplichting op zich neemt om op eerste verzoek het bedrag van de bankgarantie te betalen en na volledige uitbetaling aan haar verplichtingen zal hebben voldaan. Het betreft namelijke een langere periode tussen de verlening van de concessie (Q1 2024 en een geplande start van de implementatie in Q2 2024), verstrekken van de bankgarantie (binnen 6 maanden na concessieverleningen), het moment waarop de opdrachtgever de bankgarantie daadwerkelijk kan afroepen (3 maanden na start van de uitvoering van de concessie) waarbij er geen verhaalsmogelijkheid is. Indien u niet bereid bent artikel 10 aan te passen kunt u dan uw zienswijze toelichten ?	Wij passen artikel 10 van de Model Bankgarantie aan, zie aangepaste Standaardformulieren A 1-8.
153	Aanbestedingsleidraad	Artikle 4.3.1.2	Bereidstellingsverklaring inzake een bankgarantie	24	Bankgarantie	U geeft aan dat "De bankgarantie moet geldig zijn vanaf de datum van uitgifte tot en met drie (3) maanden na de start van de uitvoering van Concessie en heeft een omvang van minimaal 1,5 miljoen euro". Minimaal suggereert dat dit ook een hoger bedrag kan zijn bent u derhalve bereid dit te wijzigen in "... en heeft een omvang van 1,5 miljoen euro". ?	Ja, wij zijn daartoe bereid en schrappen het woord "minimaal". Zie aangepaste Aanbestedingsleidraad.
154	A 7				Bankgarantie	Onze bank wenst een expliciete vervaldatum van de Bankgarantie. Bent u bereid in lid 8 de tekst uit te breiden met de zin "De Bankgarantie eindigt in ieder geval op 1 juni 2026"? De datum van 1 juni 2026 is een suggestie van onze kant.	Zie beantwoording vraag 151 in deze Nota van inlichtingen
155	A 7				Bereidstellingsverklaring	Onze bank wenst een expliciete vervaldatum van de Bereidstellingsverklaring. Bent u bereid de laatste regel als volgt uit te bereiden “…is verleend, doch uiterlijk 1 oktober 2024.”? De datum van 1 oktober 2024 is een suggestie van onze kant.	Wij zijn bereid een expliciete vervaldatum op te nemen. Om eventuele vertraging in de concessieverlening op te kunnen vangen stellen wij deze datum vast op 1 januari 2025. Zie aangepaste Standaardformulieren A 1-8.
156	A.9	-	-	Aangeboden DRU's TOTAAL, cel C44	Fout in berekening score G1a	Als er meer DRU's worden aangeboden dan de bovengrens, dan zou de score 25 punten moeten blijven. Nu leidt het aanbieden van meer DRU's dan de bovengrens tot een score lager dan 25 punten, hoe groter de overschrijding, hoe lager de score.	Dit is inderdaad niet correct. Zie aangepaste Standaardformulier A 9 (Geboden dienstregelingsuren + eventueel gevraagde aanvullende exploitatiesubsidie)

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
157	A.9			Invulblad dienstregeling	Verwerken ritten die niet alle dagen rijden	In cel B9 van het blad 'Aangeboden DRU's TOTAAL' beschrijft u dat in het geval van OV dat niet de hele dienstregelingperiode wordt aangeboden, inschrijvers moeten uitgaan van het werkelijke aantal dagen dat dit aangeboden wordt. In de Invulbladen is deze mogelijkheid niet aanwezig. Hoe wenst u dat een afwijkend aantal dagen wordt ingevuld?	Zie beantwoording vraag 24 in deze Nota van Inlichtingen en het aangepaste Standaardformulier A 9 (Geboden dienstregelingsuren + eventueel gevraagde aanvullende exploitatiesubsidie)
158	A.10	-	-	Cellen H22 en I22	Formule fout	De formules in cellen H22 en I22 geeft niet de totale vervoercapaciteit van het aangeboden wagenpark, omdat het aantal bussen per merk/type niet in de berekening is meegenomen.	Zie beantwoording vraag 25 in de 2e Nota van Inlichtingen
159	A 11	1			Inkomsten	Conform Bijlage B.5 Financiële bepalingen art. 1.10 komt de Concessiehouder 90% van de meer-of minderopbrengsten van de Reizigersopbrengsten toe. Kunt u aangeven, eventueel met een voorbeeld, hoe wij dit in A 11 , de Financieel economische onderbouwing, moeten verwerken? Wij zien het effect van de 90% niet terug in de regel "Totale inkomsten".	Klopt, dit is aangepast via een extra regel. Zie aangepast standaardformulier A 11 (Financieel economische onderbouwing) verstrekt bij deze Nota van Inlichtingen.
160	Bijlage A-11 Financieel Economische onderbouwing	Energiekosten Tram			energie kosten tram	Kunt u bevestigen dat de energiekosten van de tram niet worden meegenomen in de Financieel Economische Onderbouwing en derhalve niet voor rekening van de vervoerder zijn?	Ja, de energiekosten van de tram komen niet voor rekening van de concessiehouder en worden niet meegenomen in de Financieel Economische Onderbouwing.
161	A 15 / A 16 Lijnfiches vs. PvE	nvt / 3 van PvE	nvt / 3.2.6 van PvE	eerste pagina vs. 14 van PvE	Eerste/laatste ritten	In Bijlage A 15 en A 16 geeft u aan dat voor de tijdvakken geen harde grenzen zijn gedefinieerd; wisselingen kunnen verschillen en de gemiddelde start- en eindtijden worden aangegeven. De tijden verwijzen naar het vertrekmoment van ritten vanaf de eerste halte van het betreffende lijndeel. In artikel 3.2.6 lijkt u de interpretatievrijheid te beperken door te stellen dat er een marge van 10 minuten is bij de start van de eerste en laatste rit. Stel dat in de vroege ochtend en late avond op werkdagen ritten worden gevraagd, dan mag de eerste rit niet later dan 6:10 en de laatste rit niet vroeger dan 00:50 uur vanaf de eerste halte van het betreffende lijndeel vertrekken. Soortgelijke voorbeelden zijn ook op andere momenten en/of dagsoorten denkbaar. Is onze interpretatie juist en/of wat zijn exact de eisen t.a.v. de eerste en laatste ritten per tijdvak? NB: Wij zijn ervan uitgegaan dat de eisen altijd 'gemeten' worden op de eerste halte van het betreffende lijndeel.	Zie beantwoording vraag 28 in deze Nota van inlichtingen. Verder komt eis 3.2.6 te vervallen. Zie aangepast PvE
162	A Aanbestedingsleidraad		Bijlage A 15 Lijnfiches	1	Begrip Lijndeel	U schrijft in de leeswijzer van Bijlage A 15 'Lijndeel' met een hoofdletter, maar we vinden dit begrip niet terug in de Begrippenlijst. Bedoelt u met Lijndeel in feite 'Traject' zoals het in de fiches omschreven staat?	Ja dat bedoelen wij.
163	A Aanbestedingsleidraad		Bijlage A 15 Lijnfiches Utrecht Binnen en Bijlage A 16 Lijnfiches Utrecht Buiten	7	Afstemming Lijn 6 en 41	In de lijnfiches van Lijn 6 en lijn 41 lezen we dat deze lijnen op elkaar afgestemd dienen te worden. Echter, die lijnen maken straks geen onderdeel uit van dezelfde concessie. Omdat er in alle gevallen sprake zal zijn van twee verschillende concessiehouders, op welke wijze kunnen we hier tijdens het aanbestedingsproces aan de eis voldoen?	Voor de lijnen 6 en 41 dient u uit te gaan van de tijden van lijn 41 uit de dienstregeling 2023 (opgenomen in bijlage F2.1).Tijdens het vervoerplan in de implementatieperiode kunt u met de andere concessiehouder afstemmen. Voor de lijnen 12 en 120 geldt de afstemming ook, hierbij kunt u uitgaan wat er in de dienstregeling 2023 (opgenomen in bijlage F 2.1 en bijlage F 2.2.) staat voor beide lijnen. Zie ook het antwoord op vraag 168.
164	A 15 / A 16 Lijnfiches			1	Nachtnet koningsnacht	In de lijnfiches van de concessies Binnen en Buiten geeft u aan dat het nachtnet op Koningsnacht een speciaal nachtnet rijdt met meer ritten en routes. Kunt u aangeven of en hoe u de kwantiteiten van dit Koningsnacht-netwerk wilt meetellen in de aanbieding? In dat geval ontvangen wij graag een overzicht van de extra frequenties en routes tijdens koningsnacht.	U dient voor Koningsnacht uit te gaan van een normaal nachtnet. Zie ook vraag 165.
165	A 15 / A 16 Lijnfiches			1	Nachtlijnen	U geeft aan dat het nachtnet op bepaalde feestdagen extra of juist niet rijdt. Kunt u voor de vergelijkbaarheid van de inschrijvingen aangeven van hoeveel donderdagen, vrijdagen en zaterdagen waarop het nachtnet rijdt wij moeten uitgaan in een gestandaardiseerd kalenderjaar ten behoeve van het bepalen van de DRU's?	U dient in uw aanbieding ervan uit te gaan dat het nachtnet rijdt op alle in de Lijnfiches aangegeven dagen. Voor Koningsdag kunt u uitgaan van een normaal Nachtnet. Oudejaarsdag en de dag voor kerst dient u in uw bieding te beschouwen als werkdag. Afwijkingen op het nachtnet op Koningsdag, oudejaarsdag, de dag voor Kerst wordt apart via het Vervoerplan verrekend.
166	A 15 / A 16 Lijnfiches			1	Verwijzingen naar de dienstregeling 2023	In vraag 10 van de eerste Nota van Inlichtingen geeft u als antwoord dat afwijkingen van een dienstregeling t.o.v. een lijnfiche i.p.v. t.o.v. de dienstregeling 2023 moeten worden beschreven. Wilt u de bijlagen A15 en A16 hierop aanpassen, omdat daar onder 'Leeswijzer bij de overzichten per Lijn' en 'spelregels voor inschrijvers', punt 2 wordt verwezen naar de dienstregeling 2023.	Zie beantwoording vraag 28 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
167	A.15 en A.16			Lijn 565 en Lijn 1 Amersfoort	Wijkbus	In beide percelen is sprake van een Wijkbus, met een opzet als een Buurtbus. Kunnen wij deze Wijkbussen verder in alle opzichten als Buurtbus beschouwen?	Ja, de Wijkbus kunt u als een Buurtbus beschouwen.
168	A.15 en A.16			Lijn 6 en lijn 41	Regelmatig verdeeld patroon bij samenloop	In de vroege avond op werkdagen rijdt lijn 41 4x per uur en lijn 6 2x per uur vanuit Utrecht richting Galgenwaard. Een regelmatig patroon aanbieden tussen Utrecht CS en Galgenwaard zou ertoe leiden dat lijn 41 tweemaal per uur 5 minuten stationnement krijgt op Galgenwaard. Gaat u ermee akkoord dat in dit (en soortgelijke) gevallen lijn 41 een regelmatig patroon krijgt, en de ritten van lijn 6 precies tussen 2 ritten van lijn 41 worden ingepland?	Lijn 41 en 6 stemt u af tot regelmatig patroon als de frequenties van beide lijnen gelijk zijn. Indien de frequenties niet gelijk zijn dan rijdt lijn 41 in patroon en legt u lijn 6 er precies tussen in. Het stationnement van 5 minuten op lijn 41 is niet wenselijk. Zie ook het antwoord op vraag 163.
169	A.15 en A.16			Voorblad	Nieuwe routes aanbieden	In Spelregel 1 staat dat het de vervoerder toegestaan is nieuwe routes te bieden. In OvE 3.2.2. staat dat dit niet is toegestaan. Kunt u hier duidelijkheid over verschaffen?	Zie beantwoording vraag 31 in de 1e Nota van Inlichtingen
170	A.15 en A.16				Nieuwe route	Wat verstaat u onder nieuwe routes?	Over nieuwe routes wordt niet gesproken in de lijnfiches. Wel over Nieuwe lijnen, zie hiervoor het antwoord op vraag 31 in de 1e Nota van Inlichtingen.
171	A.15	-	-	Lijn 18	halte Utrecht, Botanische Tuinen	Vanaf de halte Botanische Tuinen is de eerste mogelijkheid om richting Utrecht Centraal terug te keren bij het WKZ. Wij verzoeken alle haltes tot het WKZ toe te voegen, danwel de route in te korten tot de halte Rijnsweerd Zuid.	Lijn 18 wordt ingekort tot Rijnsweerd Zuid. De eerste en laatste halte in het lijnfiche vervalt.
172	A Aanbestedingsleidraad		Bijlage A 15 Lijnfiches Utrecht Binnen	7	Rijtijd lijn 6 CS - Galgenwaard in het weekend	Lijn 6 rijdt sinds begin 2021 niet meer tussen Utrecht CS en Galgenwaard in de weekenden, en een dienstregeling is (nog) niet bij de stukken bijgevoegd. daarom hebben wij geen beschikking over rijtijden zoals die voor 2021 op dit lijndeel werden gehanteerd. Omdat we zo realistisch mogelijke rijtijden willen aanbieden, lijkt ons dit zinvolle informatie voor alle aanbieders om over te beschikken. Wilt u de dienstregeling uit het dienstregelingjaar 2021 verstrekken?	Deze dienstregeling (lijnfolder) is op 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd..
173	A Aanbestedingsleidraad		Bijlage A 15 Lijnfiches Utrecht Binnen	13	Rijtijd lijn 18	Lijn 18 rijdt sinds eind 2020 niet meer en een dienstregeling is (nog) niet bij de stukken bijgevoegd. Derhalve hebben wij geen beschikking over rijtijden. Wilt u de dienstregeling uit het dienstregelingjaar 2020 verstrekken?	Deze dienstregeling (Hastus-bestand) is op 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd..
174	F Diversen		F9 Lijnen Concessie Utrecht Buiten	1	Lijn 18	In bijlage F9 lezen we dat lijn 18 niet voor komt in de Lijnfiches, maar de lijn komt daar wel voor. We gaan ervan uit dat de Lijnfiches correct zijn. Is die aanname juist?	Ja dat is correct, de Ljjnfiches zijn juist.
175	A.15			Lijn 34	Halte Zeist, Handelscentrum	De ritten die alleen het traject Zeist-Westraven rijden, moeten keren bij halte Zeist Handelscentrum. Nu gebeurt dat op de aanpalende remise. Als een vervoerder niet over deze remise beschikt, dan is er geen mogelijkheid een bus op een fatsoenlijke manier te keren. De doorgaande route door Huis ter Heide, Willem Alexanderlaan is verboden voor lege voertuigen, en de zijwegen op het Handelscentrum zijn allen Eigen wegen, en bovendien te krap om fatsoenlijk te keren. Kunt u hier een andere route voorschrijven, voorzien in een keervoorzieining bij de Handelsweg of mogen we ervan uit gaan dat hier wel gekeerd kan worden?	U kunt er in uw aanbieding, vanwege de vergelijkbaarheid, vanuit gaan dat u kunt blijven keren op de remise. Mocht tijdens de implementatieperiode blijken dat dit toch niet mogelijk is, dan kan de Concessiehouder in zijn Vervoerplan een voorstel doen voor een alternatieve route.
176	Bijlage A16	-	-	-	Verduidelijking lijnfiches	Kunt u wat extra achtergrondinformatie geven waarom de lijnen 18 en 207 opnieuw geïntroduceerd worden?	Vanwege de verwachte vervoervraag zijn deze lijnen opnieuw geintroduceerd.
177	A	Bijlage A 16 Lijnfiches Utrech Buiten			Route lijn 56	Onder lijn 56 noemt u dat er een nieuwe route wordt gereden bij gereedkomen infrastructuur tussen Oude Tempellaan en Schukkinglaan (2024/2025). Moeten wij in onze bieding uitgaan van de nieuwe route of de huidige route? Indien het eerste, kunt u ons meer details verstrekken over deze route?	In de lijnfiches was uitgegaan van de nieuwe route. Recentelijk is bekend geworden dat deze nieuwe route pas in 2027 beschikbaar zal zijn. Voor uw bieding dient u uit te gaan van de huidige route. Dit is in het lijnfiche aangepast.
178	A	Bijlage A 16 Lijnfiches Utrech Buiten			Route lijn 120	Onder lijn 120 en lijn 126 staan meerdere routevarianten. Van een deel van de route wordt aangegeven dat deze onzeker is en ook is een deel van de route onderdeel van een proef van een jaar. Kunt u aangeven van welke route inschrijvers moeten uitgaan voor hun bieding?	De proef wordt met een jaar voortgezet. De routewijziging is DRU-neutraal en het heeft geen impact op omlopen en rijtijd. U kunt uitgaan van de oude route (niet langs station Abcoude, wel langs station Holendrecht en AMC). In vervoerplan 2024 (wordt als informatieve bijlage bijgevoegd) kunt u de analyse terugvinden van de proef. Pas medio zomer 2024 wordt definitief besloten wat het vervolg van de proef wordt.
179	aanbestedingsleidraad	Bijlage A 16 Lijnfiches Utrecht Buiten			Lijn 470	Ons valt op dat lijn 470 heen moet beginnen op de halte Amersfoort, Centrum en terug moet eindigen op Amersfoort CS. Dat veroorzaakt een matrit tussen deze twee haltes. In Utrecht is dit ondervangen door toe te staan dat ritten ook mogen eindigen op de halte Oorsprongpark in plaats van CS. Wij willen het soortgelijke voorstellen voor lijn 470, oftewel dat deze in de terugrichting ook mag eindigen op de halte Centrum of dat andere nachtlijnen op deze halte mogen eindigen, dan wel naar deze halte mogen doorrijden. Gaat u hierin mee?	Nee wij gaan hier niet in mee. Door lijnkoppelingen is doorrijden naar Centrum mogelijk.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
180	A 16 lijnfiche	Fiche lijn 120		37,38	Proef in dienstregeling 2023	U geeft aan dat er een proef wordt gehouden in de DR 2023. In de haltelijst van de fiche staan zowel de halten die vervallen in de proef en die worden toegevoegd in de proef. Van welke halten moeten wij uitgaan in onze inschrijving? Kunt u al resultaten delen over deze proef?	Zie beantwoording vraag 178 in deze Nota van inlichtingen
181	A 16 lijnfiche	Fiche lijn 120 en 126		37,38,41	Route Hondsrugweg	Is inmiddels al meer bekend over de status van de route via de Hondsrugweg in Amsterdam?	U dient uit te gaan van een route via de S111 (Holterbergweg) en Hoogoorddreef. De exacte haltes zijn nog niet bekend maar u kunt uitgaan van een haltepaar thv Hessenbergweg en een haltering bij de bestaande halte Holterbergweg.
182	A 16 Lijnfiches Utrecht Buiten			30	Gedeelde uitvoering lijn 83	Op dit moment rijden Syntus Utrecht en RRReis samen lijn 83, 85 en lijn 5 in Ede. In de lijnfiches keert lijn 83 terug als onderdeel van de concessie Buiten. Kunt u bevestigen dat lijn 83 in de nieuwe concessie volledig door de Inschrijver moet worden gereden en op lijn 85 en 5 ook geen gedeelde uitvoering meer verwacht wordt? Zo nee, dan ontvangen wij graag een verdeling van ritten, vergelijkbaar zoals u voor lijn 295 heeft aangeleverd.	De koppeling tussen de lijnen 83, 85 en 5 blijft bestaan. Dus nee, u rijdt niet volledig een van de lijnen. U kunt uitgaan van de verdeling zoals deze in de dienstregeling 2023 (opgenomen in bijlage F2.1 en 2.2) is aangegeven. Zodra de nieuwe concessiehouder van de Gelderse concessie bekend is kan er afstemming plaatsvinden.
183	B ONTWERP CONCESSIEBESCHIKKING UTRECHT BINNEN	1	1	3	definities	In artikel 1 bij 1.2 b. staat de volgende definite: het gebruik van het woord syste(e)m(en) doelen op goed werkende syste(e)m(en). Behoren de bussen ook tot definitie syste(e)m(en)?	Met artikel 1.2.b is bedoeld dat als de Concessiehouder op grond van de Concessie een systeem moet implementeren of in stand moet houden, dit systeem ook goed dient te functioneren. Bussen kunnen ook onderdeel uitmaken van een systeem: zo zijn ZE-bussen onderdeel van het zero emissie bussysteem (zoals onderdeel is van gunningscriterium G2)
184	B Ontwerp Concessiebeschikking Binnen	1	1	3	Definities	In artikel 1 bij 1.2 b. staat de volgende definitie: het gebruik van het woord syste(e)m(en) doelen op goed werkende syste(e)m(en). Op welke wijze (format, inhoud, te richten aan) kan op het moment van vaststellen van een niet goed werkend systeem (waarbij het aannemelijk is dat dit systeem bij de overdracht al niet goed werkend was) de integrale kosten voor het terug in goede werking stellen verhaald worden?	Deze vraag kunnen wij niet in algemene zin beantwoorden. Het antwoord op deze vraag zal afhangen van de vraag welk systeem het betreft en op basis van welke afspraken dit systeem wordt overgedragen. Daarbij geldt dat de Concessiehouder kosten alleen op de Provincie kan verhalen als dat uitdrukkelijk blijkt uit de Concessie en/of andere tussen de Concessiehouder en de Provincie gemaakte afspraken. Het is aan de Concessiehouder te bepalen of/in hoeverre hij kosten kan verhalen op derden.
185	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen + Utrecht Buiten	3	8.2	7	Informatieverplichting	U verplicht Concessiehouder zonder nadere afbakening alle door u geëiste informatie te verstrekken. Wij menen dat er geen omstandigheden aanwezig zijn die het opnemen van deze ongelimiteerde bevoegdheid binnen de concessieovereenkomst rechtvaardigt. Wij verzoeken u dan ook, met inachtneming van art. 32 lid 2 sub c Wp2000, in alle redelijkheid het artikel als volgt aan te passen: "De Concessiehouder is voorts verplicht de Provincie binnen een door de Provincie te bepalen termijn de door de Provincie gevraagde aanvullende informatie te verstrekken die verband houdt met de uitvoering van de Concessie en de bevoegdheden van de Concessieverlener in verband met het toezicht daarop."	Wij komen gedeeltelijk tegemoet aan uw verzoek en verduidelijken dat de bepaling betrekking heeft op informatie die verband houdt met de uitvoering van de Concessie. Zie aangepaste Concessiebeschikkingen. Het tweede deel van uw suggestie (dat verwijst naar het toezicht op de Concessie) nemen wij niet over, omdat de Provincie niet alleen informatie kan opvragen met het oog op toezicht, maar ook voor andere doeleinden, zoals de aanbesteding van een opvolgende concessie.
186	Bijlage B6 Overnameregeling	-	artikel 9.4, artikel 13.2	8 en 11	Overnameregeling; concessiebeschikking	Bent u zich bewust als Aanbestedende partij dat met het hanteren van de afschrijvingstermijn van 15 jaar voor overige assets geen recht gedaan wordt aan de langere levensduur. Immers, deze assets hebben een aanzienlijk langere levensduur en waarmee deze duurzame levensduur niet in relatie staat tot de circulariteitseisen? Zie artikel 13.2 van de concessiebeschikking hierin wordt ook duidelijk dat 'vaste infrastructuur' niet in aanmerking komt om in de Overnameregeling te worden opgenomen.	Wij achten een afschrijvingstermijn van maximaal 15 jaar passend. Daarbij benadrukken wij dat het belang van de afschrijvingstermijn met name is gelegen in het bepalen van de overnamewaarde van de Assets. Dit staat los van de daadwerkelijke inzetduur van de Assets. Het is dus niet gezegd dat Assets die na 15 jaar volledig zijn afgeschreven, op dat moment niet meer zouden mogen worden ingezet. Uw opmerking over circulariteitseisen kunnen wij in dit verband overigens niet goed plaatsen. Wij zien geen direct verband tussen levensduur en circulariteit. Volledigheidshalve merken wij nog op dat de Concessiehouder niet verplicht is gebruik te maken van de Overnameregeling.
187	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen + Utrecht Buiten	3	10.2	8	Openbaarmaking informatie	Moet de Concessiehouder artikel 10.2 aanhef zo begrijpen dat onder 'gegevens' dient te worden verstaan, alle informatie die op grond van artikel 8.2 aan de Concessieverlener dient te worden verstrekt? Ongeacht uw antwoord (en ongeacht uw antwoord op de vraag over artikel 8.2), daar deze bepaling tamelijk verstrekkende gevolgen kan hebben voor Concessiehouder, bent u bereid aan 10.2 aanhef de volgende bewoordingen toe te voegen: "... voor zover deze informatie geen bedrijfsgevoelige of concurrentiegevoelige informatie van de Concessiehouder betreft"? Indien u hier niet toe bereid bent, kunt u dan aangeven op welke situaties de bevoegdheid van art. 10.2 aanhef ziet, en die situaties opsommen in het artikel?	Het begrip 'gegevens' in artikel 10.2 omvat alle gegevens die de Concessiehouder in het kader van de Concessie aan de Provincie verstrekt. Dit omvat, maar is niet beperkt tot, informatie die op grond van artikel 8.2 wordt verstrekt. Mede omdat het openbaar vervoer in aanzienlijke mate wordt gefinancierd uit openbare middelen, hecht de Provincie veel waarde aan de openbaarheid van gegevens met betrekking tot de uitvoering van de Concessie. Openbaarheid is dan ook het uitgangspunt. De uitzonderingen op dit uitgangspunt zijn reeds benoemd in artikel 10.2. Wij komen daarom niet tegemoet aan uw verzoek.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
188	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen & Buiten	-	11.1	-	Artikel 11. Verplicht te huren Assets	Kunt u ons de prijzen conform de huurovereenkomsten van de verplicht te huren assets verstrekken?	De bedragen zijn opgenomen in de bijgewerkte versies van de huurovereenkomsten die worden gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
189	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen en Utrecht Buiten	4	14.14	11	Bankgarantie	In artikel 14.14 van de Concessiebeschikking verwijst u naar de bankgarantie genoemd in paragraaf 4.3.1.2 van de Aanbestedingsleidraad. Deze verwijst op zijn beurt naar Standaardformulier A 7. Er wordt daarin een bankgarantie verplicht gesteld die dient ter zekerheidstelling van de nakoming van de verplichtingen van Concessiehouder tot en met drie maanden na aanvang van de Concessie. Met het oog daarop is het ongebruikelijk dat u de bankgarantie zou aanwenden voor de invordering van Boetes en het verrekenen van niet-gereden Ritten. Bent u bereid van artikel 14.14 het zinsdeel "waaronder de invordering van Boetes en het verrekenen van niet-gereden Ritten" te schrappen? Kunt u voorts ter verduidelijking van artikel 14.14 aan dat artikel toevoegen dat de Provincie gerechtigd is de bankgarantie in te roepen *tot en met drie maanden na de voorziene start van de Dienstverlening op grond van de Concessie, doch uiterlijk tot datum X* ?	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.
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.
191	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	3	11	8	Huur assets	In de Bijlagen B 11 t/m B 20 staan geen huurbedragen genoemd. Artikel 8 van Bijlage B 5 Financiële Bepalingen geeft aan dat de Vervoerder voor een gelijk bedrag aan de huur subsidie kan aanvragen. Wij begrijpen dat hiermee voor de verplicht te huren assets de kosten gelijk zijn aan de subsidie hiervoor. Moeten inschrijvers geen bedragen opnemen of worden deze alsnog toegevoegd?	Het klopt dat de bedragen voor de verplicht te huren assets gelijk zijn aan de hiervoor apart te verstrekken Subsidies Assets. De bedragen worden alsnog opgenomen in de bijgewerkte versies van de huurovereenkomsten, zie beantwoording vraag 188 in deze Nota van inlichtingen. Daarbij is het ook noodzakelijk dat deze bedragen onderdeel zijn van bijlage A 11 (FEO)
192	B 9			1	Afstandentabel Uithoflijn	U levert een afstandentabel voor de Uithoflijn, waarvoor dank. Wij ontvangen ook graag een afstandentabel van de tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein.	Er bestaat geen door GS vastgestelde Afstandentabel t.b.v. tarieven van de tramlijn naar Nieuwegein en IJsselstein. Deze dienen dan ook behandeld te worden als de overige haltes in het netwerk.
193	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Binnen	-	17.2	14	Verzekeringen	Artikel 17.2 stelt dat de Concessiehouder in relatie tot het in te zetten Materieel, deze deugdelijk dient te verzekeren ingevolge de Wet van aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen. De tram is wettelijk gezien geen motorrijtuig. Kunt u bevestiging dat u hiermee ook naar de Trams refereert?	Hiermee refereren we niet aan de Trams. De Trams zijn WA verzekerd door de Provincie. Artikel 17.2 van de Concessiebeschikking is gewijzigd.
194	B Ontwerp Concessiebeschikking Utrecht Buiten	3	11	8	Huur assets	In Bijlage B 21 is geen huurbedrag genoemd. Artikel 8 van Bijlage B 5 Financiële Bepalingen geeft aan dat de Vervoerder voor een gelijk bedrag aan de huur subsidie kan aanvragen. Wij begrijpen dat hiermee voor de verplicht te huren assets de kosten gelijk zijn aan de subsidie hiervoor. Moeten inschrijvers geen bedragen opnemen of worden deze alsnog toegevoegd?	Zie beantwoording vraag 191 in deze Nota van inlichtingen

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
195	B Financiele bepalingen	1	1.10	3	Reizigersopbrengsten	Voor 2026 staat de subsidie voor dru's vast. Uitgaande van een gelijkblijvend aantal dru, ontvangt de concessiehouder in de opvolgende jaren hetzelfde bedrag +/- de meer-/minderopbrengsten van jaar X tov jaar X-1. Dit leidt er ons inziens toe dat de subsidie voor dru's voor de concessiehouder slechts beperkt stijgt en dat het overgrote (cumulatieve) deel tegemoet komt aan de provincie. Dit hebben we in een bijgevoegd rekenvoorbeeld weergegeven (nb weergegeven na de laatste vraag). Over de gehele concessieperiode ontvangt de concessiehouder in dit fictieve voorbeeld van de totale reizigeropbrengstengroei 13,3 mln euro en de provincie 56,9 mln euro. Vraag 1) Interpreteren wij artikel 1.10 op een juiste wijze? Zo nee, graag zien wij dan een verduidelijking tegemoet met een rekenvoorbeeld. Zo ja, zie volgende vragen Vraag 2) Vergoed de concessieverlener extra (versterkings-)ritten die ingezet moeten worden als het aantal reizigers groeit (de concessieverlener ontvangt immers de revenuen)? Vraag 3) Komt de reizigersopbrengstgroei die de provnicie ontvangt ten goede aan de betreffende concessie en zo ja op welke wijze? Vraag 4) Beseft u dat de concessiehouder door deze wijze van verdeling geen/weinig belang heeft bij reizigersgroei?	Zie losse memo waarin deze vraag is beantwoord en ook het rekenvoorbeeld van de vraagsteller is opgenomen.
196	financiele bepalingen		1.11	3	jaar delta reizigersopbrengsten	u geeft aan dat het onderstreepte gedeelte van de formule van toepassing is vanaf 2026. - in bepaling 1.9 geeft u aan dat de opbrengsten van 2026 volledig toekomen aan de provincie, is onze aanname juist dat dit gezien de bepaling in 1.11 niet vanaf jaar 2027 moet zijn? - u geeft aan dat reizigersopbrengsten per kalenderjaar worden geregistreerd, terwijl in de bepaling van 1.11 gerefereerd wordt naar de opbrengsten van een dienstregeling. Wij willen u verzoeken deze aan te passen naar kalenderjaar.	Het is juist dat de Reizigersopbrengsten (die conform artikel 20.6 op basis van een kalenderjaar worden bepaald) pas vanaf Dienstregelingsjaar 2027 gecorriceerd worden met het onderstreepte gedeelte van de formule. Zlie aangepaste bijlage B 5 (Financiële bepalingen) Uw tweede verzoek kunnen wij niet plaatsen, omdat in toelichitng op de formule reeds is benoemd 'Reizigersopbrengsten in kalenderjaar [...]'
197	Bijlage B 5 Financiele Bepalingen		artikel 2.2	3 van 13	ReferentieDRUtarief	Kunt u een voorbeeld berekening aanleveren hoe het referentieDRUtarief wordt bepaald?	In Standaardformulier A 9 wordt in cel C56 het Referentie DRU-tarief berekend.
198	Bijlage B 5 Financiele Bepalingen		artikel 2.2	3 van 13	Prijspeil	U vraagt ons een aanbieding te doen op basis van prijspeil 2023. Op dit moment is het prijspeil 2023 nog niet vast te stellen, gezien de heftige fluctuaties in de markt (economie), welke nog niet zijn gestabiliseerd, is het niet verantwoord om een uitvraag te doen op een prijspeil 2023 en zullen wij inschatting van de prijsontwikkeling moeten maken. Wij willen u vragen te overwegen om de biedingen op prijspeil 2022 uit vragen. Gaat u hiermee akkoord?	Zie beantwoording vraag 118 in deze Nota van inlichtingen
199	B 5 Financiële Bepalingen	1	3.3	3	Indexering	Bij indexatie Tram wordt verwezen naar voetnoot 1. Deze voetnoot lijkt te ontbreken. Wilt u deze alsnog kenbaar maken?	Dit betreft een verwijzing naar voetnoot 1 op pagina 2. De bijbehorende voetnoottekst luidt: "Enkel van toepassing voor de Concessie Utrecht Binnen". Er wordt veelvuldig naar voetnoot 1 verwezen, niet enkel bij artikel 3.3 maar ook bij artikelen 1.3, 1.6, 1.11, 2.3 en 9.
200	financiele bepalingen		6.1	4	subsidie per benodigde buurtbus ter uitvoering van de dienstregeling, exclusief reserve	ten behoeve van de uitvoering van een dienstregeling met zero emissie buurtbussen kan, afhankelijk van de grootte van het batterijpakket, het aantal benodigde voertuigen ten behoeve van de uitvoering van de dienstregeling oplopen. Zero emissie Buurtbussen moeten tussentijds bijladen, waarvoor extra voertuigen benodigd zijn. Is onze aanname juist dat buurtbussen die benodigd zijn doordat andere buurtbussen moeten laden in aanmerking komen voor deze subsidie?	Nee. In lijn met bepaling 6.2 als ook eis 5.1.6 in het PvE treden Concessiehouder en Provincie in overleg over een eventuele (tijdelijke) ontheffing voor de eis van Zero Emissie in 2028 dan wel instemming op de aanschaf van extra voertuigen.
201	B 5 Financiële Bepalingen	1	8.1	5	Subsidie huur assets	In dit artikel staat dat Concessieverlener subsidie kan aanvragen. Wij nemen aan dat hier Concessiehouder wordt bedoeld. Is dit correct?	Dat is correct, zie aangepaste Bijlage B 5 (Financiële bepalingen)
202	financiele bepalingen		10.1	6	marketingsubsidie €700.000	is deze subsidie voor de beide concessies of per deel? indien deze voor beide concessies is, kunt u dan een verdeling tussen de delen aangeven?	Bijlage B 5 (Financiële bepalingen) is bij de unieke Concessiebeschikkingen Utrecht Binnen en Utrecht Buiten een gelijkluidende bijlage, wat maakt dat het genoemde subsidiebedrag per Concessie afzonderlijk beschikbaar is.
203	financiele bepalingen		10.4	6	gezamelijke marketingacties twv €450.000	Kunt u aangeven of de 450K t.b.v. gezamenlijke marketingacties voor beide percelen afzonderlijk is of gezamenlijk. Indien dit voor beide percelen gezamenlijk is, kunt u dan aangeven of er voor deze gezamenlijke uitgave een verhouding tussen inbreng van de concessie binnen en buiten gehanteerd wordt?	Zie beantwoording vraag 202 in deze Nota van inlichtingen
204	B.5	14	14.1 en 14.2		Boete bij rituitval	Deze 2 artikelen sluiten niet op elkaar aan: het kan in sommige gevallen aantrekkelijk zijn een paar extra ritten te laten vervallen. Voorbeeld voor Utrecht Binnen: 0.95% vervallen ritten leidt tot 0.95%+25% van (0.95%-0.3%)=1.1125% ingehouden kosten. 1.05% vervallen ritten leidt tot 1.05%+ 50% van (1.05%-1%)=1.075% ingehouden kosten. Meer vervallen ritten leidt tot lagere inhouding.	Dit is niet hoe de artikelen bedoeld zijn. De boetebepalingen in artikel 14.1 en 14.2 zijn cumulatief, waarbij de Boete hoger wordt als de verwijtbare rituitval boven de 1% uitkomt. Tussen 0,3% (resp. 0,4%) en 1% uitval in DRU's bedraagt de boete 25% van het DRU tarief per uitgevallen DRU, daarboven is dit 50%. Een steeds hogere uitval in DRU's (boven de 0,3% resp. 0,4%) leidt dus altijd tot een steeds hoger boetebedrag.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
205	Financiële Bepaling	4	18.1	11	Exploitatiesubsidie	Kan Aanbesteder bevestigen dat bij de bevoorschotting Exploitatiesubsidie en overige subsidies rekening zal worden gehouden met de te verwachten ontvangen Reizigersopbrengsten?	De verleende exploitatiesubsidie (vooraf) zal gebaseerd zijn op geraamde reizigersopbrengsten. De vaststelling (achteraf) zal gebaseerd zijn op de werkelijke reizigersopbrengsten.
206	Financiële Bepaling	4	18.1	11	Reizigersopbrengsten	Indien Aanbesteder rekening houdt met de reizigersopbrengsten in de bevoorschotting van de exploitatiesubsidie, kan Aanbesteder dan aangeven wie er verantwoordelijk is voor de prognose van de reizigersopbrengsten?	De exploitatiesubsidie wordt verleend op aanvraag. De concessiehouder onderbouwt de aanvraag met een conceptberekening inclusief geraamde reizigersopbrengsten. De Provincie beoordeelt deze aanvraag.
207	Financiële Bepaling	5	23.4	13	Reizigersopbrengsten	De reizigersopbrengsten zijn in 2025 en 2026 volledig voor de Concessieverlener. Kan de provincie bevestigen dat bij de verrekening van reisproducten met een langere looptijd dan de onderhavige concessie, de vastrecht opbrengsten van de huidige concessiehouder naar de nieuwe concessiehouder dient te worden verrekend volgens de rato van de abonnementsduur?	De opvolgende concessiehouder verrekent met de huidige concessiehouder opbrengsten van reisproducten met een langere looptijd dan de huidige concessie.
208	B 5 Financiële Bepalingen	5	23.5	13	Opbrengsten Studenten Reis Product	Opbrengsten Studenten Reis Product behoren tot de Reizigersopbrengsten waardoor hierop artikel 1.10 van de Financiële Bepalingen van toepassing is. Hierdoor zijn mutaties ten opzichte van het voorgaande jaar voor 90% voor rekening/ten gunste van de vervoerder. Hoe wenst u om te gaan met de mogelijk grote risico's die er rondom het BOS-onderzoek kunnen optreden?	Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de opbrengsten van het studentenreisproduct en overige opbrengsten. De Provincie is ook geen partij bij de contracten van het studentenreisproduct. Verantwoordelijkheid hiervoor ligt in eerste instantie bij de concessiehouder.
209	Concept overnameregeling		Artikel 2 - 2.2(i)	1	Eisen overnameregeling	Kunt u bevestigen dat de elektrische bussen welke worden overgenomen van de huidige vervoerder ook weer in aanmerking komen voor de overnameregeling?	Nee, aangezien deze ZE-bussen niet voldoen aan artikel 2.2 uit B 6 (Overnameregeling)
210	Concept overnameregeling		Artikel 2 - 2.2(i)	1	Eisen overnameregeling	Een aantal elektrische bussen van de zittend vervoerder moeten zeer waarschijnlijk voor 2035 worden vervangen, echter zullen deze niet instromen voor einde 2030. Hiermee komen deze bussen niet in aanmerking voor de overnameregeling kunt u uw keuze heroverwegen om ook deze voertuigen in aanmerking te laten komen voor de overnameregeling?	Deze Bussen kunnen via de aangepaste bepaling 20.13 via de herijking van de Concessie onder de overnameregeling worden gebracht. Zie aangepaste Concessiebeschikkingen
211	Bijlage B6 Overnameregeling	-	Artikel 2.4	2	Overnameregeling	Is Aanbestedende dienst bereid deze clausule aan te passen, zodat het mogelijk wordt om op eigen (huur) locaties laadinfra te plaatsen onder de voorwaarde dat deze locaties voor een Opvolgende concessiehouder toegankelijk worden middels dit als voorwaarde in de huur-overeenkomsten op te nemen? Hiermee wordt het mogelijk om zowel de laadinfra als de bussen op te nemen in overnameregeling.	Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek, omdat wij de opvolgende concessiehouder de vrijheid willen geven zelf te bepalen of de door de Concessiehouder gebruikte locaties in zijn plannen passen en of hij instemt met de huurvoorwaarden. Het staat de Concessiehouder en de opvolgende concessiehouder evenwel vrij af te spreken dat - in afwijking van artikel 2.4 - de opvolgende concessiehouder de huur van een of meer locaties overneemt en de laadinfrastructuur daar te laten staan.
212	Bijlage B6 Overnameregeling	-	artikel 9.4	8	Overnameregeling	Indien een langere garantieperiode dan de afschrijvingstermijn is toegestaan, kan Aanbesteder dan toelichten hoe Inschrijver dient om te gaan met de gegarandeerde inzetperiode en gegarandeerde inzetkilometrage?	Indien de Gegarandeerde inzetperiode langer is dan 15 jaar, bedraagt de in artikel 9.4 bedoelde afschrijvingstermijn 15 jaar. Het Gegarandeerde kilometrage geldt voor elk jaar van de Gegarandeerde inzetperiode, ook als deze periode langer is dan 15 jaar.
213	Bijlage B6 Overnameregeling	-	artikel 9.9	8	Overnameregeling	Kan Aanbesteder bevestigen dat Inschrijvers bestekconform handelen in geval een langere garantieperiode dan de afschrijvingstermijn wordt geboden en kan artikel 9.9 hierop worden aangepast?	Wij nemen aan dat uw vraag betrekking heeft op de de door de leverancier gegarandeerde inzetperiode van het Batterijpakket, zoals bedoeld in artikel 9.7. Hiervoor geldt, in lijn met het antwoord op vraag 212, dat de gegarandeerde inzetperiode langer mag zijn dan 7,5 jaar, maar dat in dat geval de afschrijvingstermijn van het Batterijpakket wordt gesteld op maximaal 7,5 jaar. Bij de toepassing van artikel 9.9 wordt niet gekeken naar de afschrijvingstermijn, maar naar de door de leverancier gegarandeerde inzetperiode (die dus ook hoger dan 7,5 jaar kan zijn).
214	Bijlage B6 Overnameregeling	-	artikel 9.9	8	Overnameregeling	In geval van een betere SoH binnen einde garantietermijn kunt u dan bevestigen dat het rekenmodel van 9.9 nog steeds van toepassing is?	Op grond van artikel 9.9 vindt alleen een (neerwaartse) correctie van de overnamewaarde plaats als sprake is van een bovengemiddelde degradatie van de Batterijpakketten. Bij een beter dan gemiddelde SoH vindt dus geen (opwaartse) correctie plaats.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
215	Model meerpartijenovereenkomst B7/B8	Algemeen	Bijlage 8 Model meerpartijen overeenkomst (projectfinanciering) & Bijlage 07 Model meerpartijen overeenkomst (Lease)	Algemeen	Model meerpartijenovereenkomst	Bent u bereid de volgende voetnoot worden toe te voegen bij het model Meerpartijenovereenkomst: Deze overeenkomst kan - op kosten van de Concessiehouder - na gunning van de Concessie op onderdelen in goed overleg tussen de Concessiehouder, de Financier en de Concessieverleners worden aangepast, mits deze voorstellen tot aanpassingen niet tot extra risico's voor de Concessieverleners leiden en niet ten koste gaan van de doelen die de Concessieverleners met de Meerpartijenovereenkomst nastreven, te weten: 1. Het verlagen van de financieringslasten om zo een beter OV-aanbod voor Reizigers in te kunnen kopen; en 2. De continuïteit van het Openbaar Vervoer te waarborgen bij een eventuele vroegtijdige beëindiging van de Concessie.	De tweede cursief geschreven alinea bovenaan het model bevat al een bepaling die vergelijkbaar is met de door u voorgestelde tekst. Wij zien in uw vraag geen aanleiding deze bepaling aan te passen. Indien de bestaande bepaling naar uw oordeel niet volstaat, verzoeken wij u dit toe te lichten.
216	Bijlage B 13 Concept Huurovereenkomst Trams	-	5.3	6	Tram	Kan de verhuurder inzicht geven in de kosten ter rekening van de huurder wegens schade die niet toerekenbaar is aan de Verhuurder noch de Provincie Utrecht?	De verhuurder heeft in 2021 +/- 624.000,- bij huidig concessiehouder in rekening gebracht, en in 2022 +/- 63.000,-.
217	Bijlage B 13 Concept Huurovereenkomst Trams	7	7.6	7	ARTIKEL 7. HUURPRIJS, OMZETBELASTING, HUURPRIJSAANPASSING, BETALINGSVERPLICHTING, BETAALPERIODE	Artikel 7.6 stelt dat de Verhuurder op ieder moment gemachtigd is de huurprijs aan te passen van de Trams. Een aanpassing van de huurprijs laat de subsidiering van de huurkosten door de Concessieverlener en zoals die voortvloeit uit de Concessiebeschikking onverlet. Dit is afwijkend met de Financiele Bepalingen, artikel 8, die stelt dat Concessieverlener voor een gelijk bedrag als voldaan conform de in artikel 11 van de Concessiebeschikking aangehaalde huurovereenkomsten subsidie kan aanvragen. Kan Aanbesteder bevestigen dat een prijsverhoging van de huur van de Trams gecompenseerd zal worden in de Subsidie?	Ja, ook indien er sprake is van een prijsverhoging van de huur van de trams, dan zal de concessiehouder conform artikel 8, lid 1 van de financiele bepalingen een subsidieaanvraag kunnen indienen voor een bedrag gelijk aan de betreffende (verhoogde) huur.
218	Schouw Remiseweg				Laadmogelijkheid personen auto's	Tijdens de schouw is geconstateerd dat het terrein beschikt over specifieke parkeerplaatsen voor service en wisselauto's. Kunt u het aantal plaatsen specificeren en of deze beschikken over laadpalen en het laadvermogen?	Er zijn 4 parkeervakken gereserveerd voor wisselauto's. Per vier vakken zijn 2 laadpalen, allen met 11kW. Het staat de vervoerder vrij om van meer vakken gebruik te maken, echter zijn die niet gereserveerd.
219	Schouw				Toegang locaties en ruimten	Uit de schouw blijkt dat er sprake is van een gesloten systeem en dat locaties en ruimtes niet zomaar toegankelijk zijn. Kunt u aangeven hoe toegang hiertoe georganiseerd wordt, op welke wijze (sleutel, code, etc) er toegang verkregen wordt en wie toegang verzorgd?	Op de terreinen Westraven en Remiseweg wordt gebruik gemaakt van een toegangscontrolesysteem van TBO. De concessiehouder levert hierbij eigen tags/pasjes en kan die ook zelf toevoegen/verwijderen. Bij de overige locaties is de concessiehouder zelf verantwoordelijk voor toegangscontrole.
220	Schouw Remiseweg				Scope van het gehuurde	Op deze locatie zijn meerdere partijen actief en deze partijen huren assets van de provincie. Kan er inzicht worden gegeven in hetgeen dat behoort tot het gehuurde? Kunnen de grenzen van het gehuurde inzichtelijk worden gemaakt?	Zie overzichtstekening die wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
221	Schouw Remiseweg				Laadmogelijkheid personen auto's	Wat is er aan laadmogelijkheid voor personen auto's op het door de concessiehouder gehuurde terrein. Bestaat er een mogelijkheid om laadmogelijkheden uit te breiden en wie draagt deze kosten?	Het aantal laadpalen is op dit moment maximaal. Uitbreiding is nu niet mogelijk. Op de busstalling (Remiseweg) zijn 10 laadplekken aanwezig, volledig te gebruiken door concessiehouder. Bij de tramremise zijn 20 laadplekken voor gezamenlijk gebruik.
222	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	1	3	Het gehuurde, bestemming	Verhuurder verhuurt aan Huurder en Huurder huurt van Verhuurder de fietsenberging en terrein. Als de opkomstruimte inclusief de daartoe behorende voorzieningen door consessiehouder moeten worden voorzien, kan er dan een volledige set met eisen en voorwaarden worden aangeleverd, waaraan moet worden voldaan en waarbinnen een keuze gemaakt kan worden? Dit inclusief welstand/activiteitenbesluit en alle overige relevante zaken, die hier mogelijk betrekking op hebben. Hierbij kunt u denken aan onder andere beschikbare WB &E voorzieningen.	Concessiehouder hoeft niet te voorzien in de opkomstruimte, deze is door de huidige concessiehouder gerealiseerd en behoort tot de over te nemen assets, zie bijlage E 1. Deze opkomstruimte hebben partijen kunnen bezichtigen tijdens de schouw van 17 augustus 2023.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
223	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	1	3	Het gehuurde, bestemming	Verhuurder verhuurt aan Huurder en Huurder huurt van Verhuurder de fietsenberging en terrein. Als de opkomstruimte inclusief de daartoe behorende voorzieningen door consessiehouder moeten worden voorzien, moet de consessiehouder hier nog een vergunningsaanvraag voor indienen?	Zie beantwoording vraag 222 in deze Nota van inlichtingen
224	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	1		Het gehuurde, bestemming	Verhuurder verhuurt aan Huurder en Huurder huurt van Verhuurder de fietsenberging en terrein, betekent dit dat de aanwezige opkomstruimte inclusief voorzieningen daarvan niet tot het gehuurde behoren?	Zie beantwoording vraag 222 in deze Nota van inlichtingen
225	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	1		Het gehuurde, bestemming	Verhuurder verhuurt aan Huurder en Huurder huurt van Verhuurder de fietsenberging en terrein. Als de opkomstruimte inclusief de daartoe behorende voorzieningen niet tot het gehuurde behoren en ook niet op de overnamelijst(en) voorkomt, betekent dit dan dat de consessiehouder hierin (opkomstruimte met voorzieningen) zelf moet voorzien?	Zie beantwoording vraag 222 in deze Nota van inlichtingen
226	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	2	3	Het gehuurde, bestemming	Het gehuurde zal door of vanwege Huurder uitsluitend worden bestemd om te worden gebruikt voor het plaatsen van een kantoor- en opkomstruimte voor de buschauffeurs en managers, het stallen van personenauto's, het stallen van fietsen, het stallen, opladen, wassen en rijklaar maken van de bussen en dienstauto's en het plaatsen van 6st. opslagcontainers. Ook is het toegestaan om bussen te wassen op de Remiseweg, welke voorzieningen zijn hiervoor reeds aanwezig?	Er zijn op dit moment geen voorzieningen aanwezig voor het wassen/reinigen van bussen en dit is dus ook niet toegestaan. Het reinigen van bussen zou een afwijking van de vergunning zijn en die dient dan aangevraagd/aangepast te worden door concessiehouder.
227	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	2		Het gehuurde, bestemming	Het gehuurde zal door of vanwege Huurder uitsluitend worden bestemd om te worden gebruikt voor het plaatsen van een kantoor- en opkomstruimte voor de buschauffeurs en managers, het stallen van personenauto's, het stallen van fietsen, het stallen, opladen, wassen en rijklaar maken van de bussen en dienstauto's en het plaatsen van 6st. opslagcontainers. Kunt u aangeven welke vergunningen in het verleden (afgelopen 5 jaar) zijn aangevraagd, afgegeven, danwel niet afgegeven ten behoeve van het wassen van bussen?	Er is geen vergunning aangevraagd of afgegeven voor het wassen van bussen.
228	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	1	2		Het gehuurde, bestemming	Het gehuurde zal door of vanwege Huurder uitsluitend worden bestemd om te worden gebruikt voor het plaatsen van een kantoor- en opkomstruimte voor de buschauffeurs en managers, het stallen van personenauto's, het stallen van fietsen, het stallen, opladen, wassen en rijklaar maken van de bussen en dienstauto's en het plaatsen van 6st. opslagcontainers. Mogen inschrijvende partijen ervanuit gaan, dat het wassen van bussen in het activiteitenbesluit worden opgenomen als deze mogelijkheid wordt geboden in de huurovereenkomst?	Nee, daar kunnen partijen niet vanuit gaan.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
229	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	5	1	5	Het gehuurde, Kosten van levering van zaken en diensten	Het waterverbruik, de verbruiksmeting, het vastrecht, de compact stations; hier lijkt te staan dat de huurprijs is inclusief 'de compactstations'. Dit is contradictoir met datgene wat is opgenomen in 'BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen'. Hier staat namelijk het volgende op pagina 7 bij 'Elektrische laadinfrastructuur, die overgaat uit de Concessie bus en tram Regio Utrecht': Dit betreft de volledige laadinfrastructuur (laders, laadmasten, vaste ondergrondse bekabeling, inclusief inkoop-, transformator- en verdeelstation c.q. compact-stations). Kunt u aangeven of de compactstations worden gehuurd door concessiehouder of dat deze daadwerkelijk in de overnameregeling hoort te zijn opgenomen?	De compactstations zijn onderdeel van de overnameregeling.
230	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	5	1	5	Het gehuurde, Kosten van levering van zaken en diensten	Kunt u aangeven of de verbruiksmeting voor het laden van voertuigen inclusief de bussen separaat is bemeterd? Hiermee dus exclusief verbruik van alle overige verbruikers, zoals onder andere tereinverlichting en verbruik opkomstruimte en dergelijke?	De verbruiksmeting voor het laden van voertuigen is separaat bemeterd.
231	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	5	1	5	Het gehuurde, Kosten van levering van zaken en diensten	Door of vanwege Verhuurder wordt de levering van de volgende zaken en diensten verzorgd: Een opstal en inboedelverzekering ten bate van de opkomstruimten / kantoorruimte wordt door Huurder zelf verzorgt; Doordat deze zin is opgenomen, wordt het onduidelijk wie hiervoor verantwoordelijk is. Kunt u dit explicieter maken?	De Huurder dient de opkomstruimte/kantoorruimte te verzekeren. Concessiehouder is daarvoor dus zelf verantwoordelijk.
232	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	5	1	5	Het gehuurde, Kosten van levering van zaken en diensten	Door of vanwege Verhuurder wordt de levering van de volgende zaken en diensten verzorgd: Het wassen van ruiten en kozijnen wordt door Huurder zelf verzorgd. Het gehuurde behoort tot een groter complex (de tramremise met werkplaats) dan de ruimten, die door de consessiehouder worden gehuurd. Hiervoor is het van belang dat gespecificeerd wordt voor welke ramen en kozijnen dit geldt. (NB: de opkomstruimte behoort volgens de huurovereenkomst niet tot het gehuurde)	De tramremise (zowel kantoren als werkplaats) worden gereinigd door verhuurder. De reiniging van het gehuurde binnen de "Zoutloods" (remiseweg 5), de opkomstlocatie voor buschauffeurs op remiseweg en de bebouwing op Westraven dient door huurder gereinigd te worden.
233	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	10	2	6	Duurzaamheid / Green lease	10.2 Partijen zijn bekend met het feit dat kantoor- en opkomstruimte een tijdelijke huisvesting betreft tot het einde van de Concessieperiode zoals opgenomen in artikel 3.1 en derhalve niet voldoet aan de eisen en regeling zoals gesteld in het Bouwbesluit 2012. Het geheel rondom het kantoor/opkomstruimte lijkt erop te duiden dat er in geen enkele vorm een garantie is/komt dat er op de locatie Remiseweg een opkomstruimte gerealiseerd kan zijn bij aanvang consessie. Kunt u een garantie afgeven dat alle noodzakelijke vergunningen op een termijn zijn afgegeven, die het realistisch maakt, dat bij aanvang van de concessie een aan alle eisen tegemoetkomende opkomstruimte gerealiseerd kan zijn?	Nee, er is een tijdelijke vergunning afgegeven voor zowel de opkomstlocatie als de buslaadinfra. Die is in 2021 afgegeven en heeft een looptijd van 15 jaar.
234	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	11	5	7	Staat van het Gehuurde	Het Gehuurde wordt bij aanvang huur opgeleverd en aanvaard in de staat, zoals die blijkt uit het procesverbaal van oplevering. Partijen stellen vast en komen overeen dat eventueel uit het proces-verbaal van oplevering blijkende tekortkomingen en/of onvolkomenheden niet kwalificeren als een gebrek in de zin van artikel 7:204 lid 2 BW en artikel 2 van de algemene bepalingen. Mag er bij het opmaken (schouw) van het proces-verbaal van oplevering vanuit worden gegaan dat de defintie 'syste(e)m(en)' zoals opgenomen in 'B ONTWERP CONCESSIEBESCHIKKING UTRECHT BINNEN' ook gehandhaaft is/blijft?	(De achtergrond van) uw vraag is ons niet geheel duidelijk. U mag ervan uitgaan dat als in het proces-verbaal van oplevering wordt verwezen naar een systeem, dat dit dan een goed werkend systeem betreft, tenzij anders is vermeld. Als uw vraag hiermee niet afdoende is beantwoord, verzoeken wij u deze toe te lichten.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
235	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	11	15	8	Opslag	Schade aan of vervuiling van het complex of het terrein door opslag van goederen en middelen is voor rekening van Huurder. Wordt aan consessiehouder een schonegrondverklaring overlegt, waarvan de metingen binnen acceptabele tijd vóór de concessieovergang zijn uitgevoerd, door een daartoe geacrediteerde partij?	U kunt ervan uitgaan dat kort voor de start van de huurovereenkomst een nulmeting zal plaatsvinden.
236	Bijlage B 15 Concept huurovereenkomst voor stalling elektrische bussen op remiseterrein Remiseweg	bijlagen		12,13,14	kantoorruimte	Kunt u bevestigen dat de toegevoegde bijlagen niet behoren tot de huurovereenkomst Remiseweg?	Deze bijlagen behoren niet tot de huurovereenkomst Remiseweg
237	Schouw locatie Remiseweg				Verzakking betonplaten ter hoogte van pantograaf laadplaatsen.	Uit de schouw blijkt dat er ter hoogte van de pantograaf laadplaatsen op de Remiseweg al verzakking begint ontstaan. Dit kan problemen geven met het laden van de bussen. De concessiehouder is eigenaar van de bussen, echter de verantwoordelijkheid voor de staat van het wegdek ligt bij Concessieverlener. Kunt u toelichting op welke manier met deze raakvlak risico's verholpen worden tijdens de implementatiefase voor de start van de nieuwe concessie en gedurende de concessieperiode?	Die problemen herkennen we en er wordt met regelmaat op geacteerd. De contractaannemer van de verhurende partij dient gemelde verzakkingen op deze locatie binnen 48 uur opgelost te hebben.
238	Schouw locatie Remiseweg				Toegangshek	Toegang tot het terrein wordt verkregen middels een speedgate. Hierbij lijkt er sprake van kentekenherkenning. Wie beheert dit systeem en voert wijzingen door, bijvoorbeeld van gewijzigde kentekens? Behoort dit tot de scope van de concessieverlener?	TBO beheert het toegangssysteem. Concessiehouder heeft toegang tot het systeem en kan wijzigingen doorvoeren.
239	Schouw locatie Remiseweg				Toegangshek	Het toegangshek behoort niet tot het gehuurde. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat er door het niet goed functioneren van het hek schade ontstaat aan de assets van de concessiehouder. Hoe gaan partijen hiermee om?	Het toegangshek is eigendom en in beheer van het Trambedrijf. Indien er schade ontstaat aan de assets van de concessiehouder door het niet goed functioneren van het hek kan deze schade, afhankelijk van de omstandigheden van het geval, toerekenbaar zijn aan het Trambedrijf.
240	Ontwerp Concessiebeschikking	Concessie voorwaarden: rechten en plichten	artikel 11	8	overname assets busremise Westraven + Remiseweg 1	Kan de Provincie een revisietekening (bij voorkeur in .dwg) delen van de remiseweg 1 en Westraven zodat inschrijver goed beeld krijgt van de inrichting van het terrein? Onder meer, maar niet uitsluitend de exacte positie brandmuren, technische kenmerken (voorbereidingen) ZE (mantelbuizen, staanders), parkeervoorzieningen, rioleringstekening/ ligging watercompensatiemaatregelen etc. In het bouwarchief zijn de vergunningsstukken op te vragen, echter is niet uit te sluiten (mede ook gezien het aantal aanpassingen dat gedurende de bouwproces zijn doorgevoerd) dat de daadwerkelijk uitvoering gelijk is aan de vergunningsaanvraag.	Zie overzichtstekening die wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
241	Ontwerp Concessiebeschikking	Concessie voorwaarden: rechten en plichten	artikel 11	8	Overname assets busremise Westraven	Kunt u een demarcatielijst (laten) opstellen waarin een volledig beeld wordt gegeven hoe de busremise Westraven aan de nieuwe vervoerder wordt opgeleverd? Onderwerpen zoals onder meer, maar niet uitsluitend: IT infrasysteem, toegangscontrole, tankregistratie, muziekinstallatie, camerasysteem etc. Voor de volledigheid graag per onderdeel expliciet vermelden wie eigenaar is (Qbuzz of Provincie) en/of vervoerder ervan uit kan gaan dat het behoort tot het gehuurde en daarmee aanwezig is/blijft na de concessieovergang.	Nee, een uitgebreidere demarcatielijst dan bij de huurovereenkomsten wordt niet gedeeld. Samen met de overname regeling geeft deze duidelijkheid over de eigendomssituatie en te huren assets.
242	Ontwerp Concessiebeschikking	Concessie voorwaarden: rechten en plichten	artikel 11	8	Overname assets busremise Westraven	Voldoet de werkplaats busremise Westraven aan de eisen van het RDW zodat hier op locatie (dus in de werkplaats) RDW-keuringen kunnen plaatsvinden?	Ja, dat gebeurt nu ook door de huidige concessiehouder. De locatie voldoet aan de vigerende eisen.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
243	Ontwerp Concessiebeschikking	Concessie voorwaarden: rechten en plichten	artikel 11	8	Overname assets busremise Westraven	De Provincie is eigenaar van de locatie Westraven en heeft een lijst gedeeld met over te nemen assets voor de werkplaats. We hebben hierover een tweetal vragen: 1. wat is de reden dat de provincie als eigenaar van de busremise deze assets overdraagt aan de nieuwe vervoerder en daarmee afwijkt van de huidige invulling (provincie eigenaar en Qbuzz betaalt voor onderhoud)? 2. Hoe verwacht de Provincie dat de vervoerder gedurende en bij einde van de nieuwe concessie omgaat met deze assets? Staat het de vervoerder bijvoorbeeld vrij om zaken weg te nemen of aan te passen? Dient de vervoerder aan het einde van de concessieperiode de werkplaats zonder deze assets op te leveren en daarmee rekening te houden met ontmantelingskosten?	1. De Provincie heeft er bij de realisatie van de stalling Westraven voor gekozen deze Assets (werkplaatsinstallaties) niet zelf aan te schaffen en dus ook geen eigenaar te worden. Gezien de investeringen door de zittende concessiehouder en gebruikelijke afschrijvingstermijnen is ervoor gekozen een overnameregeling aan te bieden. Nu de Provincie geen eigenaar is van deze over te dragen Assets vallen deze onder de overnameregeling zoals omschreven in het nieuwe bijlage document E 3 die zo snel mogelijk wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De Assets die door de huidige concessiehouder worden gehuurd zullen aan de nieuwe concessiehouder opnieuw worden verhuurd. 2. Zie aanpassingen in artikel 12 van de Concessiebeschikking Utrecht Binnen in combinatie met de nieuwe overnameregeling in document E 3 die zo snel mogelijk wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
244	Schouw Westraven					Een deel van de stallingslocatie was niet beschikbaar en afgezet tijdens de schouw. Kunt u garanderen dat dit bij de start van de concessie wel beschikbaar is?	Ja, die wordt voor overdracht opgeleverd.
245	C Programma van Eisen	1		5	Financieel kader	U geeft aan dat vanaf 2026 jaarlijks extra exploitatiebudget beschikbaar gesteld wordt om groei mogelijk te maken. Het is ons nu niet bekend in hoeverre wij rekening moeten houden met het extra bussen, opstelplekken op stallingen, etc. Graag zien wij een verduidelijking welke budgetten beschikbaar zijn en hoe u het proces van groei voor u ziet?	De beschikbare middelen voor het OV opgenomen in de Aanbestedingsstukken volgen uit de Kadernota 2023-2026 en in de Kaderbrief 2024-2027. Voor de periode daarna kunnen wij nu geen harde uitspraken doen en zijn onder andere onderdeel van de herijking. Zie ook antwoord op vraag 195 en aanpassing in artikel 20.13 van de Concessiebeschikkingen.
246	C	1	1	7	U-Link	Welke criteria hanteert u om een U-Link lijn te onderscheiden van een gewone U-OV lijn? Daarmee doelen we niet op de productformule, maar bijvoorbeeld eisen/ karakteristieken waaraan de lijn moet voldoen of de rol die de lijn vervult in het netwerk op basis waarvan u besluit de productformule U-Link toe te passen.	De provincie heeft in de lijnfiches aangegeven welke lijnen tot U link behoren. In het OV netwerkperspectief staan de grote lijnen. Meer informatie is te vinden in bijlage F1 Factsheet uitvoeringsagenda.
247	Programma van Eisen	4	4.1.1	19	leeftijd Materieel	Kan Aanbesteder verduidelijken of 'niet ouder dan 13 jaar' maximaal 13 jaar en nul dagen betekent of maximaal 13 jaar en 364 dagen?	In algemene zin geldt dat in de aanbestedings- en concessiedocumenten met 'n Jaar' altijd wordt bedoeld 'n Jaar en 0 Dagen', tenzij anders wordt vermeld.
248	programma van eisen	4	4.1.2	19	leeftijd zero emissie voertuigen	Om niet-realistische biedingen te voorkomen (bijvoorbeeld een gegarandeerde levensduur van 30 jaar) willen wij u verzoeken een realistische maximale leeftijd aan ZE voertuigen toe te kennen. Inschrijvende partijen dienen hierbij een verklaring van de maximale levensduur van de leverancier in te dienen. Een verklaring van leveranciers met een langere maximale levensduur kan nimmer voor een verhoging van de maximale leeftijd cq afschrijvingstermijn zorgen. Een verklaring met een kortere levensduur leidt dan vanzelfsprekend tot een kortere afschrijvingstermijn. Bent u het met ons eens en bent u bereid een maximale leeftijd aan ZE voertuigen toe te kennen?	Voor nieuwe bussen zien wij geen reden een maximumleeftijd toe te voegen; deze zullen - behoudens verlenging van de Concessie - nooit ouder dan 10 Jaar zijn. Voor de afschrijving van de bussen, zie beantwoording van vraag 212 in deze Nota van inlichtingen
249	Programma van Eisen	4	4.1.3.	19	leeftijd Materieel	Volgens het PvE mogen Auto's maximaal 5 jaar oud zijn en Zero emissie Auto's zijn maximaal 8 jaar oud, tenzij de Concessiehouder aannemelijk maakt dat het verlengen van de levensduur niet ten koste gaat van de klanttevredenheid en de Provincie hiermee instemt. Kan Aanbesteder bevestigen dat de Auto's, die onderdeel uitmaken van de overnameregeling E2 mogen worden ingezet tot maximaal juni 2028?	Nee. Zie beantwoording vragen 46 en 47 in in Nota van inlichtingen 1
250	C Programma van Eisen	4	4.2.13	20	Handbediende rolstoelplank	In artikel 4.2.13 wordt aangegeven dat zowel een elektrische- als een handbediende rolstoelplank is toegestaan in het Materieel. In hoeverre conflicteert een handbediende rolstoelplank met de eis in artikel 4.2.3 dat een reiziger met een mobiliteitsbeperking zelfstandig naar de aangewezen plek in de Bus en omgekeerd moet kunnen maken? Met een handbediende rolstoelplank is het namelijk aannemelijk dat deze reiziger assistentie nodig heeft en zich niet zelfstandig naar de aangewezen plek en omgekeerd kan begeven. Wilt u dit nader verduidelijken?	Een reiziger met een mobiliteitsbeperking dient, afgezien van hulp voor het uitklappen van een handbediende rolstoelplank (zie eis 4.2.13), zelfstandig de route naar de aangewezen plek in de Bus en omgekeerd te kunnen afleggen.
251	PvE	5	5.2.2	23	Energie-inkoop en Klimaat-energietransitie	De concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de inkoop van energie voor de stalling Remiseweg (met uitzondering van het laden van de Bussen) en de exploitatie van Trams. Kan Aanbesteder inzicht geven in het energiecontract ter onderbouwing van de energiekosten die wel worden doorbelast voor de Bussen?	De energiekosten voor het laden van de bussen worden niet door de Provincie doorbelast (zoals gedacht ten tijde van het opstellen van het PvE), omdat deze via een losse aansluiting lopen (zie beantwoording vraag 71 en 72 in deze Nota van inlichtingen). Aangepast in het PvE.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
252	C Programma van Eisen	5	5.5.1	24	Verhandelbare rechten	In deze bepaling staat kortgezegd dat de Concessiehouder de hernieuwbare energie laat registreren zonder dat de provincie enige vergoeding verschuldigd is. Wij veronderstellen dat in deze bepaling ontbreekt dat de hernieuwbare energie om niet moet worden overgedragen aan de provincie. Klopt onze veronderstelling?	Nee, deze veronderstelling is niet juist. De HBE's komen ten gunste van de Concessiehouder indien hij deze kan aanvragen. Het is aan de inschrijver om te bepalen of hij de opbrengsten uit de verkoop van HBE's verwerkt in zijn business case en Financieel economische onderbouwing van zijn Inschrijving en hoe hoog hij die opbrengsten in dat geval inschat. Wij wijzen er daarbij op dat eventuele mee- en tegenvallers bij deze opbrengsten volledig voor rekening en risico van de Concessiehouder komen en geen onderwerp van een herijking zullen zijn.
253	programma van eisen	5	5.5.1	24	HBE's	u geeft aan dat HBE's toekomen aan de concessiehouder. Door de volatiliteit van deze markt en de vraag hoe lang deze regeling nog bestaat ontstaat een speculatief karakter in deze aanbesteding. Wij willen u verzoeken de HBE gelden ofwel ten gunste te laten komen van de provincie, waarbij het basissubsidiebedrag eventueel bijgesteld kan worden, ofwel de HBE gelden in een fonds van de Provincie te plaatsen dat geïnvesteerd kan worden in het busvervoer in de provincie. Bent u bereid het speculatieve karakter binnen deze aanbesteding weg te nemen?	Zie beantwoording vraag 252 in deze Nota van inlichtingen
254	PvE	5	5.5.2	24	HBEs	In dit artikel beschrijft u het registreren van HBE's en op welke manier Provincie en Concessiehouder samenwerken. Kan Aanbesteder aangeven op welke manier de opbrengsten uit HBE's worden verdeeld tussen de Provincie en de Concessiehouder?	Zie beantwoording vraag 252 in deze Nota van inlichtingen
255	C Programma van Eisen	5	5.5.2	24	HBE	Indien u de mogelijkheid heeft om HBE's te registreren dient Concessiehouder hieraan mee te werken. Wilt u aangeven wat u hiermee exact bedoelt teneinde Inschrijvers dezelfde uitgangspunten te laten hanteren?	Zie beantwoording vraag 252 in deze Nota van inlichtingen
256	PvE	8	8.3.12	33	Distributienetwerk	Kan aanbesteder aangeven hoeveel Distributiepunten er beschikbaar dienen te zijn?	In het PvE is gesteld dat de Concessiehouder in de implementatieperiode een distributieplan opstelt, rekening houden met nieuwe betaaltechnieken. Zie hiervoor artikel 8.3 van het PvE. Voor de huidige distributiepunten zie bijlage C 10 van het PvE. Wij schrijven geen vast aantal distributiepunten voor. U dient uit te gaan van het opstellen van een dekkend distributieplan in de implementatieperiode. Waarbij dekkend refereert aan het huidige aantal distributiepunten waarbij wijzigingen als gevolg van nieuwe betaaltechnieken logisch en bespreekbaar zijn. Zie aangepast PvE
257	PvE	8	8.3.12 en 8.3.17	33	Distributienetwerk	De technische levensduur van in bijlage C10 genoemde TVMs loopt in 2025 af. In het PvE onder artikel 8.3.12 geeft u aan dat de TVM's en KVA's in beginsel beschikbaar worden gesteld tot einde levensduur. In 8.3.17 wordt vermeld dat alle kosten met betrekking tot vervanging van TVM's en KVA's aan het einde van de levensduur voor rekening zijn van de Provincie. Mogen wij er derhalve van uitgaan dat de Provincie in 2025 overgaat tot vervanging van alle TVM's?	U kunt ervan uitgaan dat de Provincie hierover een besluit neemt. Of de TVM's daadwerkelijk vervangen worden hangt af van de implementatie van OVPay en uw visie hierop en het (op dit moment nog hoge) gebruik. Dit is onderwerp van bespreking in de implementatieperiode.
258	C Programma van Eisen	8	8.3.14	33	TVM, KVA	Concessiehouder is verantwoordelijk voor het operationeel houden van de TVM's en KVA's tot einde levensduur. Levensduur eindigt in 2025 resp. 2029 volgens Bijlage C 10. Heeft de Concessiehouder na deze jaren geen verplichting meer?	De Concessiehouder heeft dan geen verplichting meer voor de huidige TVM's en KVA's. Indien tot vervanging wordt over gegaan worden hier nieuwe financiele afspraken over gemaakt. Van de concessiehouder wordt verwacht dat hij meeewerkt aan de instandhouding van de apparatuur op het moment dat deze vervangen gaat worden. Voor de vervanging van de TVM's zie ook vraag 257. Of de KVA's vervangen gaan worden is nog niet bekend.
259	PvE	8	8.3.8	33	Servicewinkels en aantal balies	Kan Aanbesteder aangeven hoeveel servicewinkels er operationeel zijn in Utrecht en wat de adresgegevens zijn? Daarnaast is het belangrijk om te weten hoeveel verkoopbalies er beschikbaar moeten zijn. Kunt u voor deze servicewinkels de huidige huurovereenkomsten verstrekken?	In bijlage C 10 van het PvE is het huidige distributienetwerk beschreven. De huurovereenkomst voor de servicewinkel in Utrecht zal wanneer beschikbaar worden gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Met betrekking tot de servicewinkel in Amersfoort is er op dit moment een overeenkomst tussen de huidige concessiehouder en NS stations.
260	PvE en Bijlage C19		10.3.1.		SROI	Op basis van het 'PvE 10.3.1' en 'C19 Protocol Social Return provincie Utrecht' is onduidelijk over welk bedrag de SROI waarde berekend wordt. Kunt u bevestigen dat de SROI waarde 1% van de exploitatiesubsidie bedraagt, zijnde: € 1.150.000 voor Binnen en € 730.000 voor Buiten?	Wij bevestigen dat het de Exploitatiesubsidie zoals gedefinieerd in de Financiele Bepalingen betreft. Uw berekeningen zijn niet juist. U heeft deze op de Subsidie Dienstregelinguren berekend. Het juiste bedrag wordt bepaald op basis van de Exploitatiesubsidie.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
261	PvE	12	12.11	50	Opleiding tram	Paragraaf 12.11.1 beschrijft dat het rijvaardigheidsbewijs afgegeven wordt door de huidige of nieuwe Concessiehouder.12.11.2 beschrijft de punten waar het rijvaardigheidsbewijs en de rijopleiding voor de tram aan moet voldoen. Het is ons onduidelijk wie de inhoudelijke opleiding en examinering verzorgt. Bijlage B11 geeft daar geen uitsluitsel over. Is onze interpretatie juist dat de inhoudelijke opleiding en examinering door de Concessiehouder gedaan worden en dat de Concessiehouder zelf de eisen voor een voldoende opleiding en examinering bepaalt?	Uw interpretatie is op beide punten correct.
262	PvE	12	12.4.11	46	Tramvervangend vervoer	In PVE eis 12.4.11 schrijft u dat tijdens de implementatie wordt afgestemd over de beschikbaarheid van bussen voor tramvervangend vervoer. Is onze interpretatie juist dat het beschikbaar hebben van bussen voor tramvervangend vervoer daardoor geen onderdeel uitmaakt van de bieding?	Ja, dat is juist.
263	Programma van Eisen	12	12.4.11	46	Stremmingen, storingen, Tramvervangend vervoer	In dit artikel benoemt u een Bijsturings- en Tramvervangend vervoerplan met een verwijziging naar 12.4.1. In dit artikel 12.4.1 wordt het Bijsturings- en Tramvervangend vervoerplan niet genoemd, wel een calamiteitenproces als onderdeel van het Gebruiksdossier. Kan Aanbesteder aangeven hoe artikel 12.4.1en 12.4.11 zich tot elkaar verhouden?	Het PvE was op dit punt niet juist en is aangepast. Hierdoor is er geen relatie meer tussen eisen 12.4.1. en 12.4.11. Zie aangepast PvE
264	Programma van Eisen	12	12.4.11	46	Stremmingen, storingen, Tramvervangend vervoer	Kunt u inschrijvende partijen voorzien van een huidig toegepast Bijsturings- en Tramvervangend vervoerplan, zodat inzicht wordt gegeven in het handelen bij stremmingen en storingen in de huidige operatie?	Het huidige Bijsturingsplan en Tramvervangend Vervoerplan (huidige benaming: Calamiteitenplan) worden gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Let op, dit is dus niet maatgevend voor de concessie Utrecht Binnen. Zie ook beantwoording van vraag 262 in deze Nota van inlichtingen.
265	Schouw				Haltebeheer	Uit het PvE blijkt dat het haltebeheer tot de scope van werkzaamheden van de concessiehouder behoort. Kunt u aangeven welke voorzieningen op welke locaties zijn opgenomen binnen de concessie Utrecht Binnen voor de uitvoering van deze werkzaamheden?	Artikelen 6.3.1 en 6.3.2 geven ons inziens voldoende duidelijkheid. Zie ook het centrale halte bestand (https://halteviewer.ov-data.nl/).
266	C.11	Deel 2		9 en verder	Beperkinge infrastructuur rond Utrecht CS	In dit document beschrijft u de capaciteitsbeperkingen rond Utrecht CS, waarbij de maximumcapaciteit overeenkomt met de minimumeisen. Feitelijk is alleen de route via de Vleutenseweg niet gelimiteerd. Verder schrijft u bij de Dichtersbaan dat u daar rekening houdt met de matritten van/naar Galgenwaard voor lijn 6. Bent u zicht ervan bewust dat er meer matritten van en naar Utrecht Centraal rijden en dat deze binnen de kaders van uw uitvraag alleen via de Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg kunnen rijden, wat de rijtijd aanzienlijk verlengt en dus een sterk kostenopdrijvend effect hebben, waardoor effectief minder ritten voor reizigers geboden kunnen worden? Zo ja, bent u bereid de matritten uit te zonderen van het maximaal aantal ritten over de diverse busassen.	Ja, wij zijn ons bewust van de meerkosten van matritten van en naar Utrecht Centraal. Met uitzondering van de route over de Binnenstadas (Vredenburg-Viestraat-Stadsschouwburg) zijn wij bereid matritten uit te zonderen van het maximale aantal ritten over de diverse busassen.
267	C11	2	2	14	Graadt van Roggenweg	U beschrijft dat dat u ruimte wilt reserveren voor een verplaatsing van lijnen 387, 388 en 400 van de Graadt van Roggenweg naar de van Zijstweg. Kunt u meer toelichting geven over de achtergrond van deze wijziging? Waarom voorziet u deze verplaatsing c.q. waarom is deze wenselijk?	De Graadt van Roggenweg en de omgeving van de huidige tramhalte (Jaarbeursplein) worden herontwikkeld, waardoor de OV-busdoorstroming/capaciteit mogelijk minder aantrekkelijk wordt voor (snelle) lange afstandsbusverbindingen. Hiervoor is de HOV-baan via de Van Zijstweg een goed alternatief en dit past bij de verdere ontwikkeling langs deze busbaan (oa doorontwikkeling Papendorp); deze mogelijkheid om de bussen te verplaatsen naar de Van Zijstweg houden we open door nu ruimte te reserveren voor deze verplaatsing.
268	C11	2	2	14	Graadt van Roggenweg	Hoe kijkt u aan tegen de U-OV lijnen die over de Graadt van Roggenweg rijden?	De U-OV buslijnen hebben een functie voor de westzijde van de stad in combinatie met de tramlijn die hier overheen rijdt. Verplaatsting van deze buslijnen ligt niet voor de hand (anders dan voor de buslijnen 387, 388 en 400 via de Van Zijstweg), mocht het te zijner tijd nodig zijn om vanwege de OV-doorstroming/capaciteit bij de infrastructurele herontwikkeling hierin een keuze te maken.
269	C	Bijlage C 17			Knooppunten	In lijst met knooppunten staat Zeist Handelslaan (Noord), Kunt u bevestigen dat u hier de halte Handelscentrum bedoeld?	Nee dat kunnen wij niet bevestigen. De locatie van het Knooppunt Handelslaan is nog niet precies bekend. Voor uw bieding kunt u uitgaan van de halte Handelscentrum.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
270	D1 & D2 personeelsopgave Qbuzz & Keolis	-	-	-	Ziekteverzuim	Graag zouden wij van beide concessies het ziekteverzuimpercentage van 2018 en 2019 per maand, per vestiging, per directen en indirecten willen inzien. Dit om een goed beeld te krijgen van de situatie pre-covid. Kan Aanbesteder deze doen toekomen?	Door de concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht zijn de navolgende ziekteverzuimcijfers voor 2018 en 2019 per jaar aangeleverd: 2018: 10,30% De verdere uitsplitsing (per maand, per vestiging, per directen en indirecten) is niet beschikbaar. 2019: Amersfoort: 8,8% Bunnik: 11,9% Ede: 11,6% Montfoort: 10,3% Mijdrecht: 10,8% De verdere uitsplitsing (per directen en indirecten) is niet beschikbaar. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht levert niet meer aan dan het antwoord op vraag 271 en hetgeen is gedaan in de Personeelsopgave die voldoet aan Wp 2000
271	Personeelsopgaven					Graag ontvangen we het percentage ziekteverzuim Q1 en Q2 van 2023 van beide huidige concessiehouders	Door de concessiehouder Provincie Utrecht zijn de navolgende ziekteverzuimcijfers voor Q1 en Q2 van dit jaar aangeleverd: Q1 2023: 16,14% Q2 2023: 13,89% En door de concessiehouder Tram en Bus Regio Utrecht: Q1 2023: 18,3% Q2 2023: 18,7%
272	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz	ziekteverzuim			ziekteverzuim	Wij constateren dat in de opgave van Qubzz voor Utrecht binnen en Utrecht buiten de ziektepercentages identiek zijn. De overige statistieken zijn verschillend tussen Binnen en Buiten en lijken dus specifiek te zijn bepaald. Het lijkt ons niet juist om het ziektepercentage niet specifiek te bepalen, graag willen wij de specifieke ziektepercentages voor Utrecht binnen en Utrecht buiten ontvangen.	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat het niet mogelijk is in de huidige ziekteverzuimrapportages de concessieindeling Binnen en Buiten toe te passen.
273	E				Werkplaats Personeel	Voor beide percelen geldt dat het onderhoud wordt verricht door externe partijen. In hoeverre is dit personeel opgenomen in de personeelsopgaven?	Externe partijen die geen onderdeel zijn van het concern aan wie de concessie is verleend vallen niet onder de bescherming van de Wp2000 en zijn dan ook niet opgenomen in de personeelsopgaaf.
274	D2 personeelsopgave Qbuzz	-	-	-	Referentiesheet	De referentiesheet betreft enkel de afspraken aangaande de medewerkers die werkzaam zijn op de stallingen Westraven en Remiseweg. Kan Aanbesteder ook de referentiesheet van de overige stallingen in Utrecht Binnen delen met Inschrijvers?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
275	Onderhandelingsakkoord GVU	nvt	11	4	Sociaal statuut	De arbeidsvoorwaardelijke individuele rechten die onvoorwaardelijk van toepassing blijven, kunnen een substantieel effect hebben op de efficiency van diensten en daarmee op de totale personeelskosten. Deze rechten zijn dus van groot belang voor het calculeren van de kosten. Wilt u deze rechten, indien deze niet integraal onderdeel uitmaken van de gepubliceerde referentiesheets, beschikbaar stellen?	Zie beantwoording vraag 274 in deze Nota van inlichtingen
276	D1 personeelsopgave Qbuzz	-	Format 1a tabel personeelsopgave	-	Concessiehouder	Nadat de zittend vervoerder van Binnen haar personeelsopgave ten behoeve van deze Concessies heeft gedaan, is bekend geworden dat deze vervoerder de concessie Zuid-Holland-Noord heeft gewonnen. In haar opgave merkte de zittend vervoerder al op dat wezenlijke afwijkingen mogelijk zijn als gevolg van (onder andere) gewonnen concessies. Kunt u inschrijvende partijen voorzien van een geactualiseerde opgave ten behoeve van de nieuwe concessie Utrecht Binnen?”	Hiervoor wordt geen geactualiseerde opgave verstrekt.
277	D.1 Qbuzz	Referentiesheets	1A	5	Herstel en correctietijd	De defintie van Layover is ons niet duidelijk. Kunt u voor de volgende gevallen verduidelijken of dit onder 'Layover' valt?: 1. De tijd tussen 2 ritten, waarbij de dienst met een ander voertuig wordt voortgezet. De chauffeur zou immers nog enige tijd in zijn voertuig kunnen blijven zitten. 2. De tijd tussen aankomst met een rit en vertrek als passagier met een ander voertuig 3. De tijd tussen 2 ritten, waarbij de dienst met hetzelfde voertuig wordt voortgezet, en waarbij deze tijd als pauze wordt aangemerkt 4. Als antwoord op vraag 3 'Nee' luidt: de extra tijd bovenop de minimaal benodigde pauze. Als de pauze minimaal 30 minuten bedraagt, en er zit 40 minuten tussen 2 ritten, tellen de 10 extra minuten mee als Layover? 5. Tijdens het als passagier meerijden met een voertuig	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert ons dat Layover/Herstel- en correctietijd is gedefinieerd als de tijd tussen aankomst van een rit en vertrek van de volgende rit met waarbij de aankomende rit en de daaropvolgende vertrekkende rit met hetzelfde voertuig worden uitgevoerd en waarbij de chauffeur niet overstapt op een ander voertuig. Hier geldt ook als voorwaarde dat de tijd tussen de aankomende rit en vertrekkende rit niet volledig of deels als pauze is aangeduid in de dienst om te voldoen aan de pauzeregeling conform CAO OV.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
278	Deskundigenverklaring Q-Buzz Utrecht Binnen	Ziekteverzuim	J	7	Ziekteverzuim 2022	Q-Buzz rapporteert een verzuimpercentage van 17,2% in 2022. Voor een goede calculatie en plan van aanpak is het essentieel om te begrijpen hoe structureel dit verzuim is. Kunt u aangeven wat het gemiddelde verzuimpercentages is geweest van 2019 (pre-pandemie)? Kunt u aangeven welke verzuim categorieën het verzuim in 2021 en 2022 is opgebouwd? Kort (0 – 7 dagen); midden-lang (8 –42 dagen;) lang (43 – 365 dagen); extra lang (266 – 730 dagen) en de meldingsfrequentie. En/of kunt u een Arbojaarrapportage 2022 delen? Zijn er bijzondere oorzaken voor deze concessie aan te geven voor het relatief hoge verzuimpercentage van 17,2% (t.o.v. andere concessies)? Te denken valt aan bijvoorbeeld problemen of omstandigheden m.b.t. de werkdruk/ werkrooster/ wagenpark/werksfeer/ aanpak verzuimbegeleiding/ Arbodienst?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht levert niet meer aan dan het antwoord op vraag 271 en hetgeen is gedaan in de Personeelsopgave die voldoet aan Wp 2000.
279	Referentiesheet Utrecht Stad					Volgens de referentiesheet werken op dit moment in Utrecht Stad nog voornamelijk ex-GVU chauffeurs. Aangezien deze vallen onder de harmonisatie-afspraken hebben zij andere rechten dan de "nieuwe" chauffeurs die volledig onder de cao OV vallen. Om een inschatting te kunnen maken wat de impact is van deze afspraken in de individuele jaren van de concessie, onvangen wij graag een de leeftijdsopbouw en dedienstijd van het aantal ex-GVU medewerkers.	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
280	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz					In de personeelsopgave van Q-buzz staat in de toelichting op personeelsopgave 13 dec 2025 “Ook op deze peildatum zal sprake zijn van inzet van flexibel personeel van 90 fte.” Kunnen we hieruit concluderen dat Q-buzz op peildatum 31 januari 2023 ook al gebruik maakt van 90 fte flexibel personeel bovenop het over te nemen personeel?	In de personeelsopgave is in de tabel het aantal fte uitzendkrachten verwerkt dat op 31 januari 2023 werkzaamheden verrichtte.
281	D 1 Deskundigenverklaring Qbuzz				Indirecte lonen Qbuzz	De indirecte lonen zijn op prijspeil 31 januari 2023 en zijn exclusief de CAO-verhogingen zoals deze na deze datum zijn overeengekomen. Voor een zo goed mogelijke doorrekening ontvangen wij graag informatie welke indexatie per 1 januari 2023 is opgenomen en welke indexatie voor na deze datum is overeengekomen.	Zoals gemeld in de toelichting zijn de CAO-verhogingen zoals die na 31 januari 2023 zijn overeengekomen met de vakbonden niet verwerkt in de opgegeven loonkosten.
282	D 1 Personeelsopgave Qbuzz				Bedrijfsregelingen	Als 'Bedrijfsregeling' is alleen het onderhandelingsakkoord GVU bijgeleverd. In dit document wordt aangegeven dat de overige bedrijfsregelingen blijven bestaan en op te vragen zijn bij HR. Graag ontvangen wij alsnog zo spoedig mogelijk alle relevante regelingen.	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
283	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				Refentiesheets medewerkers standplaats Zeist	Bij de aangeleverde documenten is het document “referentiesheets” van Qbuzz opgenomen. In dit document staat omschreven (pagina 2, opmerking 4) dat dit document geldt voor de medewerkers die werkzaam zijn op de standplaatsen Utrecht stad, zijnde Westraven en Remiseweg. Wij zien verder geen referentiesheets voor medewerkers die werkzaam zijn op de standplaats in Zeist. Wij vragen u om ook de referentiesheets voor de medewerkers van de standplaats Zeist te verstrekken.	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
284	Deskundigenverklaring personeelsopgave Keolis	personeelsgegevens	I. Kosten	4	pensioenpremie	In de personeelsopgave verstrekt door Keolis onderdeel I. Kosten staat zowel onder bullet 2 als onder bullet 3 aangegeven dat dit (gedeeltelijk) pensioenpremie betreft. Kunt u bevestigen dat onder bullet 2 in de omschrijving per abuis ook pensioenpremie is afgedrukt en dat de verantwoorde kosten alleen sociale lasten betreft?	Zie beantwoording vraag 68 in de 1e Nota van Inlichtingen
285	D 1 + D 2 Deskundigenverklaring Keolis en Qbuzz				Overurentoeslag	Opvallend is dat de overurentoeslag voor directe medewerkers die door Keolis Buiten is betaald met € 4.418 voor 409 fte erg laag is. Zeker in relatie tot de € 52.487 voor 83,03 fte welke door Qbuzz Buiten is opgegeven. Graag ontvangen wij hiervoor een toelichting.	De personeelsopgaaf voldoet aan de Wp2000
286	D 2 Deskundigenverklaring Keolis				Eenmalige uitkering directe medewerkers	In de Deskundigenverklaring staat dat de loonsom is gebaseerd op de loonkosten over 2022. Graag vernemen wij welk bedrag aan éénmalige uitkering hiervan onderdeel is.	In de toelichting bij de opgaaf is gemeld welke onderdelen er in de loonkosten zijn verwerkt. Dit betreft geen eenmalige uitkeringen.
287	D 2 Deskundigenverklaring Keolis				Indirecte lonen Keolis	De indirecte lonen zijn gebaseerd op de gemiddelde loonsom over 2022. Voor de doorrekening ontvangen wij graag informatie welke indexatie na 2022 van toepassing is.	Zie beantwoording vraag 281 in deze Nota van inlichtingen
288	D 2 Deskundigenverklaring Keolis				Indirecte lonen Keolis	De opgave voor indirecte lonen is voor zowel Keolis Buiten als voor Keolis Binnen gebaseerd op de gemiddelde loonsom van 2022. Omdat in beide opgaven het aantal fte's een afspiegeling van het totaal aantal indirecte medewerkers van Keolis betreft, verwachten wij dat de gemiddelde loonsom per fte gelijk aan elkaar is. Volgens onze berekening betreft de gemiddelde loonsom voor Binnen € 90.713 en voor Buiten € 86.794. Graag ontvangen wij een verklaring voor dit verschil.	Wij kunnen uw berekening niet volgen. Uit beide opgaven blijkt een gemiddelde loonsom van € 86.747,-.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
289	D 2 Deskundigenverklaring Keolis Binnen en Buiten				Arbeidsvoorwaarden	Bij onderwerp E 2) en 3) Arbeidsvoorwaarden op pagina 4 zijn niet altijd aantallen opgegeven. Begrijpen wij het goed dat in deze gevallen het aantal nihil dient te zijn? Indien niet dan ontvangen wij graag alsnog een opgave.	U heeft dit goed begrepen
290	D 2 Deskundigenverklaring Keolis Buiten				Andere collectieve regelingen indirecte medewerkers	8,4 fte indirecte medewerkers kennen andere collectieve regelingen voor arbeidsvoorwaarden. De vermelding welke regelingen op deze medewerkers van toepassing zijn ontbreekt. Graag deze regelingen alsnog verstrekken.	De regeling is aangegeven in de opgaaf. Dit betreft CAO Multimodaal vervoer
291	D 2 Deskundigenverklaring Keolis Buiten				Medewerkers Service & Veiligheid	Kunt u aangeven hoeveel medewerkers S&V over een afgeronde BOA opleiding beschikken?	In de toelichting is gemeld dat de Service & Veiligheid medewerkers RTGB: Status 3 hebben op de peildatum
292	D 2 Deskundigenverklaring Keolis Buiten				Productieondersteuning	3,0 fte hebben de functie Medewerker Productieondersteuning. Wilt u aangeven welke werkzaamheden u hieronder zoal verstaat, of deze medewerkers ook als chauffeur inzetbaar zijn en waarom deze medewerkers niet tot het indirecte personeel worden gerekend?	Deze medewerkers betreffen de Medewerkers Service en Veiligheid en zijn directe medewerkers. De regel waar Medewerker Service & Veiligheid vermeld staat in de brief betreft de 2,3 fte Medewerker Servicepunt. Dit is een verschrijving in de tabel bij de brief. De overige gegevens wijzigen hierdoor niet.
293	D 2 Personeelsopgave Keolis				Bedrijfsregelingen	De bijlage "Bedrijfsregelingen en voorstellen PU t.b.v. artikel 40 overleg" noemt een aantal relevante stukken en documenten die niet zijn bijgeleverd maar wel van belang zijn om kosten en andere consequenties juist te kunnen bepalen. Voorbeelden hiervan lijken te zijn Addendum indirecte medewerkers Novio N.V. 2011, Addendum Novio 2009, Einde dienstuitkering, memo FA2015-038, Jubileumregelingen CXX juli 2015, etc. Graag ontvangen wij alsnog zo spoedig mogelijk alle relevante regelingen.	De concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht geeft aan dat het document “Bedrijfsregelingen en voorstellen PU tbv artikel 40 overleg” destijds voor volledigheid bij de personeelsopgave meegeleverd is. Dit om inzicht te geven in de middelste kolom “regeling Syntus wordt” en “Opmerking vraag” bij de originele set documenten die destijds is behandeld bij de artikel 40 overleggen ten behoeve van de overgang naar de concessie Provincie Utrecht 2016-2023.
294	Bijlage E1 en E2 overnameregeling	-	-	-	Overnameregelingen Binnen en Buiten	In de overnameregelingen Binnen en Buiten (E1 en E2) worden artikelen op verschillende manieren beschreven. Bijvoorbeeld in E2 Overnameregeling Buiten wordt onder punt 4. Op verzoek van de Concessiehouder wordt er een onafhankelijke deskundige aangewezen. Deze wordt in beginsel gekozen in samenspraak tussen de zittende concessiehouder PU en de Concessiehouder. In E1 Overnameregeling Binnen onder punt 5. Concessieverlener heeft het recht om een onafhankelijke technisch deskundige te benoemen om na te gaan of de assets conform onderhouds-/ fabrieksvoorschriften zijn onderhouden. Indien bij overdracht van de assets blijkt dat er sprake is van een onderhoudsachterstand en/of matig onderhoud dan zullen de kosten hiervan voor rekening van de zittende concessiehouder zijn. Kunt u deze verschillen toelichten cq kunt u de regelingen identiek maken voor Binnen en Buiten?	De verschillen tussen de bijlagen E1 en E2 zijn het gevolg van verschillen tussen de bestaande afspraken tussen de Provincie en de huidige concessiehouders. De bewoordingen van de bijlagen E1 en E2 sluiten zoveel mogelijk aan bij de bestaande afspraken.
295	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	1	1 en 5	1	Elektrische bussen	Er wordt aangegeven dat er de mogelijkheid bestaat dat er onderhoudsachterstand aanwezig is op de over te nemen bussen. Wordt deze onderhoudsachterstand opgelost voor de start van de concessie? Zo niet, hoe wordt omgegaan met de verminderde beschikbaarheid van bussen als gevolg van het herstel?	Uitgangspunt van de bestaande afspraken met de huidige concessiehouders is dat eventueel achterstallig onderhoud vóór het einde van de huidige concessies wordt weggewerkt. Gebeurt dat niet, dan zal een onafhankelijke deskundige bepalen met welk bedrag de overnamewaarde in dat geval zal worden verlaagd. Naar het oordeel van de Provincie kan de onafhankelijke deskundige daarbij ook rekening houden met de verminderde beschikbaarheid van bussen, maar het is aan de onafhankelijke deskundige daarover een oordeel te geven.
296	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	1	1 en 5	1	Elektrische bussen	We missen veel informatie betreffende de over te nemen bussen zoals, maar niet uitputtend: batterij-capaciteit, state of health van de batterij, levensduur / inzet garantiewaarden, her-investeringen batterijen (voor aanvang concessie) etc. Wij verzoeken u deze informatie per asset aan te leveren?	Zie bijlagen onder E 1 Overname van assets Concessie Utrecht Binnen die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Daarbij staat nog een vraag uit het verloop van de state of health (SoH) waarde in tijd en de laadcurves.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
297	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	1	a & b	1	Over te nemen assets	In de overnameregeling zijn 69 over te nemen electrische bussen, 59 over te nemen laders opgenomen. Kunt u aangeven of dit betekent dat er geen mogelijkheid bestaat om alle bussen gelijktijdig te laden en dat er dus busbewegingen moeten plaatsvinden om alle bussen geladen te krijgen?	Er zijn meer laders die overgenomen worden dan oorspronkelijk aangegeven in bijlage E 1. Een gecorrigeerde versie van bijlage E 1 wordt met deze Nota van Inlichtingen toegestuurd aan partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Zie ook het bestand "Laadinfra PU ter overname" op 28 augustus 2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
298	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	Overnamelijsten	Voor Remiseweg zijn in de lijst 35 laders (om niet) ter overname opgenomen. In de factsheet van de Remiseweg staat bij aantal laders: (11x50 + 36x60). Kunt u bevestigen of het in de factsheet genoemde aantal laders correct is?	Zie beantwoording vraag 297 in deze Nota van inlichtingen
299	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	Overnamelijsten	Voor Remiseweg zijn in de lijst 35 laders (om niet) ter overname opgenomen. In de factsheet van de Remiseweg staat bij aantal laders: (11x50 + 36x60). Als het aantal genoemde laders in de factsheet correct is, betekent dit dat de in de overnamelijsten 12 niet genoemde laders niet beschikbaar zijn?	Zie beantwoording vraag 297 in deze Nota van inlichtingen
300	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	Overnamelijsten	Zijn er voor het onderhoud van de over te nemen bussen speciale gereedschappen/software nodig?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
301	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	Overnamelijsten	Mocht er voor het onderhoud van de over te nemen bussen speciale gereedschappen/software nodig zijn. Kunt u deze specificeren en behoren deze speciale gereedschappen tot de assets die overgaan? Indien op een later moment toch blijkt dat er speciale gereedschappen nodig zijn, kunnen de kosten voor deze gereedschappen in rekening worden gebracht bij de concessieverlener?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
302	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	Overnamelijsten	Indien op een later moment toch blijkt dat er speciale gereedschappen nodig zijn, kunnen de kosten voor deze gereedschappen in rekening worden gebracht bij de concessieverlener?	Nee, dit is iets tussen de zittende concessiehouder en de nieuwe Concessiehouder.
303	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	overnamelijsten	Is er voor het onderhoud van de over te nemen bussen alle benodigde informatie beschikbaar zoals onderhoudsplannen, onderhoudsinstructies, materiaallijsten etc?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert dat dit het geval is.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
304	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	overnamelijsten	Kan er een opgave gedaan worden van de strategische reservedelen voorraad van de over te nemen bussen?	Met de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht zijn geen afspraken gemaakt over het overnemen van strategische reserverdelen.
305	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	7	overnamelijsten	Zijn alle onderdelen te verkrijgen voor het instandhouden van de over te nemen bussen of is er sprake van obsolesence? Indien er sprake is van obsolesence, kunt u aangeven wie is er dan verantwoordelijk voor de modificatie?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft met betrekking tot de Ebusco's 2.1 aan dat er een risico bestaat dat dit zich voordoet, omdat hier geen 15 jaars afspraken over obsolesence zijn gemaakt.
306	Bijlage E 1 overnameregeling	-	-	-	Level playing field	Bent u bereid om de volledige vloot van 21 en 24 meter bussen van de concessie Binnen op te nemen in de overnameregeling, dit ten behoeve van het level playing field, conform de aantallen die zullen rijden in december 2024?	Nee. Wij wijzen u op bepaling 3.2.8 waarin tot 2028 een uitzondering gemaakt wordt indien partijen niet kunnen beschikken over dubbelgelede Bussen. Zie ook beantwoording op vraag 331 in deze Nota van Inlichtingen.
307	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	-	Telematica	In de over te nemen bussen is telematica aanwezig, die overgenomen dient te worden. Hiertoe behoort ook pinapparatuur. De pinapparatuur moet omgezet worden naar de nieuwe concessiehouder. Dit is niet met alle pinapparatuur mogelijk. Kunt u bevestigen dat de apparatuur kan worden omgezet en kunt u aangeven door wie de pinapparatuur moet worden omgezet?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat er is geen pinapparatuur aanwezig zal zijn. Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
308	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	-	Telematica	In de over te nemen bussen is telematica aanwezig die overgenomen dient te worden. Kan er per type bus een systeembeschrijving van het gehele telematicasysteem inclusief architectuurplaat worden verstrekt?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht zal een architectuurplaat opleveren van het telematicasysteem zoals dat bij overdracht eruit zal zien. Na ontvangst zullen wij deze zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Zie verder het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
309	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	-	Telematica	Zijn er voor de over te nemen telematica speciale gereedschappen/ software nodig om het onderhoud te kunnen laten uitvoeren (bijvoorbeeld voor het kunnen testen van de VECOM / VETAG).	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
310	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	-	Telematica	Indien er voor de over te nemen telematica speciale gereedschappen/ software nodig zijn om het onderhoud te kunnen laten uitvoeren (bijvoorbeeld voor het kunnen testen van de VECOM / VETAG). Kunt u deze specificeren en behoren deze speciale gereedschappen tot de assets die overgaan? Indien op een later moment toch blijkt dat er speciale gereedschappen nodig zijn kunnen de kosten voor deze gereedschappen in rekening worden gebracht bij de concessieverlener?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
311	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen	-	-	-	Elektrische laadinfrastructuur	Zijn de laders op afstand uitlleesbaar en wordt data van de laders vastgelegd. Zo ja, kan deze data beschikbaar worden gemaakt? Zo nee, kan deze informatie vanuit de data uit de bussen beschikbaar worden gesteld.	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert dat de laders op afstand uitleesbaar zijn. Hiervoor beschikken de laders over een datalogger die via het GSM netwerk de data kan versturen. Zie beantwoording vraag 318 voor beschikbaar gestelde data.
312	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u de specificaties per lader / laadkast / plug / contacthood opgeven, inclusief: * Maximaal vermogen per stekker / contacthood (zowel fabrieksspecificaties als zoals geïnstalleerd indien door de installatie [kabeldiktes] beperkt) * Mogelijke dynamische werking van de laders, zoals bijvoorbeeld 1 x 300kW en/of 5 x 60kW?	Zie het bestand "Annex 2_Combining power (6x50kW)_Qbuzz_EKO.pdf" die d.d. 12-09-2023 wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
313	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u aangeven of en welke van de over te dragen laders niet conform minimaal OCPP 1.6 kunnen communiceren? En indien ja, welke laders (geldt met name voor de Chademo laders bij Remiseweg)?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert dat alle laders beschikken over OCPP 1.6, behalve Chademo laders op de Remiseweg. Deze laders zijn niet op afstand uit te lezen/aan te sturen.
314	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u aangeven hoe de voeding per remise met netaansluiting voor laadinfra wordt gedeeld met andere verbruikers zoals de werkplaats, huisvestiging of bij Remiseweg, de tram? Kunt u technische tekeningen hiervan beschikbaar stellen, met name een elektraschema met netaansluiting, middenspanningsschakelvelden, transformatoren, bemeteringen en LS-verdeling naar nevengebruikers?	De laadinfra wordt apart bemeterd. Wel is er een gedeelde netaansluiting. Zie ook bijlagen hierover die worden gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
315	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Aanvullend op de vragen 71 en 76 (contractvermogens per locatie) uit de 1e Nota van Inlichtingen, kunt u het huidige vermogensprofiel van eventueel nevengebruikers ter beschikking stellen?	Nee, wij hebben geen inzicht in het gebruik van nevengebruikers.
316	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u aangeven of de netaansluiting bij Vechtse Banen wordt overgedragen? En indien ja, kunt u de huidige netaansluiting waarde, transformator configuratie, en gecontracteerd vermogen ter beschikking stellen?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
317	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u aangeven of de netaansluiting (laadinfrastructuur) bij de busremise in Zeist wordt overgedragen? En indien ja, kunt u de huidige netaansluiting waarde, transformator configuratie, en gecontracteerd vermogen ter beschikking stellen?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
318	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Lader specificaties	Kunt u informatie over de huidige betrouwbaarheid van de over te dragen laders beschikbaar stellen? Zoals: * Een willekeurige steekproef van ruwe laadsessies vanuit OCPP met minimaal laadduur (tijd tussen begin en einde laadsessie), geladen energie, bustype en ladertype (bij voorkeur 100+ laadsessies voor een individuele lader, of 1000+ laadsessies voor een type lader) - dit geeft een beeld van hoe vaak een laadsessie wordt afgebroken, en of de communicatie tussen bus en lader stabiel blijft * Informatie over de uptime / beschikbaarheid van de laders over de levensduur (of tenminste over de afgelopen 12 maanden of dergelijke periode)	Zie bestand "Selectie laadmoment_data.xlsx" die d.d. 12-09-2023 wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
319	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	In de stukken ontbreekt de specificaties van de bussen, denk hierbij aan de stoelindelingstekening, type stoelen, klimaatsysteem, klimaatstrategie, etc. Wij verzoeken de Provincie om deze met alle Inschrijvers te delen, zodat alle partij over dezelfde informatie beschikken.	Zie beantwoording vraag 296 in deze Nota van inlichtingen
320	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	In de stukken ontbreken de bruto en netto batterijcapaciteit van de over te nemen bussen. Kunt u aangeven wat zowel de bruto als de netto batterijcapaciteit is in kWh?	Zie beantwoording vraag 296 in deze Nota van inlichtingen
321	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	Kunt u bevestigen dat de over te nemen Bussen volledig voldoen aan de in het Programma van Eisen gespecificeerde voorwaarden? Zo nee, bent u bereid hiervoor dispensatie te verlenen?	Nee, dat kunnen wij niet bevestigen. Om die reden zijn in het Programma van Eisen een aantal bepalingen opgenomen met uitzonderingen voor de over te nemen Bussen: 4.2.18 (Toegankelijkheid) en 5.1.4 (Zero emissie i.r.t. Klimaatbeheersing). Daarnaast zijn in 4.3.3 bepalingen te vinden over de over te nemen Bussen i.r.t. de huisstijl. Aan 4.3.3 wordt toegevoegd: "Het interieur van over te nemen Bussen/Auto's hoeft niet te voldoen aan de huisstijl voor zover dat bij overname niet voldoet.". Mocht tijdens de implementatie blijken dat over te nemen Bussen/Auto's niet voldoen aan het PvE op punten die niet onder de hiervoor genoemde bepalingen vallen, treden Provincie en Concessiehouder in overleg. Provincie zal hier in redelijkheid mee omgaan.
322	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	Is het onderhoudscontract overdraagbaar en dus over te nemen door de nieuwe vervoerder?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert ons dat er geen onderhoudscontract is met de leverancier.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
323	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	Kunt u aangeven wat de gemaakte inkooponderhoudscontract afspraken zijn in relatie tot de bus en batterij van de over te nemen bussen?	Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
324	Bijlage E1	Algemeen	-	1	Elektrische bussen	Kunt u de gemaakte inkoopcontract afspraken (zoals: batterij condities, vervangingskosten, DOD, SOH, max laadvermogen stekker en pantograaf, etc.) in relatie tot de batterij van de over te nemen bussen ter beschikking stellen? Met deze informatie kunnen wij onze bieding juist specificeren.	Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
325	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In de lijst van over te nemen telematica apparatuur wordt niet duidelijk aangegeven welke onderdelen onder overnameregeling vallen. -Kar modem, is dit inclusief de antenne en bekabeling naar de boordcomputer van de chauffeur? -Pinpad, is dit inclusief de verkoop terminal en bekabeling? -Beeldscherm, welk beeldscherm betreft dit? Welk systeem is hieraan gekoppeld? -Vetag/Vecom is dit inclusief antenne en bekabeling naar de boordcomputer van de chauffeur? -Spreeksleutel Icom. Deze is bij de schouw niet geconstateerd. -Passagier displays, is dit inclusief centrale aansturing en bekabeling naar de boordcomputer van de chauffeur? -360 graden camera, is dit inclusief centrale opslag van beelden (DVR) en eventuele koppeling met de wal?	Zie beantwoording vraag 308 in deze Nota van inlichtingen
326	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In de beschrijving van over te nemen telematica apparatuur wordt niet aangegeven hoe de diverse systemen communiceren met het voertuigvolg systeem van de bus. Welk transmissie protocol en medium wordt toegepast? Valt dit ook onder de overnameregeling?	Zie beantwoording vraag 308 in deze Nota van inlichtingen
327	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In de beschrijving van over te nemen telematica apparatuur wordt geen OV Chipkaartapparatuur genoemd. Aanname is dat deze door de huidige concessiehouder wordt verwijderd. Wordt hierbij ook de bekabeling en achterliggende netwerkapparatuur verwijderd?	Zie beantwoording vraag 308 in deze Nota van inlichtingen
328	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In de beschrijving van over te nemen telematica apparatuur wordt de Pinpad genoemd. Meestal zijn pinpads gekoppeld aan een payment provider of merchant wat niet overdraagbaar is naar een andere concessiehouder. Kunt u bevestigen dat de pinpad overgenomen kan worden door een andere concessiehouder?	Zie beantwoording vraag 307 in deze Nota van inlichtingen
329	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In de bussen zijn meerdere camera's geconstateerd. Deze worden niet in de overnameregeling genoemd. Aanname is dat deze worden verwijderd door de huidige concessiehouder. Hoe worden eventuele onstane gaten afgewerkt?	Zie beantwoording vraag 308 in deze Nota van inlichtingen
330	Bijlage E1 Utrecht binnen	Telematica		6	Boordapparatuur	In een aantal bussen is een Viriciti datahub geconstateerd met een koppeling met de CANBUS van het voertuig. Aanname is dat deze door de huidige vervoerder zal worden verwijderd. Blijft na de uitbouw de mogelijkheid om te koppelen met de CANBUS beschikbaar en zijn alle over te nemen voertuigen hiervan voorzien?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat het onder de verantwoordelijkheid valt van de nieuwe vervoerder om een dergelijke koppeling te realiseren
331	Bijlage E1 over te nemen assets Utrecht Binnen			1	over te nemen bussen	Tot onze verbazing nemen wij slechts 69 elektrische bussen (waarvan 35 geleed) over van de huidige concessiehouder en geen enkele dieselbus. Een dergelijke overnameregeling verhoudt zich op geen enkele wijze tot de navolgende eisen in de aanbestedingsleidraad: > 5.5.1, lid 2, 3e bullit (pag 34): "Voor Concessie Utrecht Binnen dient minimaal 65 % van de aangeboden Bussen (dubbel-)geleed (≥ 18 meter) te zijn waarvan in 2029 minimaal 22 Bussen langer is dan 20 meter t.b.v. lijn 28." > 5.5.5 G2 Materieel- en transitieplan ZE (pag. 40) " Doelstelling .....Daarbij is het de ambitie om per (uiterlijk 31 december) 2028 de transitie gemaakt te hebben naar een 100% Zero-Emissiebus-systeem, waarbij een betrouwbare implementatie van ZE van groot belang is voor de Provincie. > Nota van uitgangspunten, hoofdstuk 4 (pag. 33): "We hebben de voorkeur de instroom van de nieuwe zero-emissie-busvloot (circa 450 ZE-bussen) gespreid te laten plaatsvinden in de eerste jaren van de concessie (dus vanaf eind 2025 tot eind 2028). " Dit laatste zien we ook terug in zowel PvE (pagina 6) als gunningssystematiek; een 'Big Bang' naar zero-emissie met de nodige (levertijd- of inzetbaarheids) risico's wordt door u niet gewaardeerd. Het probleem dat ontstaan is het volgende; Van de genoemde 450 ZE bussen per 2028 rijden er ongeveer 300 in Binnen, waarvan er ca. 200 (=65%) geleed of dubbel geleed dienen te zijn. De winnende inschrijver neemt 35 gelede bussen over en dient er dus 165 bij te 'vinden'. Op de 2e hands markt zijn slechts enkele (bestekconforme) gelede bussen te vinden en geen dubbel gelede.	1) Bijlagen E1 en E2 volgen 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. 2) De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is verder niet bereid tot aanvullende overnameafspraken. 3) Conform het bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) willen we nieuwe bussen enkel als zero emissie-materieel in laten stromen. Daarnaast prefereren wij een betrouwbare ZE-implementatie boven een zo snel mogelijke overgang naar ZE ('big bang'). Dus dit betekent dat wij bij de gunningscriteria geen extra punten verlenen voor een eerdere instroom van ZE-materieel dan 2028, en daarmee dus accepteren dat er dieselmaterieel wordt ingezet. Indien tweedehands materieel niet bestekconform is, is de Provincie bereid om voor dit materieel ontheffing te verlenen tot uiterlijk 31 december 2028 van PvE-eisen aangaande het materieel, mits onderbouwd is waarom er niet aan bepaalde eisen voldaan kan worden. Voor de volgende eisen wordt geen ontheffing verleend: 4.2.2 (instaphoogte), 4.2.6 (rolstoelplaatsen), 4.2.7 (rolstoelplaatsen - wel kan ontheffing verleend worden voor één in plaats van twee rolstoelplaatsen), 4.2.9 (inrichting rolstoelplaatsen), 4.2.13 (rolstoelplank), alle eisen in artikel 4.3 (Uiterlijk Materieel en reclame), 4.4.5 (onderhoud), 5.1.1 (milieuprestatie).

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
332	Bijlage E1 over te nemen assets Utrecht Binnen			1	over te nemen bussen	(vervolg vraag) Dit betekent dat een inschrijver: a) 165 nieuwe diesels moet kopen die slechts tot 2028 rijden, wat onbetaalbaar en niet duurzaam is; of b) 165 nieuwe (dubbel)gelede ZE-bussen moet kopen, hetgeen feitelijk de niet gewenste en bovendien risicovolle 'Big Bang' betekent. Effectief betekent dit dat geen enkele partij, behalve de huidige vervoerder, kan inschrijven omdat zij niet kunnen voldoen aan de uitvraag, terwijl bijna 100 van de huidige gelede bussen qua leeftijd bestekconform zijn. Naar onze mening is dit een ernstige schending van het level playing field. Een dergelijke schending gaat veel verder dan het reguliere voordeel van een zittend dienstverlener. Het betekent het verschil tussen wél of niet kunnen inschrijven. Een vergelijkbare argumentatie is er ook voor de standaard (d.w.z. niet-gelede) bussen. Onze vragen hierbij zijn: 1) Waarom is er bij Utrecht Buiten wel een overnameregeling voor de dieselvloot en niet bij Utrecht Binnen? 2) Bent u bereid een overnameregeling voor de bestekconforme huidige dieselvloot van de zittende vervoerder in het bestek op te nemen ? 3) Zo nee, waarom niet ? Kunt u daarbij vervolgens aangeven op welke wijze u het level playing field dan wel zult herstellen? 4) Zo ja, kunt u zo spoedig mogelijk de overname regeling publiceren ? Wij willen u vragen onze vragen zo spoedig mogelijk tussentijds te beantwoorden gezien het grote belang om duidelijkheid op dit onderwerp te hebben en het tijdspad om een goed bod uit te brengen.	Zie beantwoording vraag 331 in deze Nota van inlichtingen
333	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen			6	POD auto's	Tijdens de schouw bleek dat er meerdere POD auto's in gebruik zijn. Deze auto's staan niet opgenomen in de overname regeling. Mogen we hier uit opmaken dat deze niet behoren tot de assets die overgaan naar de nieuwe Concessiehouder?	Ja.
334	BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen			6	S&V voertuigen	Tijdens de schouw bleek dat er meerdere S&V voertuigen in gebruik zijn. Deze auto's staan niet opgenomen in de overname regeling. Mogen we hier uit opmaken dat deze niet behoren tot de assets die overgaan naar de nieuwe Concessiehouder?	Ja.
335	Schouw locatie Remiseweg				Aantal pantograaf laadplaatsen.	Uit de schouw van de locatie aan de Remiseweg blijkt dat er 36 pantograafladers aanwezig zijn (12 straten/3 per straat). In de overname regeling bijlage 1C staat dat er op de Remiseweg 35 aanwezig zijn. Het aantal van 35 staat ook genoemd in bijlage 1 B - Informatie over de over te nemen assets Concessie Utrecht Binnen. Kunt u dit verschil verduidelijken of aanpassen in de stukken?	Zie beantwoording vraag 297 in deze Nota van inlichtingen
336	Schouw locatie Remiseweg				Laadvermogen pantograaf laadplaatsen	Kan het vermogen van de pantograafladers worden gespecificeerd. Indien het laadvermogen van de laders verschilt, kunt u dan ook het laadvermogen per positie opgeven?	Zie bestanden onder E 1 Overname van assets Concessie Utrecht Binnen die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
337	Schouw locatie Remiseweg				Stekkerladers	Uit de schouw van de locatie Remiseweg blijkt dat er stekkerladers aanwezig zijn (o.a. EKO Energetica). Deze stekkerladers staan niet opgenomen in andere documenten bijvoorbeeld in bijlage 1C Elektrische laadinfrastructuur Overnameregeling en in Bijlage E1 - Informatie over de over te nemen assets Concessie Utrecht Binnen. Behoren de stekkerladers ook tot de over te nemen elektrische laadinfrastructuur? Zo ja, kunt u inschrijvende partijen informatie (aantal, type, laadvermogen, toepasbaarheid per bustype, onderhoudsschema, onderhoudsadministratie) van deze stekkerladers beschikbaar stellen?	Zie beantwoording vraag 297 in deze Nota van inlichtingen
338	Schouw algemeen				Laadinfra	Kan er een overzicht worden verstrekt van alle laadinfra ten behoeve van de concessie Utrecht Binnen, dat minimaal bestaat uit: type laders, aantal, exacte locatie, vermogen, toepasbaarheid per voertuigtype, onderhoudsschema, onderhoudsadministratie (uitgevoerd onderhoud en storingsoverzicht) en overige van belangzijnde documentatie?	Zie het bestand "Laadinfra PU ter overname" op 28 augustus 2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd en de bijlagen onder E 1 Overname van assets Concessie Utrecht Binnen die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
339	Schouw Bus				Bussen die behoren tot de over te nemen assets Concessie Utrecht Binnen	Uit de schouw blijkt dat sommige type elektrische bussen zijn uitgerust met een diesel Webasto. Kan er gespecificeerd worden welke type bussen voorzien zijn van een diesel Webasto?	Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
340	Schouw Bus				Bussen die behoren tot de over te nemen assets Concessie Utrecht Binnen	Beschikken de bussen van dit type over 'pré heating en cooling? Zo ja, werkt deze functie ook tijdens het laden? Hoe wordt deze functie geactiveerd (LMS? Vervoerderspecifiek)?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
341	Schouw Bus				Bussen die behoren tot de over te nemen assets Concessie Utrecht Binnen	Is het mogelijk dat met het verwijderen van vervoerderspecifieke apparatuur een probleem kan onstaan middels de integriteit van enig voertuig gebonden systeem? Denk hierbij o.a. aan de communicatie tussen bus en laadinfra?	Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
342	Schouw				Telematica - van de bussen die behoren tot de overnemen te assets Concessie Utrecht binnen.	Tijdens de schouw kon de hardware van het camerasysteem niet worden bekeken (locatie was niet bekend). Kan er van het camerasysteem in de Heuliez en Ebusco een systeembeschrijving worden gedeeld en een opgave worden gedaan van de hardware?	Zie het bestand "Overnamevloot PU.xlsx" die d.d. 12-09-2023 is gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
343	Schouw				Telematica - van de bussen die behoren tot de overnemen te assets Concessie Utrecht binnen.	Zijn er reservedelen, die behoren tot de over te nemen telematica assets? Zo ja, kunt u specificeren welke reservedelen dit betreft, de aantallen en de staat?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan die er niet zijn.
344	Schouw				Voertuigdata	Uit de schouw blijkt dat (een deel) van de bussen, die behoren tot de over te nemen assets Concessie Utrecht binnen beschikken over een datahub (Viriciti). Kan er een dataset beschikbaar worden gemaakt van de data, die wordt vastegelegd, waaronder staat van de voertuigbatterij, verbruikgegevens en laadsessies?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
345	Schouw locatie Westraven				Werkplaats installaties	Tijdens de schouw kon niet specifiek gemaakt worden welke werkinstallaties tot de over te nemen assets behoort. Kan dit inzichtelijk worden gemaakt door middel van een foto van de over te nemen installatie, een beschrijving, de over te nemen aantallen, functie, onderhoudshistorie, onderhoudsschema, indien van toepassing het aantal draaiuren?	Zie document E 3 die zo snel mogelijk wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Overige gegevens zijn niet beschikbaar
346	Schouw locatie Westraven				Installaties	In het document BIJLAGE E1, Overnameregeling Assets concessie tram en bus Regio Utrecht t.b.v. de Concessie Utrecht Binnen staat een overzicht met werkplaats installaties. In dit overzicht staan verkeerde aantallen benoemd. Kunt u deze aanpassen?	Zie document E 3 die zo snel mogelijk wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Document E 1 wordt hierop aangepast
347	Schouw locatie Westraven				APK teststraat	In de Apk teststraat is een remmentestbank aanwezig. Behoort deze tot de overname regeling?	De APK teststraat is onderdeel van de overnameregeling. De remmentestbank is onderdeel van APK teststraat
348	Schouw locatie Westraven				Mobiele laders	In de werkplaats op de locatie westraven zijn diverse mobiele laders aanwezig voor bussen aanwezig.. Deze staan niet opgenomen in de overnmame regeling. Kunt u bevestigen dat deze mobiele laders niet tot over te nemen installaties behoren?	Dat bevestigen wij
349	Schouw locatie Westraven				Airco onderhoudsappartuur	Deze staan niet opgenomen in de overnmame regeling. Kunt u bevestigen dat deze mobiele laders niet tot over te nemen installaties behoren?	Dat bevestigen wij
350	Schouw locatie Westraven				Tankinstallatie	Beschikt de tankinstallatie over een registratiesysteem waarmee het bijtanken van bussen geregistreerd kan worden?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
351	Schouw locatie Centraal Station				Snellaadapparatuur	Op Centraal Station zijn er twee OC laders aanwezig.Wat is hier het aansluit- gecontracteerd vermogen en wat is het laadvermogen per lader?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan het contractvermogen 900kW is en vermogen per lader 450kW.
352	Geen Schouw locatie Vechtsebanen				Snellaadapparatuur	In Vechstebanen zijn er twee OC laders aanwezig.Wat is hier het aansluit- gecontracteerd vermogen en wat is het laadvermogen per lader?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
353	Schouw locatie Lunetten				Snellaadapparatuur	In Lunettten zijn er twee OC laders aanwezig. Er zijn vier laders van EKO Energetyka aanwezig met een laadvermogen van 450KW. Worden er twee van de vier laders gebruikt?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft er op deze locatie 2 laders staan met elk een vermogen van 450kW
354	Schouw Remiseweg				Opkomstlocatie	Tijdens de schouw is aangegeven dat de opkomst locatie behoort tot de overname regeling danwel tot het gehuurde. Dit blijkt niet uit de aanbestedingsdocumenten. Kunt u hier helderheid over geven?	De opkomstlocatie bij Remiseweg hoort bij de over te nemen assets, zie bijlage E1.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
355	Schouw Remiseweg				Opkomstlocatie	Indien de opkomstruimte behoort tot de over te nemmen assets kunt u hier alle van toepassing zijnde informatie over beschikbaar stellen (overname prijs, afschrijvingsperiode, plattegrond, aanwezige voorzieningen, activiteitenbesluit etc)?	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
356	Schouw locatie Westraven				over te nemen assets	Zijn met de over te nemen installaties op de locatie Westraven alle onderhoudswerkzaamheden uit te voeren aan de over te nemen bussen van de concessie Utrecht binnen? Zo nee, kunt u specificeren welke zaken niet uitgevoerd kunnen worden en welke middelen daarvoor ontbreken op de overname lijst?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
357	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				Inzetbaarheid Zero-emissiebussen	Volgens het PvE mogen ZE-bussen niet ouder zijn dan de door de fabrikant gegarandeerde levensduur. De over te nemen Heuliez bussen en de Ebusco 2.2 bussen worden in 15 jaar afgeschreven. Voor de Ebusco 2.1. bussen is dit 13 jaar. Betreffen de 13 en 15 jaar eveneens de gegarandeerde levensduur of wijkt deze hiervan af? Graag vernemen wij uw antwoord zo spoedig mogelijk.	Voor deze bussen is door de fabrikant geen gegarandeerde levensduur afgegeven. De over te nemen Heuliez-bussen en Ebusco 2.2-bussen mogen tot het einde van de Concessie worden ingezet. Voor de Ebusco 2.1-bussen geldt een maximale inzetduur van 13 jaar (d.w.z. 13 jaar en 0 dagen, zie beantwoording vraag 247).
358	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				Inzetbaarheid Zero-emissiebussen	Indien de afschrijvingstermijn van de 20 Ebusco 2.2 bussen en van 4 Heuliez bussen ook de door de leverancier gegarandeerde levensduur is mogen deze bussen uit 2020 volgens het PvE ingezet worden tot maximaal ergens in 2035. Dit is het laatste concessiejaar. Verwacht u van inschrijvers dat zij in dit laatste jaar nog gaan herinvesteren of bent u bereid voor deze bussen een uitzondering op te nemen?	Zie beantwoording vraag 357 in deze Nota van inlichtingen
359	E 1 Overname assets Utrecht Binnen				Inzetbaarheid Zero-emissiebussen	Er ontbreekt in de informatievoorziening tot welk moment de batterijen van de over te nemen ZE-bussen naar verwachting bruikbaar zijn en of deze voor aanvang van de concessie vervangen worden. Graag ontvangen wij deze informatie.	Zie beantwoording vraag 296 in deze Nota van inlichtingen
360	E 1 Overname assets Utrecht Binnen				Inzetbaarheid Zero-emissiebussen	Er ontbreekt in de informatievoorziening de specifieke eigenschappen van de batterijen van de over te nemen ZE-bussen zoals huidige capaciteit, verbruik en maximale toelaatbare laadsnelheid. Graag ontvangen wij deze informatie.	Zie beantwoording vraag 296 in deze Nota van inlichtingen
361	E 1 Overname Assets Utrecht Binnen				Kilometerstanden	Van de bussen ontbreken de actuele kilometerstanden. Om een juiste inzet van de assets te kunnen bepalen ontvangen wij deze graag zo spoedig mogelijk.	Zie bijlagen onder E 1 Overname van assets Concessie Utrecht Binnen die d.d. 04-09-2023 en d.d. 12-09-2023 zijn gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
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.
363	E 2 Overname Assets Utrecht Buiten				Leeftijd bussen	De datum tenaamstelling ontbreekt op de over te nemen bussen vanuit de Concessie openbaar vervoer Provincie Utrecht. Wilt u de opgave aanvullen en opnieuw verstrekken?	Zie aangepast document E 2 - Overname assets Concessie Utrecht Buiten dat zo snel mogelijk wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
364	Schouw Westraven, Remiseweg				Uit te voeren activiteiten	Welke processen en activiteiten kunnen uitgevoerd worden op de locaties Westraven en Remiseweg? Kan er een uitputtende lijst worden gedeeld, waaruit blijkt welke processen/ activiteiten op de betreffende locaties kunnen worden uitgevoerd. Hierbij kunt u denken aan bijvoorbeeld: stallen van bussen, laden van bussen, uitvoeren reinigingswerkzaamheden, etc. En zijn deze activiteiten aantoonbaar in lijn met het activiteitenbesluit voor deze locaties?	Nee, een uitputtende lijst is niet beschikbaar.
365	E1 en E2				Opgave voorzieningen brandpreventie	Graag ontvangen wij van u een gedetailleerde opgave van de voorzieningen ten behoeve van de brandpreventie voor het stallen van zero-emissiematerieel op de verplicht te gebruiken locaties.	Op Westraven en Remiseweg is een hittedetectie aanwezig met een doormelding naar de PAC van de concessiehouder. Op remiseweg staan er 2 thermal radars, op Westraven 8. Voor de opstelling, zie bijlagen die worden gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd..
366	Schouw				Internet alle te huren locaties	Hoe is de verbinding met internet geregeld, zowel op de terrein, kantoorruimte alsmede in de verblijfsruimten?	De AP op de Remise zijn van de PU, en de SSID's worden via de PU uitgezonden. Op netwerk niveau is er een koppeling tussen een switch van de PU en een switch van de huidige concessiehouder. De afhandeling en authenticatie van het netwerkverkeer van de concessiehouder vindt plaats op de switch van de concessiehouder. Van hieruit gaat het Internet op. De concessiehouder heeft hiervoor een eigen internetaansluiting. Concessiehouder zal een eigen internetontsluiting moeten regelen.
367	Schouw				Service en veiligheid	Uit de schouw is niet duidelijk geworden waar de standplaats en parkeergelegenheid is voor deze afdeling. Kunt u aangeven waar de standplaats en parkeergelegenheid voor de afdeling service en veiligheid is gelokaliseerd?	Westraven, Utrecht
368	Schouw				Gevonden voorwerpen	Uit de schouw is niet duidelijk geowrden waar de ruimtereservering is voor de gevonden voorwerpen. Kunt aangeven of hiervoor ruimte is voorzien en aan welke specificaties deze ruimte aan voldoet?	Nee, dat kunnen wij niet en is aan inschrijver.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
369	Programma van Eisen	3	3.2.19	15	85%-percentiel	In artikel 6.1.22 eist u een punctualiteit van 90% voor busritten en 98% voor de tram. Deze percentages liggen hoger dan de percentielwaarde waarop de rijtijden dienen te zijn gebaseerd. Nu kan de speling van 180 seconden bij de doorkomsttijd op een knooppunt helpen bij het toch conform PvE op tijd rijden van de bussen (90%) bij een percentiel van 85%. Echter, wij hebben twijfels bij de haalbaarheid van 98% punctualiteit voor tramritten bij een rijtijdpercentiel van 85%. Kunt u ons, gezien de verschillende vereisten uit artikel 6.1.22, recente punctualiteitscijfers verschaffen van bus en tram gesplitst?	Deze gegevens zijn d.d. 12-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
370	F	2.1 en 2.2	i + j	Excelbestanden	DRU per lijn per dag rapportage	Is het mogelijk de DRU per lijn per dag rapportage ook voor de jaren 2020 en 2021 te ontvangen voor zowel Utrecht Binnen als Utrecht Buiten?	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd en voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht d.d. 04-09-2023.
371	F	2.1 en 2.2	nvt	Excelbestanden	Punctualiteit	Op welk type punctualiteit (vertrek of aankomst) en op welke meetpunten (Beginpunt, Knooppunt en/of Eindpunt) hebben al deze bestanden betrekking? Voor Utrecht Buiten staat hier niets over vermeld en voor Utrecht Binnen staat er alleen 'KE5a' in de tabeltitel. Volgens de MIPOV standaard gaat het dan om de totale punctualiteit (zowel vertrek als aankomst). Als dit het geval is, kunnen we dan de uitsplitsing op vertrek- en aankomstpunctualiteit (KE5av en KE5aa) ontvangen?	Navraag bij de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht leert ons dat alle meetpunten van de huidige concessie zijn meegenomen en het vertrekpunctualiteit betreft. Navraag bij de concessiehouder Tram en Bus Regio Utrecht leert ons dat de punctualiteit in de huidige concessie vertrekpunctualiteit betreft. Derhalve op basis van beginpunten en knooppunten zoals wij die ook herkennen in bijlage C17 van dit bestek.
372	F	2.1 en 2.2	nvt	Excelbestanden	Punctualiteit	Gezien de punctualiteitseisen in het bestek stellen dat een rit te vroeg vertrekt als hij meer dan 30 seconden voor de diesntregelingtijd vanaf het Beginpunt vertrekt, sluit de meegegeven categorie in de data van -60 en 0 hier niet (meer) op aan. Is het mogelijk deze data uitgesplitst te leveren in een categorie van -60 tot -31 en -30 tot 0?	De concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht kan op basis van de bestekseisen deze data niet uitsplitsen. Ook de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht heeft deze uitsplitsing niet beschikbaar
373	F 2.1 en F 2.2	c+d			Accountantsverklaring	Wilt u een accountantsverklaring van de opbrengsten in 2019 beschikbaar stellen?	Nee. Genoemde verklaring is opgesteld met als enige doel de concessiehouder in staat te stellen om aan te kunnen tonen dat men voldaan heeft aan de toen geldende subsidievoorwaarden. Voor andere doeleinden is de verklaring niet geschikt. Daarnaast gaat verspreiding in tegen de voorwaarden waaronder de verklaring ter beschikking is gesteld.
374	F 2.1 en F 2.2	c+d			Reizigersopbrengsten per CTID	Wilt u de reizigersopbrengsten (saldo en vastrecht) per product (CTID) beschikbaar stellen voor de periode 2018 t/m Q2 2023? Zonder deze informatie is het niet mogelijk om een beeld te vormen van productgebruik en ontwikkelingen per doelgroep.	Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht zijn deze gegevens d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht geeft aan dat zij op basis van de bestekseisen zij deze data niet uit kunnen splitsen.
375	F 2.1 en F 2.2				HB per maand en HB per lijn	Voor beide concessies zijn de HB data aangeleverd. Kunnen deze ook per doelgroep aangeleverd worden zodat wij doelgroepgerichtere analyses kunnen doen en een gerichter aanbod kunnen ontwerpen?	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat dit niet mogelijk is
376	F 2.1	f			Bezettingsdata	Voor de concessie Utrecht Buiten levert u bezettingsdata over perioden die niet maatgevend zijn. De periode februari 2023 werd gekenmerkt door vele stakingsdagen en is daardoor minder representatief, de periode augustus 2022 is midden in de zomer en heeft daardoor minder reizigers. Wij verzoeken u ook bezettingsdata te leveren van het najaar 2022 (november) en voorjaar 2023 (april en mei). Zo kunnen wij ons aanbod afstemmen op realistische reizigersaantallen	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
377	F 2.1	f			Bezettingsdata	U geeft de optie om iedere dag van de week (en met name vrijdag) een andere dienstregeling te rijden, bijvoorbeeld om aansluiting te houden op de treinen die een andere dienstregeling rijden op vrijdag dan op ma-do. Wij verzoeken u daarom om voor beide concessies over maatgevende perioden bezettingsdata op te leveren uitgesplitst naar iedere weekdag.	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. Voor de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is het niet mogelijk de bezettingsdata aan te leveren met uitsplitsing van de weekdagen gezien schaarse BI capaciteit. Als alternatief wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd een bijlage met in en uitstappers per maand per lijn voor 2022 en 2023 Q1+Q2 voor iedere weekdag afzonderlijk.
378	F 2.1	f			Bezettingsdata	U levert bezettingsdata aan op basis van een gemiddelde en piekbezetting. Uitgaan van gemiddelde bezetting biedt weinig ruimte voor verstoringen, terwijl de piekbezetting juist extreme uitschieters kan laten zien. We verzoeken u daarom om ook een 80-percentiel bezetting op te leveren van alle eerder geleverde/uitgevraagde perioden. Indien dit niet mogelijk is ontvangen wij graag een bezetting per rit per datum, zodat inschrijvers zelf een percentiel kunnen bepalen en bovenstaande vraag kunnen beantwoorden.	Voor de concessie Provincie Utrecht zijn deze gegevens d.d. 14-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht geeft aan dat dit niet mogelijk is

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
379	Bijlage F.2.1 vervoerkundige gegevens concessie Bus en Tram Regio Utrecht	-	-	-	Rituitval	Kan Aanbesteder de gegevens over rituitval van de bus in aantallen en oorzaken aanleveren over de periodes 2019, 2020, 2021, 2022 en 2023 tot en met heden?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
380	F	2.1	i	Excelbestand	DRU per lijn per dag rapportage 2023	Tussen februari en maart 2023 is een ogenschijnlijk onverklaarbaar verschil zichtbaar in DRU's. Daar maart dit jaar uit 23 weekdagen en februari slechts uit 20 bestond, is het niet logisch dat het aantal DRU op weekdagen in maart zo weinig hoger is dan in februari. Dit duidt op een afschaling in maart t.o.v. februari. Heeft deze ook plaatsgevonden, naast het gegeven dat de geplande DRU's in het eerste kwartaal 2023 sowieso al minder waren dan het gepubliceerde vervoerplan 2023 aangaf? Of heeft dit te maken met een fout in de aangeleverde data, waar in vraag 88 van NvI 1 al naar gevraagd is?	Zie beantwoording vraag 88 uit deze Nota van inlichtingen
381	F	2.1	nvt	Excelbestanden	Punctualiteit	'De data omtrent punctualiteit voor Utrecht binnen is te summier omdat de onderverdeling per lijn ontbreekt, welke voor Utrecht Buiten wel beschikbaar is. Kunt u deze data (laten) aanleveren?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
382	F	2.1	nvt	Excelbestanden	Rituitval	De data omtrent rituitval voor Utrecht Binnen is te summier omdat de onderverdeling per lijn ontbreekt, welke voor Utrecht Buiten wel beschikbaar is. Kan de huidige vervoerder deze data aanleveren?	Deze gegevens zijn d.d. 04-09-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
383	F	2.1 en 2.2	i + j	Excelbestanden	DRU per lijn per dag rapportage	'Voor Utrecht Buiten wordt er onderscheid gemaakt tussen 'Geplande DRU' en 'Productie DRU'. Dit onderscheid wordt in de data van Utrecht Binnen niet gemaakt. Klopt onze interpretatie dat DRU per lijn per dag betrekking heeft op geplande DRU? Kan daarnaast ook de productie DRU worden gedeeld?	De concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht bevestigt uw interpretatie met als toevoeging dat zij niet werken met term productie DRU's. Mogelijkerwijs is het saldo tussen Gepland en Rituitval.
384	F 2.1	HB-matrix			HB per maand en HB per lijn	Voor de Concessie Utrecht Binnen heeft u de HB data per maand (a. HB matrix per maand) en per lijn (b. HB matrix per lijn) aangeleverd. Echter is dit niet uitgesplitst naar dagsoort. Kunt u deze data uitsplitsten, bijvoorbeeld net zoals dit voor Utrecht Buiten is aangeleverd?	Voor de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio Utrecht is het niet mogelijk een H/B-export aan te leveren met uitsplitsing van de weekdagen gezien schaarse BI capaciteit. Als alternatief wordt gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd een bijlage met in en uitstappers per maand per lijn voor 2022 en 2023 Q1+Q2 voor iedere weekdag afzonderlijk.
385	F2.1				Vervoerkundige data U-Flex	Voor U-Flex beschikken wij op dit moment alleen over maandtotalen per uurblok. Om een inschatting te kunnen maken van kosten en opbrengsten is meer informatie nodig. Met name voor de kosten is gedetailleerdere informatie nodig om een inschatting te kunnen maken van de combinatiegraad die realiseerbaar is, en het aantal voertuigen dat gelijktijdig nodig is om de gevraagde kwaliteit te kunnen leveren. 'Wij verzoeken u om een overzicht beschikbaar te stellen van (uitgevoerde) ritboekingen, met daarbij de assen: vertreklocatie (halte), aankomstlocatie (halte), afstand, datum, vertrektijdstip óf aankomsttijdstip (afhankelijk van boeking), aantal personen, bijzonderheden (bijv. rolstoel). Geeft u gehoor aan dit verzoek?	Zie de vanwege AVG opgesplitste data uit de rittenbak 2023 1e halfjaar per maand die d.d. 12-09-2023 zijn gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd.
386	F2.1				Vervoerkundige data	Op de lijnfiches van Utrecht-Binnen staan twee lijnen die een aanvulling vormen op lijnen uit de DMG-concessie: lijn 90 en 81. Kunt u ons meer achtergrond geven omtrent deze lijnen: welke afspraken zijn er gemaakt met de andere concessieverlener/houder?	Lijn 81 is onderdeel van de lijnfiches, omdat de provincie Zuid-Holland voornemens is te stoppen met het lijndeel Meerkerk A27 - Vianen van lijn 80. Momenteel rijdt dit lijndeel nog wel als onderdeel van de DMG-concessie, waarbij de provincie Utrecht voor dit lijndeel betaalt. Deze overeenkomst vervalt echter met de ingang van de nieuwe Concessie Utrecht Binnen. Lijn 90 in de lijnfiches betreft avondritten, wanneer de Zuid-Hollandse lijn 90 op dit lijndeel niet rijdt. Hierover zijn geen specifieke afspraken gemaakt met de provincie Zuid-Holland.
387	F2.1				Vervoerkundige data	Tevens hebben we voor voornoemde lijnen 90 en 81 geen inzicht in de verwachte reizigersvraag. Deze is nodig om een goed beeld te vormen van het materieel wat wij hiervoor in gaan zetten en de exacte periode en frequentie waarin wij deze lijnen bedienen. Kunt u data ter beschikking stellen? En zoniet, aangeven hoe wij hier mee om moeten gaan in ons bod?	Data over lijn 90 vindt u terug in de aangeleverde data van 2023 en 2019 (in 2019 onder lijnnummer 94). In 2022 reed lijn 90 niet. Wij zullen deze gegevens met betrekking tot de andere lijn zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
388	F2.1				Vervoerkundige data	In NvI-1a heeft u aangegeven onder meer onderstaande data zo snel mogelijk aan te leveren: > HB-data per dag en per uurblok (NvI-vraag 100) > HB-data op reisniveau (inzicht in overstappers tbv lijnkoppelingen en om CS heen leiden) (NvI-vraag 101) > Bezettingsdata op verschillende dagen in de week (met antwoord op NvI-vraag 10 geeft PU letterlijk aan dat zij verwacht dat wij kijken naar verschillende DR op verschillende dagen in de week) Wij zien dat er voor de concessie Binnen nog steeds geen data beschikbaar is. We benadrukken dat het speelveld ongelijker wordt met iedere dag waarop deze data alleen bekend is bij de zittende vervoerder. Daarbij benadrukken we dat het vervoersaanbod een richtingbepalend onderdeel is voor het gehele bod. Kunt u deze data zo snel mogelijk en van voldoende kwaliteit aanleveren?	Wat betreft de door u genoemde data: - HB-data per dagtype en uurblok is d.d. 22-08-2023 gedeeld met partijen die bijlagen hebben opgevraagd. - 12-09-2023 is data gedeeld die inzicht geeft in overstaprelaties. - 12-09-2023 is data gedeeld die inzicht geeft in reisgedrag op de verschillende dagen van de week. Zie ook beantwoording vraag 384 in deze Nota van inlichtingen.
389	F9 FACTSHEET ACTIVITEITEN/ KOSTENSOORTEN TRAM	-	2	1	Tram	Aanbesteder geeft een helder overzicht van de verschillende functies en FTE's benodigd voor de Tram-operatie. Kunt u voor de desbetreffende functies binnen dit document een overzicht bieden van de salariskosten conform uitgangspunten Personeelsopgaaf?	Nee, de Provincie heeft voor deze specifieke functies geen inzicht gehad in de salariskosten, anders dan hetgeen is vermeld in de personeelsopgave.
390	F9 FACTSHEET PRESTATIES TRAM	-	6	20	Tram	Aanbesteder geeft op pagina 20 een overzicht van de Financiële prestaties van het jaar 2022 voor de Tram (excl. kosten eigen organisatie). Kunt u ons verder inzicht geven door een overzicht te delen van de verwachte kostenontwikkeling in de komende jaren incl. toelichting?	De concessiehouder is niet verantwoordelijk voor de beheerskosten. Deze worden niet aan ze doorgerekend. Dus heeft een overzicht met financiele ontwikkeling ons insziens geen toegevoegde waarde.
391	5.F 9 FACTSHEET PRESTATIES TRAM	-	6	20	Tram	U geeft op pagina 20 een overzicht van de Financiële prestaties van het jaar 2022 voor de Tram (excl. kosten eigen organisatie), kunt u ons bevestigen dat alle kosten genoemd in de tabel die worden doorbelast naar de Concessiehouder, volledig worden gedekt in Artikel 11 van Concessiebeschikking Utrecht Binnen?	Die kosten worden niet doorbelast. De kosten op pagina 20 zijn voor de beheerder. De kosten die aan Concessiehouder worden doorbelast voor de huur van Assets van de Provincie zijn benoemd onder artikel 11 van de concessiebeschikking.
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.
393	Bijlage F9 (Rapport 'Toegankelijk busmaterieel provincie Utrecht')	1	1.2	5	Actieplan	In dit onderzoek, uitgevoerd door Goudappel, wordt op pagina 5 verwezen naar een actieplan. Er staat: 'In het actieplan staan de verbeteracties beschreven die moeten gaan bijdragen aan een beter fysiek en mentaal toegankelijk openbaarvervoersysteem, geprioriteerd en gecategoriseerd per doelgroep." Kunt u dit actieplan met de inschrijvers delen? Of verwijst 'actieplan' naar de tabel met interventies op pagina 47?	Het actieplan verwijst naar de tabel met interventies op de pagina's 48, 49 en 50.
394	Bijlage F9 (Rapport 'Toegankelijk busmaterieel provincie Utrecht')	1	1.2	5	Onderzoeksvragen	In dit onderzoeksrapport staat op pagina 5: "Dit onderzoek spitst zich toe op één specifiek onderwerp, namelijk de toegankelijk van het materieel, opgesplitst in vier onderzoeksvragen. Eén vraag heeft betrekking op de fysieke toegankelijkheid en drie vragen hebben betrekking op de mentale toegankelijkheid." Deze vier onderzoeksvragen komen niet expliciet terug in het rapport. Duidelijk is dat het onderzoek zich richt a) op vier doelgroepen en b) op vier fasen tijdens de reis. Maar hoe luiden de vier onderzoeksvragen (waarvan één dus over fysieke en drie over de mentale toegankelijkheid gaan)?	Wij zullen deze vraag zo spoedig mogelijk beantwoorden.
395	Bijlage F9 (Rapport 'Toegankelijk busmaterieel provincie Utrecht')	4	n.v.t. (inleiding)	10	Rapportage fases in de klantreis	Het onderzoeksrapport spitst zich toe op vier fases in de klantreis. In het rapport staat: "Rapportage van de andere fases - 'voorbereiden', 'op weg naar de halte', en 'de weg naar de bestemming' – vindt meer beknopt plaats in de bijlage A" De betreffende bijlage (bijlage A) ontbreekt echter. Kunt u de bijlage met de inschrijvers delen?	De verwijzing naar bijlage A betreft een fout, dit moet bijlage 2 zijn.
396	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz binnen en buiten		Format 1a		A. Omvang 7	Kunt u toelichten hoeveel uur een FTE rijdend personeel gemiddeld werkt per week? Dit omdat de medewerkers rijdend personeel een mix is van mensen werkzaam onder de oud GVU-voorwaarden en mensen werkzaam onder de regulatiere OV-CAO.	De CAO is van toepassing. Daarin is een 40-urige werkweek van toepassing.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
397	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz binnen en buiten		Format 1a		E. Arbeidsvoorwaarden sub 2 en 3	Zijn alle van toepassing zijnde bedrijfsregelingen betrekking hebbende op de Q-Buzz personeelsopgave verstrekt en kunt u vermelden welke bedrijfsregelingen van toepassing zijn op de hier vernoemde fte's?	Zie beantwoording vraag 274 in deze Nota van inlichtingen
398	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz	peildatum 13 december 2025	E. Arbeids-voorwaarden. 3) bedrijfsregelingen		bedrijfsregelingen	Kunt u aangeven op hoeveel FTE's per 13 december 2025 bedrijfsregelingen voor arbeidsvoorwaarden van toepassingen zijn. Hierbij ervan uitgaande dat er alleen uitstroom plaats vindt door het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd van 67 jaar. Graag uitsplitsen in direct en indirect.	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
399	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz - Onderhandelaarsakkoord Convenant transitie cao GVU - coa OV	Onderhandelaarsakkoord	Materiele Bepalingen - inkomensgarantie	2	hamonisatietoeslag	Is de harmonisatietoeslag (onderhandelaarsakkoord) onderdeel van de persoonlijke toeslag zoals Qbuzz benoemd in de toelichting van de personeelskosten?	De harmonisatietoeslag is in de loonkosten opgenomen.
400	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz binnen en buiten		Format 1a		E. Arbeidsvoorwaarden sub 1 en 2	Hier staat in de kolommen een percentage, terwijl de omschrijving aangeeft dat hier het aantal fte's moet staan, kunt u dit aanpassen ?	De percentages kunt u vermenigvuldigen met de aantallen FTE's van A5.
401	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz binnen en buiten		Format 1a		E. Arbeidsvoorwaarden sub 2 en 3	Kunt u voor de fte's waarop bedrijfsregelingen van toepassing zijn een uitsplitsing maken naar Leeftijdsopbouw (zoals C) en Diensttijd (zoals D)	Zie beantwoording vraag 279 in deze Nota van inlichtingen
402	onderhandelaarsakkoord GVU		art 4 Onregelmatigheidstoeslag		b) 39-uurs rooster	Is het 39 uurs rooster nog steeds van toepassing? Zo ja kunt u toelichten wat de achtergrond van dit rooster is, deze matcht niet met een standaard werkweek van FTE.	Wij zullen deze gegevens zo spoedig mogelijk delen met partijen die bijlagen hebben opgevraagd
403	onderhandelaarsakkoord GVU		art 13 Team- of ploegenuitje			Op hoeveel personeelsleden is dit nog van toepassing per 15-dec-2025 uitgaande van alleen uitstroom door pensionering.	Gezien de beperkte financiele impact van het teamuitje op de totale buca is deze vraag niet doorgestuurd naar de concessiehouder van de concessie Tram en Bus Regio
404	onderhandelaarsakkoord GVU		art 13 Team- of ploegenuitje			Wordt de genoemde bijdrage voor een team-uitje jaarlijks geindexeerd?	Zie beantwoording vraag 403 in de Nota van inlichtingen
405	Deskundigenverklaring personeelsopgave Qbuzz	peildatum 13 december 2025	E. Arbeids-voorwaarden. 3) bedrijfsregelingen		bedrijfsregelingen	Kunt u bevestigen dat het genoemde aantal FTE's is voordat de correctie voor de ouderen regeling heeft plaatsgevonden.	Dit bevestigen wij.