

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
1	1--884919---Bijlage-5---Paragraaf--materieel--concessie-Vechtdallijnen--incl.-Nvl	6		2	Overnameverplichting	In de overnameverplichting van de huidige concessiehouder lezen wij dat het materieel bij overdracht in 2028 'in een bij de betreffende leeftijd passende staat...' moet zijn. Wanneer sprake is van achterstallig onderhoud of revisiebehoefte maken de huidige en nieuwe concessiehouder hier afspraken over. Kunnen wij dit interpreteren dat het materieel vrij van gebreken, defecten en achterstallige werkzaamheden volgens het onderhoudsdossier zal worden opgeleverd? En indien dit niet het geval is, dat u het escalatieniveau zult zijn wanneer beide partijen niet tot een gezamenlijke oplossing kunnen komen?	In uw vraag citeert u een klein fragment uit lid 6 van artikel 4.3.2 van de huidige concessie. In dit lid staat verder: 'voor zover de onderhoudsachterstand niet is weggewerkt voor het einde van de concessie, zal deze in mindering worden gebracht op de waarde van het materieel zoals in de bovenstaande formule is aangegeven. Dit wordt bepaald door de opdrachtgever'. Wij kunnen niet garanderen dat het materieel bij oplevering vrij zal zijn van gebreken, defecten en achterstallige werkzaamheden. Wij hebben Ricardo Nederland B.V. opdracht gegeven om namens ons het overnametraject te begeleiden overeenkomstig de voorwaarden van de huidige concessie met inbegrip van het bepalen van de overnamewaarde en een eventuele onderhoudsachterstand. In het door Ricardo Nederland B.V. opgeleverde rapport in verband met de waardebepaling worden in paragraaf 7 de fasen van het overnameproces uiteen gezet. (zie in datportaal Pleio onder 05 achtergrondinformatie bestaande concessie > g Overnamematerieel het document Rapportage waardebeoordeling materieel concessie Vechtdallijnen).	
2	875941---Rapportage-waardebepaling-materieel-concessie-Vechtdallijnen					Bijlage 3 van het waardebeoordeling rapport van Ricardo ontbreekt. Kunt u deze alsnog toevoegen? Daarnaast heeft Referentie [2] uit het rapport een andere benaming dan in de bijlagen is toegevoegd. Zijn dit dezelfde documenten?	Bijlage [3] betreft een brief van de zittende concessiehouder. De relevante informatie uit bijlage [3] is één op één opgenomen in de rapportage. De brief verstrekken we niet. Referentie [2] uit het rapport heeft een andere benaming maar is gelijk aan de bijlage [2] die op de Pleio-omgeving is opgenomen.	
3	Beschr doc	2	2.4	13	servicemedewerker	In het beschrijvend document staat bij de 6e bullit dat "in principe" op elke trein een servicemedewerker mee rijdt op Zwolle-Emmen. In het PvE daarentegen bij 1.3 (pag 9, 6e bullit) ontbreekt het "in principe" en in 9.2.2 wordt gesteld dat op elke rit een servicemedewerker verplicht is. Klopt onze aanname dat "in principe" in het beschrijvend document dient te vervallen?	Dit is een correcte aanname. We zullen het Beschrijvend document hierop aanpassen.	Beschrijvend document
4	Beschr doc	2	2.6	14	financiën	In de opsomming bij "Bij" schrijft u "- exploitatiebijdrage (prijs x tarief)". Wat bedoelt u met "prijs x tarief"?	Dit betreft een verschrijving, wij bedoelen hier aantal Dienstregelingkilometers x tarief . Wij benadrukken dat paragraaf 2.6 van het Beschrijvend Document een sterk vereenvoudigde weergave bevat. Voor de volledige vergoedingsystematiek verwijzen wij naar Bijlage D.	De tekst wordt als volgt gecorrigeerd: (prijs x tarief) moet zijn (aantal x tarief)
5	Beschr doc	6	6.4	44	paden	Punt 2 vermeldt dat inschrijver dient te beschrijven en onderbouwen over een bewijs dat hij beschikt over de benodigde treinsporen. Deze formulering lijkt ons onjuist. ProRail kent de treinsporen pas toe in het verdeelproces in 2028 voor de dienstregeling 2029. Wilt u de formulering aanpassen? Zo niet, wat bedoelt u dan met deze eis?	Uw constatering is terecht. Wij schrappen punt 2b.	Beschrijvende Document hoofdstuk 6.4 Punt 2b wordt verwijderd.
6	Beschr doc	7	7.8; G2.3	64	zitplaatsen	kunt u toelichten waarom het getal 2440 aan zitplaatsen als minimum is gekozen? Licht er een berekening aan te grondslag en zo ja, welke?	Het minimum is bepaald op basis van het aantal zitplaatsen en klapstoelen in de lopende concessie Vechtdallijnen en ligt volgens onze telling een fractie onder het huidige totaal van de huidige treinvoet (GTW + LINT).	
7	Beschr doc	7	7.8; G2.3	64	zitplaatsen	kunt u toelichten waarom het getal 3080 aan zitplaatsen als maximum is gekozen? Licht er een berekening aan te grondslag en zo ja, welke?	Het gekozen maximum betreft een inschatting op basis van de huidige treincapaciteit, mogelijke groei in combinatie met het beschikbare exploitatiebudget.	
8	Beschrijven document	6	6.4.2b	44	implementatieplan	U stelt dat in inschrijvers in hun inschrijving moeten bewijzen dat de inschrijver beschikt over de benodigde treinsporen. Dit is niet mogelijk. ProRail verdeelt de capaciteit jaarlijks, waarbij de capaciteit voor dienstregeling 2029 (start per 10 december 2028) pas medio 2028 wordt verdeeld. Wij kunnen hoogstens de dienstregeling door ProRail laten toetsen zoals u vraagt bij T4. Kunt u onderdeel 6.4.2b schrappen, nu het niet mogelijk is om eerder dan medio 2028 bewijs te leveren dat wij over de benodigde treinsporen beschikken?	Zie het antwoord op vraag 5.	-
9	Beschrijvend document	6	6.5 Uitvoerbaarheid en overeenstemming met het Programma van Eisen van de Dienstregeling voor de Treindienst (T4)	47	Dienstregeling	U schrijft: In het kader van toetsingscriterium T4 dient de Inschrijver zijn ontwerp Dienstregeling voor de Treindiensten voor Dienstregelingjaar 2029 door ProRail te laten voorzien van een (positief) advies met betrekking tot uitvoerbaarheid. Om dit advies te kunnen uitvoeren dienen de dienstregelingpatronen in tabelvorm aangerekend te worden aan ProRail. ProRail baseert zich bij dit advies op de Basis Uur Patronen van de Treindiensten en verlangt hiervoor van de Inschrijver de exacte aankomst- en vertrektijden per station en de tractie waarmee gereden wordt. Wij zien een sterke toename van goederen paden in de dienstregeling 2025 van 4 naar 14 goederen paden op bijvoorbeeld de zaterdag. Ook op de andere trajecten wordt alles volgepland met goederentreinen. Om invulling te kunnen geven aan uw wens om meer dienstregelingkilometers aan te bieden, is het voor ons van belang dat we weten waar we rekening mee moeten houden met onze aanvraag zoals het aantal goederen treinen. Kunt u aangeven in hoeverre wij rekening dienen te houden met de huidige goederenpaden op de trajecten Zwolle - Emmen en Almelo - Coevorden.	Van ProRail hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Conform het besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur artikel 8 lid 1f geldt er voor goederenvervoer voor de genoemde baanvakken een minimum bedieningsniveau bij concurrerende aanvragen van 1 pad per uur per richting buiten de spitsen bij de jaardienstverdeling. Tijdens de spits wordt er dan ook geen rekening gehouden met goederenverkeer, buiten de spitsen wel met hetgeen is aangegeven. Bij de toetsing van de dienstregeling wordt een BUP van de spits bekeken. De capaciteit die uiteindelijk verdeeld wordt is afhankelijk van de ingediende aanvragen en de toepassing van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.	-
10	Beschrijvend document	6	6.3	42	Financieel economische onderbouwing (T2)	Indien in de Exploitatiesubsidie wel het zogenaamde "Bikker geld" is opgenomen, wilt u dan duidelijke instructies geven aan de gegadigden voor de aanbesteding hoe het zogenaamde "Bikker geld" moet worden behandeld in de FEO? Zo nee, kunt u uitleggen hoe het zogenaamde "Bikker geld" wordt besteed in de concessie?	In artikel 1 van de Financiële bepalingen is het raamwerk van de Exploitatiesubsidie beschreven. Het door u genoemde "Bikker geld" hebben wij verdisconteerd in het budget dat beschikbaar is voor de Exploitatatiebijdrage, zoals opgenomen in artikel 2.1 van de financiële bepalingen. U kunt voor uw inschrijving uitgaan van dit budget.	
11	Beschrijvend document	6	6.4	45	Implementatieplan	Bij vraag 5, onderdeel d vraagt u om 'Het uitgeven van een aanvullend beveiligingsbewijs aan het rijdend Personeel van de Treinen (als bewijs dat het Personeel is opgeleid voor het specifieke treinmaterieel, de specifieke infrastructuur en de specifieke regels uit het veiligheidsbeheersysteem)'. Wat wilt u hier precies beschreven zien; komt dit bewijs niet mee over als de concessie wordt overgedragen? Het zijn namelijk (grotendeels) dezelfde machinisten die op hetzelfde materieel en traject blijven rijden.	Dit is afhankelijk van het aangeboden materieel en personeel dat op de trein gaat rijden. Indien meer Personeel gewonnen en ingezet wordt dan het Personeel dat overgaat op basis van de Personeelsoogave dient ook dit nieuwe (meerdere) Personeel bevoegd te zijn. Indien ander / nieuw materieel wordt ingezet naast het Overnamematerieel dient het Personeel ook voor het rijden van dit materieel bevoegd te zijn.	
12	Beschrijvend document	6	6.3	42	Financieel economische onderbouwing (T2)	In eerdere aanbestedingen heeft u voorgeschreven wat een vervoerder dient op te nemen aan budget voor het treinvervangend vervoer. Treinvervangend vervoer betreft geen gunningscriteria, om die reden stellen wij voor dat u wederom voorschrijft met welk budget een vervoerder rekening dient te houden.	Wij gaan niet in op uw verzoek. De kosten voor treinvervangend vervoer kunnen per geïnteresseerde verschillen. De financiële uitgangspunten voor Treinvervangend Vervoer staan beschreven in artikel 3.3 sub d van de financiële bepalingen. Inschrijvers kunnen op basis hiervan een inschatting maken van eventuele meerkosten.	
13	Beschrijvend document	6	6.3	42	Financieel economische onderbouwing (T2)	Indien de provincie niet voornemens is een budget te definiëren bij vraag 52, kunt u ter informatie de kosten delen voor het treinvervangend vervoer dat is ingezet in beide concessies gedurende de periode 2018-2024?	Deze informatie heeft betrekking op de bedrijfsvoering van de huidige concessiehouder en is naar ons oordeel bedrijfsvertrouwelijk. Door de hernummering is uw vraag 51 nu vraag 107 geworden.	
14	Beschrijvend document	7	7.2	50	Beoordelingsteam	In vervolg op de vorige vraag: in het geval van een staking der stemmen in het beoordelingsteam, zonder dat er een (externe) deskundige onderdeel uitmaakt van het beoordelingsteam, hoe wordt de doorslaggevende stem bepaald, nu het beoordelingsteam uit vier leden bestaat?	Zoals beschreven op p. 50 van het Beschrijvend Document, wordt met het hele beoordelingsteam in overleg consensus bereikt. Dit gaat op basis van overleg, en niet op basis van stemmen.	

1e Nota van Inlichtingen - Vechtdallijnen

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
15	Beschrijvend document	7	7.8	64	G2.3 Zitplaatscapaciteit Materieel	Kan Aanbesteder verduidelijken welke zitplaatscapaciteit in de bestaande vloot wij dienen aan te houden voor de berekening van de formule zoals gegeven in G2.3? Er is namelijk een verschil in zitplaatsen per treinstel tussen bijlage H en de typetekeningen van het materieel.	Voor de beoordeling van G2.3 telt het absoluut aantal zitplaatsen voor Reizigers op basis van de treinvloot die een Inschrijver aanbiedt. Het aantal zitplaatsen en klapstoelen wordt afgeleid uit de te leveren technische tekeningen (zie paragraaf 7.6 G.2.1 Materieelplan onder "4. Afbeeldingen Materieel". Van bijlage H zullen wij nog een nieuwe versie verstrekken met gewijzigde capaciteit (zie vraag 63).	
16	Beschrijvend document	7	7.6	62	Materieelplan	In de uitvraag voor het Materieelplan lijkt het alsof de punten 3 tot en met 5 bedoeld zijn als bijlage van het plan, zeker met het oog op het maximaal aantal pagina's. Kunt u dit bevestigen? Indien dit niet de bedoeling is vragen we u om het maximaal aantal pagina's te verduubelen om op alle vragen antwoord te kunnen geven.	Zoals beschreven in de 3e alinea van paragraaf 7.6 worden het materieeloverzicht onder punt 3, de afbeeldingen genoemd onder punt 4 en de technische omschrijving onder punt 5 niet meegerekend bij het maximum aantal pagina's. Het staat de Inschrijver vrij deze punten aan te leveren als afzonderlijke bijlagen, maar zij mogen ook deel uitmaken van het Materieelplan.	
17	Beschrijvend document	2	2.8	15	Overname treinstellen	U lijkt als concessieverlener geen partij te zijn in de overname. Uit het recente verleden weten wij dat een onafhankelijk rapport m.b.t. (achterstallig) onderhoud en schade van groot belang is voor het vaststellen van het overnamebedrag. Bent u bereid deze rol op u te nemen, dat wil zeggen dat een onafhankelijk rapport via u wordt opgesteld?	Zie het antwoord op vraag 1.	
18	Beschrijvend document	3	3.11	22	Van derden ontvangen gegevens	U geeft aan dat u niet aansprakelijk voor enige schade die voortvloeit uit onjuistheid of onvolledigheid van gegevens. Bent u bereid dit op enige mate in te kaderen? Als voorbeeld, de onderhoudskosten en revisie van draaistellen etc., kunnen een enorme impact hebben op de kosten van een concessiehouder. Als deze gegevens om wat voor reden dan ook onjuist zijn, kan dit grote gevolgen hebben.	Nee, wij zijn hiertoe niet bereid.	
19	Beschrijvend document	3	3.5	20	Schouwmoment	Na de schouw van de over te nemen treinstellen is er nog slechts één mogelijkheid tot het stellen van vragen - de 3e nota van inlichtingen - en is het nog kort tot de deadline tot het indienen van de inschrijvingen. Sterker, u stelt dat vragen in de 3e nota van inlichtingen uitsluitend betrekking mogen hebben op antwoorden van de 1e en 2e nota van inlichtingen en aanpassingen naar aanleiding van deze antwoorden. Dit is onacceptabel met het oog op het levelplayingfield ten opzichte van de zittende concessiehouder. Wij verzoeken u daarom dat bij de 3e nota van inlichtingen ook nieuwe vragen mogen worden gesteld. Daarnaast zien wij graag een 4e nota van inlichtingen toegevoegd worden, waarin vervolgens alleen vragen over eerdere antwoorden mogen worden gesteld.	Zie ook vraag 29. Wij geven deels gehoor aan uw verzoek, de vragen die in de 3e nota van inlichtingen gesteld worden, hoeven geen betrekking te hebben op antwoorden van de 1e en 2e nota van inlichtingen. Er mogen dus ook nieuwe vragen gesteld worden.	
20	Beschrijvend document	6	6.4	43	Implementatieplan	U stelt: "De Inschrijver beschrijft zijn aanpak en proces m.b.t. de aanpassingen aan het in- en exterieur van het Overnamematerieel (en het resultaat daarvan) in de Procesbeschrijving aanpassing Overnamematerieel (zie paragraaf 7.7). Hierop hoeft de Inschrijver niet in te gaan in het Implementatieplan." U stelt echter ook: "Inschrijver dient in het Implementatieplan evenwel een relatie te leggen met de beschrijving van de aanpassingen aan het in- en exterieur van het Overnamematerieel zoals beschreven in de Procesbeschrijving." Het is onduidelijk wat u bedoelt met 'relatie leggen'. Kunt u concreter aangeven wat Inschrijvers moeten opnemen in het implementatieplan en wat inschrijvers moeten opnemen in de Procesbeschrijving?	Wij zullen de tekst in paragraaf 6.4 aanpassen, zodat duidelijk is wat in het implementatieplan beschreven dient te worden, ten behoeve van een integrale planning van de gehele implementatie, dienen de maatregelen die in de Procesbeschrijving beschreven worden, ook in de totaalplanning van het implementatieplan opgenomen te worden	Aanpassing tekst in 6.4 Implementatieplan
21	Beschrijvend document	6	6.4.4f	44	Implementatieplan	Kunt u een overzicht geven van de voorzieningen en locaties die de huidige concessiehouder gebruikt voor onderhoud, reiniging, afvoer van fecaliën en opstellen van materieel? Kunt u daarbij aangeven wie de eigenaar is van deze voorzieningen en locaties? Kunt u garanderen dat alle potentiële inschrijvers onder gelijke voorwaarden toegang hebben tot deze voorzieningen en locaties? Zo nee, waarom niet?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Onderhoud: werkplaats te Zutphen. Eigendom van Strukton. Afvoer van fecaliën: installatie op emplacementen te Zwolle (oostzijde) en Emmen. Eigendom van Arriva. Opstellen van materieel: Emplacement Zwolle (oostzijde), en emplacement Emmen; emplacement Mariëberg, emplacement Almelo, eigendom van ProRail. Treinwasinstallatie Zwolle (oostzijde, eigendom NS), treinwasinstallatie Zutphen (eigendom Arriva). Het opstellen van het materieel gebeurt op openbare opstelsporen. De toewijzing van deze opstelsporen gaat via het reguliere capaciteitsverdelingsproces van ProRail, zie ook de Netverklaring van ProRail. De regels die gelden voor exploitanten van dienstvoorzieningen, zijn neergelegd in de Spoorwegwet en daaraan verwante regelgeving. Toevoeging Concessieverleners: Wij beschikken niet over enige wettelijke bevoegdheid om de toegang tot deze faciliteiten af te dwingen en kunnen die toegang daarom niet garanderen. Het is aan de inschrijver zelf te bepalen of (en zo ja onder welke voorwaarden) de exploitant van een faciliteit op grond van de geldende wet- en regelgeving verplicht is daartoe toegang te verlenen	
22	Beschrijvend document	6	6.4.6a	45	Implementatieplan	Wij gaan ervan uit dat het aantal aangeboden zitplaatsen bij G2.3 direct bij aanvang van de concessie tot het eind van de concessie gerealiseerd dient te worden, waarbij het niet is toegestaan om op enig moment minder dan het aantal aangeboden zitplaatsen aan te bieden (ook tijdens de ombouw van het overnamematerieel). Kunt u dit bevestigen?	Ja, dit kunnen wij bevestigen met uitzondering van het Overnamematerieel. Zie verder het antwoord op vraag 33.	
23	Beschrijvend document	6	6.4.5d	45	Implementatieplan	1 Kunt u bevestigen dat al het personeel dat overkomt van de huidige concessiehouder per 10 december 2028 een geldige keuring en opleiding heeft en dat het rijdend personeel conform wet- en regelgeving is beoogd? 2 Kunt u bevestigen dat al het rijdend personeel dat overkomt van de huidige concessiehouder een aanvullend bevoegdheidsbewijs heeft voor het overnamematerieel?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: 1) Wij bevestigen dat rijdend personeel geldige keuringen en opleidingen heeft om hun taken uit te voeren. 2) Wij bevestigen dat de machinisten die overkomen bevoegd zijn om op de EMU-GTW te rijden.	
24	Beschrijvend document	6	6.5	47	Implementatieplan	Wordt bij T4 ook getoetst of de beoogde tractie / het materieel de geplande dienstregeling kan rijden gelet op beperkingen in de energievoorziening?	Van ProRail hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Bij het toetsen van de dienstregeling wordt geen rekening gehouden met beperkingen in de energievoorziening. Er wordt gerekend met de materieelkarakteristieken die aangeleverd zijn. Wel is het zo dat er bij wijzigingen in de materieelinzet t.o.v. huidige situatie (bijv. ander materieeltype of langere treinen) er MLT-toetsen gedaan moeten worden om te zien of het door de vervoerder beoogde materieel past op de infrastructuur. Bij eventuele knelpunten kan het betekenen dat inframaatregelen nodig zijn.	-

1e Nota van Inlichtingen - Vechtdallijnen

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
25	Beschrijvend document	7	7.6	59	Materieelplan	U vraagt om een beschrijving van de voorzieningen en maatregelen te treffen in het materieel. U vraagt inschrijvers de meerwaarde aan te tonen van de aangeboden voorzieningen en maatregelen ten opzichte van het gestelde in het PvE, het beoogde doel en het gunningscriterium en de hoofddoelen van de concessie. Wilt u hier alle voorzieningen en maatregelen beschreven zien of enkel de voorzieningen en maatregelen, die extra zijn t.o.v. hetgeen volgens PvE al verplicht is? Moeten wij expliciet per maatregel of voorziening aangeven of wij zelf vinden dat een aangeboden voorziening of maatregel meer is dan het PvE? En moeten wij telkens expliciet aangeven in welke mate een maatregel of voorziening bijdraagt aan welke doelen, of kunnen wij ervan uitgaan dat de beoordelaars die link zelf impliciet leggen?	De in het Beschrijvend Document uitgevraagde beschrijving betreft een combinatie van voorzieningen om invulling te geven aan de eisen in het PvE en een aantal mogelijke aspecten waarbij de inschrijver extra kan bijdragen aan het beoogde doel van het gunningscriterium en de hoofddoelen van de concessie. De opsomming is niet limitatief, maar de opdrachtgever beschouwt deze onderwerpen als minimaal noodzakelijk om zich een goed en compleet beeld te vormen van het aangeboden materieel. De inleiding van paragraaf 3.2 ("de Inschrijver dient hierbij expliciet onderscheid te maken tussen de invulling van de eisen en de extra's die hij aanbiedt.") maakt duidelijk dat de beschrijving zich niet beperkt tot de voorzieningen en maatregelen die extra zijn t.o.v. het PvE. Het is aan de Inschrijvers om voor de aspecten die bijdragen aan het beoogde doel van het gunningscriterium en de hoofddoelen van de concessie deze meerwaarde aan te tonen en aannemelijk te maken dat de aangeboden voorzieningen en maatregelen tijdig en probleemloos worden gerealiseerd en een positief effect zullen hebben op (de beleving van Reizigers van) het comfort en faciliteiten voor Reizigers, zoals beschreven in het beoordelingskader van dit gunningscriterium.	
26	Beschrijvend document	7	7.6	61	Materieeloverzicht	Kunt u bevestigen dat wij voor onderwerp (Materieeloverzicht) volstaan met het invullen van Standaardformulier 17 en verder niet op te hoeven nemen in het Materieelplan zelf?	Dat bevestigen wij.	
27	Beschrijvend document	7	7.6	62	Materieelplan	Punt e (noodscenari's voor het geval ICT-apparatuur of andere essentiële onderdelen niet betrouwbaar werken) is ons inziens deels gelijk aan uw uitvraag onder 4.4 g, waar u ons vraagt het risicomanagement tijdens alle fasen (inclusief de inbedrijfstellingfase) te beschrijven. Bent u bereid onderdeel e te laten vervallen en dit op te nemen bij onderdeel g? En zo niet, kunt u aangeven wat u bij deze twee punten verwacht?	Wij onderschrijven dat het opstellen van noodscenari's onderdeel uit dient te maken van het risicomanagement. Punt e vervalt en de Inschrijver dient dit aspect onder het risicomanagement te behandelen (in de nieuwe versie van het Beschrijvend document is dit punt f).	e. schrappen uit Beschrijvend document. Punt f. (oude punt g.) wordt aangevuld met beschrijving van noodscenari's.
28	Beschrijvend document	7	7.3	54	Vervoersplan 2029	U stelt dat de inschrijver in het vervoersplan 2029 inzicht moet geven in de vervoerkundige doorontwikkeling gedurende de looptijd van de concessie, passend bij het vigerend beleid en toekomstige ontwikkelingen zoals omschreven in het PvE. Vanzelfsprekend werken wij graag mee aan vigerend beleid en initiatieven zoals de Nedersaksenlijn en Emmen-Rheine. Wij merken op echter dat vrijwel alle vervoerkundige doorontwikkeling uitsluitend gerealiseerd kunnen worden zodra aanpassingen aan de spoorinfrastructuur hebben plaatsgevonden. Dit impliceert dat inschrijvers niet onvoorwaardelijke 'mogelijke ontwikkelingen' die later in de concessie plaatsvinden kunnen aanbieden. Hoe gaat u hiermee om in de beoordeling? Bent u bereid om te schrappen dat inschrijvers inzicht moeten geven in de vervoerkundige doorontwikkeling gedurende de looptijd van de concessie?	Nee, hiertoe zijn wij niet bereid. De uitwerking van de vervoerkundige doorontwikkeling mag zowel visie als concrete toezeggingen bevatten. Daarbij geldt dat aan toezeggingen ook de voorwaarde mag worden verbonden dat benodigde aanpassingen aan de spoorinfrastructuur zullen zijn afgerond. In dat laatste geval zal de Inschrijver wel concreet moeten beschrijven welke aanpassingen nodig zijn en zal zij aannemelijk moeten maken dat en wanneer deze aanpassingen zullen worden gerealiseerd. U kunt hierbij denken aan eenvoudige, concrete en haalbare aanpassingen. Het beoordelingsteam weegt in haar oordeel mee of het aannemelijk is dat de aangeboden wijzigingen of verbeteringen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden.	
29	Beschrijvend document			19	Nota van Inlichtingen	De eerste Nvl valt voor een veel mensen in de vakantierperiode. Aangezien in Nvl 3 geen nieuwe vragen gesteld mogen worden resteert er daardoor voor deze collega's slechts een mogelijkheid tot het stellen van vragen. Gezien de op zich ruime inschrijfperiode lijkt ons dit onwenselijk. We verzoeken daarom een extra vragenronde toe te voegen. Een andere mogelijkheid, minder wenselijk gezien het late moment in de inschrijfperiode, is dat ook in de derde ronde nieuwe vragen worden gesteld.	We zullen de mogelijkheid bieden om in de Nvl 3 nieuwe vragen te stellen. We passen het Beschrijvend document hierop aan.	Beschrijvend document - Nvl 3 mogelijkheid voor nieuwe vragen bieden
30	Beschrijvend document				Werken aan de infrastructuur	Kunt u aangeven welke werken worden uitgevoerd aan de spoorinfrastructuur voorafgaand aan de start van de voorzieningen? Kunt u hierbij in ieder geval ingaan op de energievoorzieningen, peronlengten en dienstvoorzieningen?	Van ProRail hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Naast de in het Programma van Eisen genoemde elektrificatie van het traject Almelo-Marienberg zijn vooralsnog de volgende wijzigingen op de Vechtdallijnen bekend: 1.Ombouw Coevorden en aansluiting Bentheimer Eisenbahn (2026). Er wordt een derde perron aangelegd met Duitse treinbeveiliging om de Bentheimer Eisenbahn en hun reizigersdienst naar Bad Bentheim te accommoderen. Tegelijkertijd worden de seinplaatsing en sporenlay-out in Coevorden verbeterd waardoor de bestaande treinen Zwolle – Emmen van beide kanten Coevorden sneller binnen kunnen komen. Hierdoor worden de spitsdiensten robuster. 2.De perronlengte op station Dalen wordt 3 meter verlengd (van 170 naar 173m nuttige perronlengte) om lange spitsstreinen (GTW-E 0,8kV) te accommoderen. Wij schrappen de door u aangehaalde slotzin niet. De Concessieoverlener zal zich uiteraard houden aan verplichtingen die voortvloeien uit de toepasselijke wet- en regelgeving. Met de slotzin benadrukt de Concessieoverlener dat hij zichzelf in het Beschrijvend Document geen nadere verplichtingen oplegt.	-
31	Beschrijvend document	3	3.14	24/25		U schrijft dat u zich het recht voorbehoudt "om – bijvoorbeeld in het geval van een onduidelijkheid, kennelijke omissie of makkelijk te herstellen gebrek – herstel, aanvulling of verduidelijking van een inschrijving of andere informatie te vragen", maar daartoe "op geen enkele manier verplicht" te zijn. U risikt hiermee dat de jurisprudentie u in sommige van de voornoemde gevallen van gebreken verplicht een herstelkans te bieden. Kunt u de slotzin van de voorlaatste alinea van H 3.14 schrappen?	Wij schrappen de door u aangehaalde slotzin niet. De Concessieoverlener zal zich uiteraard houden aan verplichtingen die voortvloeien uit de toepasselijke wet- en regelgeving. Met de slotzin benadrukt de Concessieoverlener dat hij zichzelf in het Beschrijvend Document geen nadere verplichtingen oplegt.	
32	Beschrijvend document	7	7.2	50	Beoordelingsteam	U schrijft dat het beoordelingsteam per kwalitatief gunningscriterium ten minste bestaat uit vier stemmende leden, de niet-stemmende voorzitter niet meegerekend. Het beoordelingsteam kan worden aangevuld met één of meer (externe) deskundige(n). Met hoeveel (externe) deskundigen vult u het beoordelingsteam per kwalitatief gunningscriterium maximaal aan? En heeft de (externe) deskundige de doorslaggevende stem in het geval de stemmen staken?	Het Beoordelingsteam wordt niet aangevuld met (externe) deskundigen, maar kan zich laten adviseren door (externe) deskundigen (die zelf dus niet lid zijn van het Beoordelingsteam). Er wordt geen maximum gesteld aan het aantal deskundigen dat het Beoordelingsteam kan adviseren. Het beoordelingsteam kent op basis van consensus een beoordeling toe. Van (stakende) stemmen is dus geen sprake.	
33	Beschrijvend document	7	7.8	64	G2.3 Zitplaatscapaciteit Materieel	De formule voor de te berekenen score voor G2.3 gaat uit van 'Aangeboden zitplaatsen'. Kan Aanbesteder van dit begrip een eenduidige definitie geven?	Wij hebben het beoordelingskader 'Aangeboden zitplaatsen' aangescherpt. Het totaal aantal Zitplaatsen en Klapstoelen van de trein/vloot die de Inschrijver aanbiedt voor de concessie Vechtdallijnen moet beschikbaar zijn vanaf de start van de Concessie waarbij het niet is toegestaan om op enig moment gedurende de looptijd van de Concessie minder dan het aantal aangeboden zitplaatsen aan te bieden. Een uitzondering hierop vormt de conform 5.2.2 toegestane ombouwperiode van het Overnamematerieel. Voor het Overnamematerieel geldt het aantal Zitplaatsen en Klapstoelen dat de inschrijver na ombouw kan aanbieden.	Het aantal aangeboden Zitplaatsen is bepalend voor de score voor gunningscriterium G2.3 en wordt kwantitatief beoordeeld. Hierbij Voor de beoordeling telt het absoluut aantal mogelijke zitplaatsen voor Reizigers (met uitzondering van machinist- en toilettruimen) op basis van de trein/vloot die een inschrijver aanbiedt en voor zover aannemelijk is dat deze beschikbaar is vanaf de start van de Concessie. Het niet is toegestaan om op enig moment gedurende de looptijd van de Concessie minder dan het aantal aangeboden zitplaatsen aan te bieden. Een uitzondering hierop vormt de conform 5.2.2 toegestane ombouwperiode voor het Overnamematerieel. Voor het Overnamematerieel geldt voor de beoordeling het aantal Zitplaatsen en Klapstoelen dat de Inschrijver na ombouw van het Overnamematerieel aanbiedt. Elke Zitplaats telt als één (1) en Klapstoelen tellen als voor de helft
34	Beschrijvend document			41	Standaardformulier 12	Wat is de juridische waarde van Standaardformulier 12? U noemt dit formulier een "akkoordverklaring". De inhoud van de verklaring volgt echter ook al indirect uit het bestek. Dient afgifte van de verklaring (enkel) te bewerkstelligen de afstand van het recht nog te klagen over de voorwaarden uit het bestek? Of beoogt u met de ondertekening van de akkoordverklaring een juridische garantie van de Inschrijvers te verkrijgen? In het laatste geval: wat zijn hiervan de juridische gevolgen?	Het doel van de Akkoordverklaring is in de eerste plaats het voorkomen van enige discussie over de inhoud van de aanbestedingsstukken. Zoals vermeld in het Beschrijvend Document accepteert de Inschrijver door invulling van standaardformulier 12 dat hij na inschrijving niet meer kan opkomen tegen (vermeende onrechtmatigheid van) de voorwaarden van de aanbesteding. Daarnaast committeert de Inschrijver zich er met de Akkoordverklaring expliciet aan dat hij - als de Concessie aan hem wordt verleend - vanaf de start van de Concessie volledig zal voldoen aan de inhoud van het Programma van Eisen, de Concessiebeschikking en de Inschrijving.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
35	Beschrijvend document Concessie	7	7.9	66	G3 Kwaliteitsplan	Om een flexibele overgang van de concessie te waarborgen krijgt Inschrijver graag inzicht in de huidige bouwstenen van diensten voor het personeel werkzaam op de spoorlijn. Daarnaast ontvangt Inschrijver graag inzicht in de afgesproken maatregelen in het kader van de CAO uitkomsten met betrekking tot werkdrukverlaging en andere bedrijfsregelingen welke we conform de WP 2.000 dienen over te nemen. Is Aanbesteder bereid deze informatie te delen?	Voor inzicht in de bedrijfsregelingen die op het huidige personeel van toepassing zijn, verwijzen wij u naar het Informatieportaal PLEIO. Zie dataportaal Pleio bestanden > 05 Achtergrondinformatie betande concessie > d Personeel > li Bedrijfsregeling en vervolgens de daarin opgenomen bestanden.	
36	Beschrijvend document Concessie Vechtdallijnen 2028-2043	7. Beoordeling van de inschrijving	7.8	63	Zitplaatscapaciteit Materieel	In de inleiding van paragraaf 7.8 schrijft u: "Het Overnamematerieel is qua aantal en capaciteit onvoldoende om de huidige dienstregeling van de RE20, RS20 en RS21 te kunnen rijden." Wilt u dit toelichten? Voor zover wij kunnen bepalen wordt de huidige dienstregeling gewoon volgens planning gereden.....	Wij bedoelen hier dat het Overnamematerieel onvoldoende is om zowel de verbinding Zwolle - Emmen (RS/RE20) als Almelo - Hardenberg (RS21) te rijden. De drie (diesel) Lint-treinen de nu ingezet worden op de lijn Almelo - Hardenberg (RS21) vormen immers geen onderdeel van het Overnamematerieel.	
37	Beschrijvend document Concessie Vechtdallijnen 2028-2043	7. Beoordeling van de inschrijving	7.10	67	Formule score prijs	Het resultaat van de weergegeven formule komt niet overeen met het score verloop zoals weergegeven in figuur 7. Volgend de formule leidt een gevraagde exploitatiebijdrage van 27.125.000 euro tot een score van nul punten. Wilt u de formule corrigeren zodat deze overeenkomt met het scoreverloop zoals weergegeven in figuur 7?	Uw opmerking is terecht, wij zullen de de formule corrigeren.	De formule wordt als volgt gecorrigeerd: (Gevraagde Exploitatiebijdrage - € 27.125.000) moet zijn (€29.225.000 - gevraagde exploitatiebijdrage)
38	Bijlage B Begrippenlijst					In de Begrippenlijst staat het begrip 'Aanbestedingsleidraad' opgenomen. In de definitie lijkt u te refereren aan een document. In de bestekstukken hebben wij geen aanbestedingsleidraad kunnen terugvinden. Kunt u dit document alsnog zo spoedig mogelijk ter beschikking stellen aan Geïnteresseerden?	De genoemde Aanbestedingsleidraad betreft het Beschrijvend document. We zullen de Begrippenlijst hierop aanpassen.	Bijlage B Begrippenlijst aanpassen. Aanbestedingsleidraad = Beschrijvend document
39	Bijlage C - Programma van Eisen	4 Uitvoeringskwaliteit	4.3.3 d en 4.3.3. f	24	Vervangend vervoer	Artikelen 4.3.3 d en 4.3.3. f lijken elkaar tegen te spreken. Kunt u uitsluitel geven of fietsen wel of niet meegenomen moeten kunnen worden met Treinvervangend Vervoer?	Dank voor uw oplettendheid. Wij herkennen deze tegenstrijdigheid in lid k (in plaats van het door u genoemde lid f). Artikel 4.3.3 lid k vervalt.	Artikel 4.3.3 lid k verwijderen.
40	Bijlage C - Programma van Eisen	5. Materieel	5.2.2	29	Overnamematerieel	U verwijst in artikel 5.2.2. naar een eis uit artikel 5.1.4. Is deze verwijzing juist, of bedoelt u hier de eis uit artikel 5.4.1?	Wij bedoelen hier inderdaad 5.4.1. Wij passen het Programma van Eisen hierop aan.	Bijlage C Programma van Eisen
41	Bijlage C Programma van Eisen	5	5.1.16	29	Eenmansbediening	Bij a. is de camera als optie benoemd, bij d. als verplichting. Echter wordt er bij d. verwezen naar camera's ten behoeve van toezicht. Bij camera's voor eenmansbediening is de camera primair bedoeld voor een goede zichtlijn langs de zijkant van het materieel ter ondersteuning van een veilig vertrekproces en komt de toezicht functie op een tweede plaats. Kunt u verduidelijken of camera's ter ondersteuning van het vertrekproces een verplichting zijn? En dat deze primair bedoeld zijn voor het vertrekproces en niet voor cameratoezicht?	Optionele camera's genoemd bij punt a. zijn bedoeld ter ondersteuning van het vertrekproces. Verplichte camera's genoemd bij punt d. zijn bedoeld voor toezicht in het materieel en als frontcamera en dienen niet ter ondersteuning van het vertrekproces.	-
42	Bijlage C Programma van Eisen	5	5.1.17	29	Keertijd	Is dit inclusief de looptijd van de machinist? En zo ja, van welke materieel lengte is hier uitgegaan?	Zie het antwoord op vraag 131.	-
43	Bijlage C Programma van Eisen	5	5.2.5	30	Toegankelijkheid	Zijn er op dit moment beperkingen welke ervoor zorgen dat het overnamematerieel niet of in mindere mate toegankelijk is voor reizigers met een functiebeperking?	Nee. Het Overnamematerieel is toegelaten volgens de TSJ PRIM.	-
44	Bijlage C Programma van Eisen	5	5.3.2	30	Toegankelijkheid	Is onze interpretatie juist dat Aanbesteder met deze eis verwacht dat wijzigingen in regelgeving gedurende de looptijd van de concessie door Concessiehouder worden doorgevoerd op het materieel? Kunt u uw verwachtingen verder toelichten?	De Concessiehouder dient gedurende de looptijd van de Concessie ervoor te zorgen dat het in te zetten Materieel voldoet aan de wet- en regelgeving ten aanzien van toegankelijkheid.	
45	Bijlage C Programma van Eisen	10	10.6.2	54	Camera toezicht	Kunt u een duidelijkere definitie geven van de instapzone direct buiten de trein?	Met instapzone wordt bedoeld het gebied waarin in- en uitstappers in / uit de trein zichtbaar zijn op het moment dat zij de trein betreden dan wel verlaten. Ter verduidelijking per toegangsdeur bestemd voor Reizigers tenminste het oranje gebied zoals weergegeven in de bijlage bij deze nota van inlichtingen.	Er is een bijlage bij deze nota van inlichtingen verstrekt met de titel: Bijlage bij vraag 45 Nota van inlichting 1 - Verduidelijking instapzone
46	Bijlage C PVE	3	3.2.8	18	Aansluitingen	U vraagt om aansluitingen op de treinen van en naar Duitsland in beide richtingen, op Station Coevorden op te nemen in de dienstregeling. Kunt u ons voorzien van de concept dienstregeling van deze spoorlijnen.	De concept-dienstregeling betreft een uurdienst met aankomst om .16, vertrek .45 in Coevorden. Eerste rit op ma-vrij 6.16/6.45, zaterdag 8.16/8.45, zondag 9.16/9.45. Laatste rit zo-do 21.16/21.45, 22.16/22.45. Dienstregeling kan nog wijzigen, met name ritten aan het begin/einde van de dag.	
47	Bijlage C PVE	3	3.2.8	18	Aansluitingen	Zijn er in 2029 ten opzichte van nu wijzigingen voorzien in de dienstregeling van andere treinen op de stations Zwolle en Almelo? Kunt u deze wijzigingen delen, bijvoorbeeld in de vorm van dienstregelingstabellen? En kunt u de dienstregeling van de toekomstige treindienst Bad Bentheim - Coevorden delen?	Van NS en Keolis hebben wij hierover informatie ontvangen. Deze is toegevoegd als bijlage. Voor de toekomstige treindienst Bad Bentheim - Coevorden: zie het antwoord op vraag 46.	Nieuwe bijlage "voorgenomen dienstregelingwijzigingen Almelo en Zwolle" toegevoegd + 2 tabellen.
48	Bijlage C PVE	3	3.2.13	19	Eerste/laatste rit	Bedoelt u met het tweede punt dat de eerste zaterdag rit, die nu voor 8.30 uur vertrekt uit Mariëenberg, moet gaan beginnen in Hardenberg? Of mag deze rit ook blijven beginnen in Mariëenberg?	Wanneer u hierbij doelt op het ritnummer 31026 (zie bijlage H), dan mag deze rit blijven beginnen in Mariëenberg. De vertrektijd van de navolgende rit (31030) ligt op station Hardenberg immers voor 8.30 uur.	-
49	Bijlage C PVE	3	3.2.13	19	Eerste/laatste rit	Onder het derde punt staat een herhaling van het tweede punt. Had er mogelijk iets anders moeten staan?	Correct, dit punt wordt aangepast. Dit betreft de zondag.	Bijlage C Programma van Eisen - (Bullet 3) De eerste Rit op een Zondag in beide richtingen uiterlijk om 8.30 uur op alle Stations van de Treindienst vertrekt;
50	Bijlage C PVE	3	3.2.13	19	Eerste/laatste rit	Bedoelt u met het laatste punt dat de laatste rit, die nu na 0:00 uur aankomt in Mariëenberg, moet gaan doorrijden naar Hardenberg? Of mag deze rit ook blijven eindigen in Mariëenberg?	Deze laatste rit (in bijlage H aangeduid als rit 31081) mag eindigen in Mariëenberg. De vertrektijd van de vorige Rit (31077) naar Hardenberg ligt in Mariëenberg immers na 23:00.	-
51	Bijlage C PVE	3	3.2.6/3.2.15	19	Patroontijden	In de bestaande dienstregeling wordt er tijdens de spits en 's avonds laat afgeweken van patroontijden. Hoe gaat u om met deze afwijkingen, in relatie tot de eis dat de dienstregeling vaste patroontijden moet hebben?	Zie het antwoord op vraag 123.	-
52	Bijlage C PVE	4 Uitvoeringskwaliteit	4.2	23	Tabel 3	De in de tabel weergegeven percentages, zijn naar onze veronderstelling gebaseerd op de huidige dienstverlening. De komende jaren zijn er rond Coevorden en tussen Coevorden en Emmen ontwikkelingen te verwachten die de punctualiteit gaan beïnvloeden. Zo sluit in Coevorden medio 2026 de Bertheimer Eisenbahn aan op de Vechtdallijn infrastructuur, vervalt de mogelijkheid om in te kunnen halen op spoor 3 in Coevorden omdat dit een kopspoor wordt en zien we een uitbreiding in het aantal goederen bewegingen een sterke toename (alleen al op zaterdag van 4 naar 14), dit los van de te verwachten extra treinen mogelijk voor de Nedersaksenlijn. Het opheffen van infrastructuur en het meer laten rijden van treinen brengt meer afhankelijkheden met zich mee en hebben invloed op de punctualiteit. Bent u bereid de punctualiteitseisen aan te passen indien de uitbreiding van treinen (valend buiten deze concessie), en de overbelasting van de infracapaciteit door enerzijds meer treinen en anderzijds saneringen, gepaard gaat met een lagere punctualiteit, of omschrijft u dit als ondernemersrisico en dient dit lage prijs te worden.	Uw veronderstelling ten aanzien van de weergegeven percentages is correct. Als dergelijke externe ontwikkelingen optreden, kunnen deze betrokken worden in een herijking van de Concessie zoals bedoeld in paragraaf 2.3 van het Programma van Eisen. Concessiehouder dient te streven naar een zo hoog mogelijke punctualiteit (maar ook lage rituitval) vanwege het belang hiervan voor de dienstverlening richting Reizigers.	
53	Bijlage C PVE	5	5.2.2	29	Overnamematerieel	Bedoelt u hier 5.4.1 in plaats van 5.1.4?	Ja. Zie ook het antwoord op vraag 40.	Bijlage C Programma van Eisen

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
54	Bijlage C PvE	5	5.2.2	29	Overnamematerieel	Mogen wij ervan uitgaan dat hiermee wordt bedoeld dat huidige concessiehouder Arriva verplicht is ervoor te zorgen dat het overnamematerieel op het moment van overname voldoet aan alle eisen, met uitzondering van 5.4.1?	Wij hebben de formulering van 5.2.2 beperkt tot de eisen zoals gesteld in hoofdstuk 5. Daarnaast voegen wij uiterlijk bij NvI-2 (of zoveel eerder als mogelijk) een bijlage toe met daarin per eis uit het Programma van Eisen (hoofdstuk 5) wat hierbij de uitgangspunten zijn ten aanzien van het Overnamematerieel.	5.2.2 Het Overnamematerieel wordt geacht op het moment van overname te voldoen aan alle eisen van hoofdstuk 5 uit in het Pogramma van Eisen. Uitzonderingen op dit algemene uitgangspunt worden afzonderlijk gespecificeerd door de Concessieverleners, met uitzondering van eis 5.4.1.1.a. De Concessiehouder dient ervoor te zorgen dat het Overnamematerieel uiterlijk 24 maanden na de start van de Concessie ook aan deze eisen voldoet.
55	Bijlage C PvE	5	5.1.13	28	Verwijzing	In deze eis lijkt een verwijzing te zijn weggevalen. Kunt u deze verwijzing en eventuele weggevalen informatie herstellen?	Zie het antwoord op vraag 112.	Bijlage C Programma van Eisen
56	Bijlage C PvE		2.1.7		Gedoepplicht	Betreft sub b: Er zijn op de trajecten Zwolle - Emmen en Almelo - Hardenberg geen andere aanbestede treindiensten, anders dan de toekomstige verbinding Emmen - Rheine. Wij stellen voor deze gedoepplicht te schrappen.	Nee, wij nemen uw voorstel niet over.	-
57	Bijlage C PvE		3.2.2	17	Eisen treindienst Zwolle - Emmen	De eis interpreteren wij zo, dat er in de ochtend- en middagspits en na 23:00 uur in beide richtingen 2x per uur gehalteerd moet worden (als RS20) in Dalen en Gramsbergen. In de bestaande dienstregeling is dit alleen het geval in de drukste richting ('s morgens van Emmen naar Zwolle, 's middags van Zwolle naar Emmen) en gedurende een kortere periode in de middag. Dat betekent dat in de tegenspits, vroege middagspits en na 23:00 uur er een aantal trein, die nu als RE20 rijden, als RS20 moeten gaan rijden. Herkent u dit, of wilt u de eis liever herzien zodat het minimale aanbod meer in lijn is met de bestaande dienstregeling?	Wij herkennen dit punt en passen de tekst van PvE artikel 3.2.2 aan.	In afwijking van het bepaalde in Tabel 1 geldt: Met uitzondering van Ritten in de drukste richting tijdens de ochtendspits (7:00-8:30 uur) en middagspits (14:30-17:30 uur) op werkdagen is het de Concessiehouder toegestaan om één van de twee Ritten per uur en richting met een Snelrein (RE20) te rijden die alle in [artikel 2.1.4 lid a] genoemde Stations bedient behalve de Stations Gramsbergen en Dalen.
58	Bijlage C PvE			17	Eisen treindienst Zwolle - Emmen	Volgens onze interpretatie van de minimale bedieningseisen moet er van maandag t/m vrijdag 's avonds een extra trein 8094 van Emmen naar Zwolle worden toegevoegd, zodat elk station tussen 23:00 en 23:59 in beide richtingen 2x per uur wordt bediend. Deze trein bestaat in de bestaande dienstregeling niet. Herkent u dit, of wilt u hiervoor een uitzondering opnemen?	Wij herkennen dit punt en nemen hiervoor een uitzondering op.	Uitzondering wordt toegevoegd aan tabel 1.
59	Bijlage C PvE			17	Eisen treindienst Zwolle - Emmen	Volgens onze interpretatie van de minimale bedieningseisen moet er op zondag 's avonds een extra trein 3888 van Emmen naar Zwolle worden toegevoegd, zodat elk station m.u.v. Dalen en Gramsbergen tussen 22:00 en 22:59 in beide richtingen 2x per uur wordt bediend. Deze trein bestaat in de bestaande dienstregeling niet. Herkent u dit, of wilt u hiervoor een uitzondering opnemen?	Wij herkennen dit punt en nemen hiervoor een uitzondering op.	Uitzondering wordt toegevoegd aan tabel 1.
60	Bijlage C PvE			17	Eisen treindienst Zwolle - Emmen	Volgens onze interpretatie van de minimale bedieningseisen moet op zondag 's avonds trein 8090 van Emmen naar Zwolle later gaan rijden of moet er een extra trein 8092 worden toegevoegd, zodat ook de stations tussen Emmen en Coevorden nog tussen 23:00 en 23:59 in beide richtingen bediend worden. Dit wijkt af van de bestaande dienstregeling. Herkent u dit, of wilt u hiervoor een uitzondering opnemen?	Wij herkennen dit punt en nemen hiervoor een uitzondering op.	Uitzondering wordt toegevoegd aan tabel 1.
61	Bijlage D Financiële bepalingen	5	8.1	12	SOV-opbrengsten	De hoogte van de exploitatiesubsidie kan worden beïnvloed bij belindiging van dan wel ingrijpende wijzigingen in de reitsvoorwaarden inzake de SOV-kaart. Er is momenteel onzekerheid over het effect van het herijkingsonderzoek (zgn. BOS-onderzoek), dat mogelijk een fors negatieve impact zal hebben op de SOV-opbrengsten, maar onbekend is nog hoe groot dat effect zal zijn. Om te voorkomen dat iedere inschrijver hier andere aannames over doet, met mogelijk verstrekende consequenties, verzoeken we u concreet te maken wat u verstaat onder 'ingrijpende wijzigingen'. Rekent u hieronder ook de effecten van een tariefaanpassing die volgt uit het herijkingsonderzoek?	Wij gaan ervan uit dat uw vraag betrekking heeft op artikel 12 lid 3 van bijlage A Concept concessiebeschikking. Deze bepaling is opgenomen omdat wij een mogelijkheid open moeten houden om te kunnen reageren op forse financiële tegenvallers, de provincies dragen in dit voorbeeld het risico op lagere SOV opbrengsten. Door bijvoorbeeld een afschaling van de dienstverlening kan een eventueel tekort op de provinciale begroting worden beperkt. De keuze tussen afschalen of extra budget ter beschikking stellen betreft een politieke afweging waarbij wij nu inschatten dat een eventuele afschaling voor treindiensten beperkt zal zijn omdat deze onderdeel uitmaken van het kernnet. Indien van toepassing gelden de meer- en minderwerk afspraken zoals opgenomen in bijlage D Financiële bepalingen. Bij het inschatten de te verwachten Exploitatiesubsidie en het inzetten van "blikker geld" (zie vraag 117) hebben wij rekening gehouden met een daling van de SOV-opbrengsten met ingang van 2025.	
62	Bijlage D Financiële bepalingen	10	23.2	22	Indexering vaste kosten	In voetnoot wordt categorie E.03 genoemd als vaste kosten. Moet dit niet F.03 zijn?	Dit is correct. Dit betreft inderdaad F.03. We passen dit aan in de voetnoot.	Aanpassen voetnoot in Bijlage D Financiële Bepalingen. "Een uitzondering hierop vormen de vaste kosten (categorieën 8.01 tot en met 8.03, F.02 en F.03) uit de Financieel Economische Onderbouwing..."
63	Bijlage G Waardebepaling materieel				Toelating en inzetbeperking treinstellen Arriva	Voor het ontwerpen van een materieelomloop is van belang te weten of en zo ja welke inzetbeperkingen de GTW-treinstellen hebben. Kunt u het inzetcertificaat van de GTW's alsmede alle andere relevante toelatingsdocumentatie delen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Onder de documentatie "05 Achtergrondinformatie bestaande concessie / G Overname materieel" zijn de inzet certificaten opgenomen. Zie tevens bijgevoegde bijlage wat betreft inzetbeperkingen. De bijlage met betrekking tot inzetbeperkingen hebben wij toegevoegd in de Pleio-omgeving. (zie map NvI-1)	Bijlage "ProRail Inzetbeperkingen 3240018" toegevoegd op Pleio
64	Bijlage G Waardebepaling materieel				Software over te nemen GTW-treinstellen	Kunt u een overzicht geven van alle software in de over te nemen GTW-treinstellen? Kunt u daarbij aangeven welke software vervoeder-specifiek is en welke software standaard geleverd is door Arriva?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Onder de documentatie "05 Achtergrondinformatie bestaande concessie / G Overname materieel" is een document met Software Status van de trein opgenomen.	
65	Bijlage G Waardebepaling materieel				Bedrijfszekerheid Arriva-treinstellen	Zijn er kwaliteit- en/of bedrijfszekerheidsissues bij het GTW-materieel waarvoor specifieke acties zijn uitgevoerd, nog gaande zijn of voor december 2028 nog worden opgestart? Zo ja, ontvangen wij graag de details daaromtrent.	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Er zijn op dit moment geen (verplichte) modificaties die nog doorgevoerd moeten worden.	
66	Bijlage G Waardebepaling materieel				Inrichting onderhoud Arriva-treinstellen	Hoe is de werkverdeling tussen Strukton en Arriva aangaande het onderhoud van de treinstellen? Heeft Arriva eigen onderhoudspersoneel in dienst? Zo ja, hoeveel en met welke kwalificaties?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Arriva onderhoud haar treinen als ECM III & IV met gekwalificeerd eigen personeel in Zutphen.	
67	Bijlage G Waardebepaling materieel				Service Arriva-treinstellen	Zijn er specifieke voorzieningen te treffen om GTW-materieel te kunnen behandelen op opstelreinen? Zo ja, welke? Heeft Arriva hiervoor bepaalde afspraken gemaakt met ProRail of anderszins zaken geregeld in het verleden?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Vervoersspecifieke afspraken/vensen kunnen rechtstreeks met ProRail worden gemaakt. Arriva heeft bij ProRail vergunningen voor voorzieningen die op grond van ProRail staan.	
68	Bijlage G Waardebepaling materieel				Verzekering Arriva-treinstellen	Waar en hoe is het materieel momenteel verzekerd?	Deze informatie heeft betrekking op de bedrijfsvoering van de huidige concessiehouder en lijkt ons op het eerste gezicht bedrijfsvertrouwelijk.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
69	Bijlage G Waardebepaling materieel				Inrichting onderhoud Arriva-treinstellen	Zijn er bepaalde instandhoudingsactiviteiten (zoals bijvoorbeeld maar niet uitsluitend van motoren of andere hoofdelen, niet-destructief onderzoek van loopwerk) waarvoor Arriva momenteel afspraken heeft met derden? Zo ja, welke zijn dat?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Arriva heeft een goede relatie met de treineleverancier en andere cruciale leveranciers om instandhoudingswerkzaamheden uit te voeren. Het is aan inschrijvers zelf invulling te geven aan de onderhoudsvorschriften.	
70	Bijlage G Waardebepaling materieel				Modificaties Arriva-treinstellen	Zijn er afgezien van eventuele acties zoals bedoeld in vraag 19, andere modificaties gepland of in uitvoering momenteel? Zo ja, welke?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Er zijn op dit moment geen (verplichte) modificaties die nog doorgevoerd moeten worden. Vraag 19 is de door hernummering in deze nota van inlichtingen nummer 76 geworden.	
71	Bijlage G Waardebepaling materieel				Bedrijfszekerheid Arriva-treinstellen	Zijn er bekende zwakke punten die de beschikbaarheid van de treinstellen structureel negatief beïnvloeden? Welke zijn dat, en welke acties heeft Arriva en/of de onderhouder van het materieel uitgevoerd, in gang gezet of nog in voorbereiding om deze punten op te lossen?	Hiervoor verwijzen wij u naar de rapportage waardebepaling. Ten overvloede merken wij op dat er naast de informatie die op Pleio gepubliceerd is een schouw plaatsvindt waarin u het materieel kunt bekijken.	
72	Bijlage G Waardebepaling materieel				Schadehistorie treinstellen Arriva	Voor de waardebepaling is van belang te weten of treinstellen hersteld zijn van grote bots-/ontsporing-/brandschades. Graag ontvangen wij de gegevens hiervan.	Graag verwijzen wij u hiervoor naar de rapportage waardebepaling zoals gepubliceerd op Pleio.	
73	Bijlage G Waardebepaling materieel				Dalßen trein	Kunt u aangeven welke herstellingen hebben plaatsgevonden aan de trein die is verongelukt bij Dalßen? Hoe wordt de overnamewaarde van deze trein bepaald? En hoe zit het met de inzetgarantie en garantie op onderdelen van deze trein? Graag ontvangen wij de gegevens hiervan.	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Deze trein is volledig opnieuw opgebouwd waarbij de aanschaf/herstel/bouwkosten volledig zijn gefinancierd door de opdrachtgevers (zie paragraaf 2.8 beschrijvend document). Deze trein zal om niet overgaan naar de opvolgende concessiehouder, een depreciatie wegens technische conditie zal wel in mindering worden gebracht indien van toepassing. Er zijn geen inzetgarantie bekend bij de opdrachtgever. Dit treinstel wordt betrokken in het onderzoek van Ricardo Nederland B.V.	
74	Bijlage G Waardebepaling materieel				ERTMS	Heeft de concessiegever en/of huidige concessiehouder afspraken gemaakt over of input geleverd op plannen omtrent de uitrol van ERTMS-treinbeveiliging op de lijnen van de concessie Vechtdallijnen?	De landelijke uitrol van ERTMS is belegd bij het (landelijke) programma ERTMS. Dit programma werkt aan een uitrolplanning. Het programma heeft daarbij als doel om tussen nu en 2050 in het gehele land ERTMS uit te rollen (zie daartoe ook ertms.nl). Er zijn geen specifieke afspraken gemaakt tussen concessiegever en het programma ERTMS. Indien u specifiek doelt op de 7 baanvakken en noordelijke lijnen die tussen nu en 2031 door het programma ERTMS omgebouwd worden: de Vechtdallijnen zitten niet in die scope.	
75	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Zou u wat zien in een proces waarbij elk individueel treinstel wordt geschouwd door een door ons aangewezen en door ons en de huidige concessiehouder gezamenlijk betaalde externe specialist alvorens de definitieve overnameprijs wordt overeengekomen. Zien u en de huidige concessiehouder dat ook zo?	Uitgangspunt is dat de overnamewaarde zal worden bepaald door de door Concessiegever aan te wijzen expert. Het staat de huidige concessiehouder en opvolgende Concessiehouder vrij onderling afwijkende afspraken te maken. In dat geval dienen zij de Concessiegever daarover gezamenlijk te informeren.	
76	Bijlage G Waardebepaling materieel				Wieldiameters	Kunt u een overzicht geven van de wieldiameters van de over te nemen GTW-treinstellen per 1-8-2024, inclusief de diameters van de niet-ingeboorde wielstellen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Het monitoren van en anticiperen op wielslijtage maakt onderdeel uit van het onderhoudsprogramma zoals verstrekt in het IHHB. Hiermee kunnen geïnteresseerden de onderhoudskosten inschatten. Gezien de snelheid van slijtage voegt het verstrekken van actuele diameters daar niks aan toe.	
77	Bijlage G Waardebepaling materieel				Technische staat	Kunt u aangeven of de huidige eigenaar van de GTW-treinstellen werkzaamheden heeft uitgevoerd of heeft laten uitvoeren om corrosie te bestrijden en/of te voorkomen? Indien ja, graag een overzicht en beschrijving van de werkzaamheden, inclusief moment van uitvoering (per treinstel).	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Hiervoor verwijzen we naar het Ricardo-rapport waarin de relevante informatie is opgenomen.	
78	Bijlage G Waardebepaling materieel				Fietsgebruik	Kunt u ons per periode en dagsoort een overzicht verstrekken hoeveel fietsen nu worden meegenomen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Wij kunnen hierin geen inzage geven, er wordt geen registratie bijgehouden van het aantal fietsen dat mee wordt genomen.	
79	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende vragen: Hoe is de beschikbaarheid van onderdelen? Zijn er problemen met de levering/beschikbaarheid van bepaalde onderdelen/componenten?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Arriva heeft momenteel geen problemen met de levering/beschikbaarheid van onderdelen. Zij heeft een goede relatie met de treineleverancier en andere cruciale leveranciers.	
80	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende vraag: Wat is het advies van de fabrikant geweest voor het op voorraad houden van spare-parts?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Dit advies is overgenomen. Zie hiervoor ook het Ricardo rapport.	
81	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende vraag: Zijn er onderdelen waarvan de "end of life" is ingetreden, aangekondigd of verwacht mag worden?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Er zijn gedurende een onderhoudsperiode van de treinen altijd onderdelen met status "end of life". Het is aan de eigenaar van de treinen om hiervoor een oplossing te zoeken dan wel in overleg te treden met de leverancier/onderhouder van de treinen.	
82	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom het volgende verzoek: Graag ontvangen wij een gedetailleerde technische beschrijving van het voertuig op systeem- en componentniveau	T.b.v het onderhoud en revisies zijn twee documenten beschikbaar gesteld: BU_1992352_(L4227)_IHS_GTW_2-8_EMU_ARRIVA_nid_20230915 en IHHB EMU V3.3. voor Infor Mobile 12-2023. Deze zijn te raadplegen via de Pleio-omgeving.	
83	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom het volgende verzoek met betrekking tot de toelatingsakte en modificaties: Kunt u een overzicht geven van de uitgevoerde constructiewijzigingen en de onderliggende dossiers (inclusief risicoanalyses beschikbaar stellen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Tijdens de audit van Ricardo zijn deze vragen besproken en hebben niet tot een opmerking geleid in de rapportage.	
84	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Kunt u uitgevoerde risicoanalyses (conform ECM 2019/779 Bijlage II, La/b) ter beschikking stellen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Tijdens de audit van Ricardo zijn deze vragen besproken en hebben niet tot een opmerking geleid in de rapportage.	

1e Nota van Inlichtingen - Vechtdallijnen

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
85	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Kunt u bevestigen dat het onderhoudsdossier voor de Treinen conform ECM 2019/779 Bijlage II, II.5 is? Indien nee, wat zijn de afwijkingen en waarom deze afwijkingen?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Ja, het onderhoud wordt uitgevoerd en is conform ECM certificering.	
86	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende verzoek: Wilt u een opgave doen met betrekking tot de maandelijkse reserveringen voor langetermijnonderhoud aan de treinstellen door de huidige concessiehouder. Indien mogelijk gespecificeerd naar: bak, draai- en wielstellen, motoren en tractieinstallatie, remsysteem, treinbeveiliging, interieur en deuren.	Deze informatie heeft betrekking op de bedrijfsvoering van de huidige concessiehouder en is naar ons oordeel bedrijfsvertrouwelijk.	-
87	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende verzoek: Kunt u een overzicht geven van de kosten van 2020 tot en met 2023 voor correctief onderhoud, uitgesplitst naar correctief vanwege technisch falen, correctie met een externe reden (vandalisme, fout gebruik door reizigers)?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Dit betreft bedrijfsvertrouwelijke informatie. Partijen dienen aan de hand van het onderhoudsschema zelf kosten te begroten.	-
88	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende verzoek: Graag ontvangen wij het exact actueel onderhoudsplan (P1 (a7,b7) P2, P3, P4, (P57), R0, R1, (R27)) en details (werkbeschrijving) per onderhoudstap.	Zie hiervoor BU_1992352_(L-4227)_IHS_GTW_2-8_EMU_ARRIVA_nld_20230915. Dit document is beschikbaar gesteld in de Pleio-omgeving.	-
89	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende verzoek: Overzicht van de plek van elk treinstel in het onderhoudsprogramma; overzicht van de uitgevoerde langetermijnonderhoudstappen.	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Een type beschrijving van de treinen alsmede het onderhoudshandboek is reeds aangeleverd en ook aangevuld met actuele informatie vanuit het Ricardo rapport. Deze informatie is te raadplegen via de Pleio-omgeving in de map 05 achtergrondinformatie bestaande concessie.	
90	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende verzoek: Graag ontvangen wij de actuele bedrijfsurenstand per motor per voertuig + het gemiddeld aantal motoren per voertuig per dag.	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Een type beschrijving van de treinen alsmede het onderhoudshandboek is reeds aangeleverd en ook aangevuld met actuele informatie vanuit het Ricardo rapport. Deze informatie is te raadplegen via de Pleio-omgeving in de map 05 achtergrondinformatie bestaande concessie.	
91	Bijlage G Waardebepaling materieel				Overname treinstellen	Om een juiste inschatting te maken van de onderhoudskosten van de treinstellen is aanvullende informatie van essentieel belang. Daarom de volgende vraag: Welke verplichte modificaties dienen naar verwachting doorgevoerd te worden gedurende de concessie?	Verplichte modificaties zijn opgenomen in het Programma van Eisen. Er is een gunningscriterium (G2.2) waarbij gescoord kan worden op modificaties die leiden tot meerwaarde voor de reiziger.	-
92	Bijlage G Waardebepaling materieel				Werkplaats Zutphen	Wij zijn van mening dat het onderhoud aan de treinstellen voor de concessie Vechtdallijnen in de Strukton-werkplaats in Zutphen kwalificeert als een "spoorgebonden dienst of dienstvoorziening" van categorie 2 uit de Bijlage II van de Herschikkingsrichtlijn 2012/34/EU. Wij zien ons daarin gestrekt door de Handreiking spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) uit december 2018. In de eerdergenoemde ACM-handreiking stelt de ACM (onder andere) dat een "exploitant van dienstvoorziening" niet noodzakelijkerwijs de eigenaar ervan hoeft te zijn. Wij zijn daarom van mening dat: a) Hetgeenstaande het feit dat Arriva de onderhoudsfaciliteiten in Zutphen huurt van Strukton, Arriva voor wat betreft de onderhoudsfaciliteit voor treinstellen voor de concessie Vechtdallijnen in Zutphen moet worden aangemerkt als exploitant van de spoorgebonden dienst "onderhoudsvoorzieningen" van categorie 2 zoals beschreven in Bijlage II van de Herschikkingsrichtlijn 2012/34/EU. b) Arriva en eventueel Strukton zich om die reden moeten houden aan de verplichtingen die voortvloeien uit de toepasselijke wet- en regelgeving, zoals bijvoorbeeld (maar niet uitsluitend): - het bieden van toegang tot de onderhoudsfaciliteit in Zutphen aan in beginsel alle spoorwegondernemingen die van zins zijn een bod uit te brengen op de concessie Vechtdallijnen én die het onderhoud aan meerdere of alle treinstellen van deze concessie in Zutphen wensen uit te voeren. - het (voorra) publiceren van een beschrijving van de dienstvoorziening in een dienstencatalogus, waarin ten minste de aspecten basisinformatie, toegangsprocedures en vergoedingen zijn uitgewerkt. c) het feit dat Arriva en eventueel Strukton niet voor de start van de aanbesteding van de concessie Vechtdallijnen een dienstencatalogus voor de onderhoudsfaciliteit in Zutphen hebben gepubliceerd, ertoe kan leiden dat Arriva in haar gecombineerde rol van: - concessiehouder van de huidige concessie Vechtdallijnen; - exploitant van de onderhoudsfaciliteit in Zutphen;	Op grond van artikel 15 lid 1 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte kan iedere spoorwegonderneming aan een exploitant van een dienstvoorziening een verzoek doen om toegang tot en levering van diensten in die dienstvoorziening. De provincie heeft al op 1 februari 2024 een vooraankondiging van de aanbesteding gepubliceerd. Geïnteresseerde spoorwegondernemingen zijn in ieder geval vanaf die datum in de gelegenheid geweest een dergelijk verzoek te doen en zich desnoods te wenden tot de ACM indien de betreffende exploitant een dergelijk verzoek niet zou beantwoorden. De provincie ziet hierbij voor zichzelf op dit moment geen rol weggelegd.	
93	Bijlage G Waardebepaling materieel				Werkplaats Zutphen	Hoe borgt u de vertrouwelijkheid van een eventueel verzoek tot toegang aan Arriva en eventueel Strukton voor het gebruik van de werkplaats Zutphen en hoe borgt u dat deze informatie niet bij het tenderteam van Arriva terechtkomt?	Concessieoverlener kan de vertrouwelijkheid van een dergelijk verzoek niet borgen. Dit is iets tussen vervoerders onderling.	
94	Bijlage G Waardebepaling materieel				Waardebepaling materieel	U stelt dat Bijlage G separaat wordt gepubliceerd via Pleio. Wij kunnen deze bijlage echter niet vinden. Kunt u bijlage G alsnog zo snel mogelijk beschikbaar stellen?	Deze bijlage staat wel op Pleio, maar is wellicht vanwege naamgeving minder herkenbaar. Zie dataportaal Pleio bestanden > 05 Achtergrondinformatie betoande concessie > g Overnamematerieel en vervolgens het bestand 875941 - Rapportage waardebeepaling materieel concessie Vechtdallijnen .	
95	Bijlage H	bijlage H			capaciteit	In meegestuurde bijlage H gaat u in de tabel met capaciteit uit van dan foute capaciteit wilt u dit aanpassen?	Terechte constatering, deze tabel bevat verouderde gegevens. Wij hebben de huidige capaciteitsinzet opgevraagd bij Arriva. Bijlage H is hiervoor geactualiseerd.	Bijlage H aangepast
96	Bijlage J Personeelsopgave	Personeelsopgave			Ziekteverzuim	Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen op verzuim, krijgen wij graag inzicht in de periode pre-covid. Kunt u de ziekteverzuim cijfers delen van de periode 2017-2019?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: In de jaren 2017-2019 was het verzuim: 2017: 8,81% 2018: 3,59% 2019: 7,24%	
97	Bijlage J personeelsopgave				Arbeidsvoorwaarden	Kunt u bevestigen dat er geen rijdend personeel valt onder andere collectieve regelingen voor arbeidsvoorwaarden (APN)?	Uit de Personeelsopgaf blijkt dat er geen andere collectieve regelingen van toepassing zijn op het directe personeel per 1 maart 2024.	
98	Bijlage J personeelsopgave				Onderhoudsmonteurs	Kunt u opgeven hoeveel onderhoudsmonteurs er in deze concessie in dienst zijn?	Volgens jurisprudentie worden de indirecte medewerkers niet uitgesplitst naar functie. Hierover kunnen wij geen mededeling doen.	
99	Bijlage J Personeelsopgave				Personeelsopgave	U stelt dat Bijlage J separaat wordt gepubliceerd via Pleio. Wij kunnen deze bijlage echter niet vinden. Kunt u bijlage J alsnog zo snel mogelijk beschikbaar stellen?	Deze bijlage staat wel op Pleio, maar is wellicht vanwege naamgeving minder herkenbaar. Zie dataportaal Pleio bestanden > 05 Achtergrondinformatie betoande concessie > d Personeel > i Personeelsverklaringen en vervolgens het bestand Deskundigenverklaring - ter publicatie VDL .	
100	Databestanden Arriva	MIPOV K08			Bezettingsgraad	De bestanden met bezettingsgraden bevatten geen richting. Daardoor is het voor geïnteresseerde partijen niet mogelijk een goede inschatting te maken van de werkelijke bezettingen van een lijn. Het is immers niet duidelijk welke richting de reizigers reizen. Kunt u deze bestanden beschikbaar maken met onderscheid naar richting?	De richting is af te leiden van het ritnummer (even of oneven). De ritnummers komen overeen met de dienstregeling zoals gepubliceerd in Bijlage H.	
101	Databestanden MIPOV				Bezetting	Wij zouden graag de bezetting op een reguliere zaterdag en vakantiedag in april en mei willen weten. Uit de opgeleverde data is dit helaas niet betrouwbaar af te leiden, omdat hier ook data in zitten van feestdagen met zeer hoog gebruik, zoals Bevrijdingsdag. Is het mogelijk de bezettingsdata op te leveren voor alleen normale zater- of vakantiedagen in april en mei?	De gevraagde gegevens zijn opgevraagd bij de zittende vervoerder en geplaatst op het inforportaal Pleio.	Bestand "VD_Bezetting_Zaterdagen_april_mei_2024_2023" gepubliceerd in de map Nvl 1 op Pleio.
102	Databestanden MIPOV				Bezetting	Hoe zijn de bezettingsdata tot stand gekomen? Zijn de treinen hiertoe voorzien van een telystysteem?	De bezettingsdata komt uit de check-in/check-out gegevens, die gecombineerd worden met de ProRail data over wanneer de treinen gereden hebben, waarna de ritten aan de treinen worden toegekend die het beste passen qua tijden. In de meeste gevallen eenduidig, in sommige gevallen moet een keuze gemaakt worden.	

1e Nota van Inlichtingen - Vechtdallijnen

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
103	Databestanden MIPOV				Bezetting	Uit de beschikbare data kan het gebruik op een (gemiddelde) werkdag afgeleid worden. De laatste jaren is er duidelijk onderscheid qua OV-gebruik ontstaan op kantordagen (dinsdag en donderdag) en thuiswerkdagen. Wij zouden graag aan de hand van gebruiksdata onderzoeken in hoeverre hier op deze treindiensten sprake van is. Kunt u de gebruiksdata (bezetting, in/uit en HB) uitgesplitst per maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en vrijdag opleveren?	De gevraagde gegevens zijn opgevraagd bij de zittende vervoerder en geplaatst op het Informatiaal Pleio.	Bestand "VD_Bezetting_maart_juni_2024" gepubliceerd in de map Nvl 1 op Pleio.
104	Databestanden MIPOV				Bezetting	Om de benodigde capaciteit op Koningsdag, Koningsnacht en Bevrijdingsdag te bepalen, zouden wij graag de beschikking krijgen over bezettingsdata van alleen deze dagen afzonderlijk. Kunt u deze opleveren?	De gevraagde gegevens zijn opgevraagd bij de zittende vervoerder en geplaatst op het Informatiaal Pleio.	Bestand "VD_Bezetting_Koningsdag_Bevrijding sdag" gepubliceerd in de map Nvl 1 op Pleio.
105	Fin.bepalingen	2	2	5	bakkilometers	U gebruikt als rekeneenheid 'bakkilometers'. We stellen voor te rekenen met 'stelkilometers', zoals te doen gebruikelijk. Treinen kunnen immers verschillende baklengtes hebben (zeker als nieuwe treinen instromen en daardoor verschillen in aantallen bakken en -lengtes ontstaan). Het begrip "bak" is overigens ook niet gedefinieerd. Kunt u hiermee instemmen?	Wij stemmen niet in met uw verzoek. We zijn ons bewust van het verschil tussen "bakkilometers" en "(Trein)stelkilometers". Wij handhaven deze verdeelsleutel vanwege het gedeelde opdrachtgeverschap voor de lijn Zwolle-Emmen omdat hiermee het verschil in capaciteits olwet bakinzet tot uiting komt zoals aangeboden in de Inschrijving. De stap in de berekening - zoals geformuleerd in artikel 2 lid 3 sub a - is uitsluitend bedoeld ter bepaling van het integraal tarief per dienstregelingkilometer voor de afzonderlijke treindiensten (Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg). Deze stap vindt in principe eenmalig plaats behoudens substantiele wijzigingen gedurende de looptijd van de concessie. De Exploitatiebijdrage per Treindienst wordt - overeenkomstig artikel 2 lid 4 - berekend door het aantal Dienstregelingkilometers te vermenigvuldigen met het hiervoor bedoelde en bepaalde tarief. Het begrip "bak" wordt uiteengezet in de definitie van het begrip "Treinstel(len)" en behoort ons inziens geen nadere duiding.	
106	Financiële bepalingen	5	5.2d	10	Tractie-energievoorziening	Kunt u bevestigen dat de kosten voor het gebruik van de bovenleiding voor rekening zijn van de Concessievrerler en dat alleen het stroomverbruik voor rekening van de Concessiehouder is? Concreet: kunt u bevestigen dat de kosten, zoals die in §5.3.3 van de Netwerklaring 2025 beschreven staan, voor rekening zijn van de Concessievrerler?	Wij bevestigen dat de opdrachtgever de door ProRail in rekening gebrachte kosten voor het gebruik van de Tractieenergievoorziening en het transport van tractie-energie vergoedt aan de Concessiehouder. Dit overeenkomstig artikel 5 van bijlage D financiële bepalingen waarin de Bijdrage Gebruiksvergoeding spoor wordt beschreven.	
107	MIPOV	K10 - Arriva			Reizigersopbrengsten	Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkelingen op reizigersopbrengsten, krijgen wij graag inzicht in de periode pre-covid. Kunt u de reizigersopbrengsten delen van de periode 2017-2019?	De verantwoorde opbrengsten over de periode 2018 tot en met 2020 staan reeds op Pleio inclusief voorlopige opbrengsten en prognoses voor de periode tot en met 2024. Wij zullen hieraan een opgave van de verantwoorde opbrengsten over 2017 toevoegen.	Pleio bestanden > 05 Achtergrondinformatie betaande concessie > b Reizigersopbrengsten en de daaronder geuploade bestanden.
108	Pleio achtergrond informatie bestaande concessie				Onderhoudsdossier	De onderhoudsdocumentatie van de GTW 2/8 is bijgevoegd. Van de GTW 2/6 ontbreekt deze documentatie. Kunt u deze alsnog verstrekken zodat wij een goede inschatting kunnen maken van de onderhoudskosten?	Van de huidige concessiehouder hebben wij als antwoord gekregen dat het reeds op Pleio gepubliceerde document [4] 884948 - BU_1992352_(L-4227)_JHS_GTW_2-8_EMU_ARRIVA_nld_20230915.pdf (zie map 05 Achtergrondinformatie bestaande concessie Overnamematerieel) zowel van toepassing is op de GTW 2/6 als op de GTW 2/8.	
109	Pleio achtergrond informatie bestaande concessie				Onderhoudsdossier	In de onderhoudsdocumentatie ontbreekt een overzicht van kilometerstanden per treinstel met peildatum. Daarnaast ook de kilometerstanden van de hoofddelen met peildatum. Hierdoor kunnen wij geen goede inschatting maken van de revisies uitgevoerd en die gepland staan in de concessieperiode. Kunt u deze alsnog aanleveren?	In de Rapportage van Ricardo Nederland B.V. wordt in paragraaf 3.1 geschreven over de km-prestatie. Arriva heeft daarnaast kilometerstanden verstrekt. Het document met kilometerstanden en realisatie in februari 2024 is als bijlage bij deze nota van inlichtingen toegevoegd.	Er is een bijlage bij deze nota van inlichting verstrekt met de titel: Bijlage bij vraag 109 Nota van inlichting 1 - Kilometerstanden per treinstel
110	Pleio achtergrond informatie bestaande concessie				Energieverbruik	We zouden graag een energieconsumptie getal in kWh per km van de bestaande treinstellen ontvangen, om in te schatten wat het energieverbruik zal zijn van het over te nemen materieel. Kun u deze aanleveren?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Het verbruik van een trein is afhankelijk van de dienstregeling, alsmede ook de inzet van het aantal bakken. Het is dan ook aan de vervoerder om het verbruik op basis van de inzet te bepalen. Het gemiddelde verbruik over het jaar 2022 bedraagt 4,55 KWH per treinkilometer.	
111	Programma van Eisen	5	5.1.18	29	ERTMS	U geeft aan dat het Nieuw materieel ERTMS ready dient te zijn. Dit is verder niet gedefinieerd. Bent u bereid om deze eis verder te definiëren?	ERTMS ready betekent dat het Nieuwe Materieel moet voldoen aan de meest recente, op het moment van toelating, geldige TS's. Dit zullen wij verduidelijken in de eis.	Bijlage C Programma van Eisen, 5.1.18 wordt aangepast en verduidelijkt dat Nieuw Materieel moet voldoen aan de meest recente, op het moment van toelating, geldige TS's.
112	Programma van Eisen	5	5.1.13	28	Capaciteit	In dit artikel is een Fout! Bladwijzer te zien. Kunt u aangeven welke tekst hier moet staan?	We verwijderen de Fout!Bladwijzer. Inhoudelijk wijzigt dit artikel niet.	Bijlage C Programma van Eisen
113	Programma van Eisen	5		27	refurbishment	U geeft aan dat het materieel gemoderniseerd dient te worden. Daarbij geeft u aan dat er wensen zijn geuit. Deze zijn opgenomen in het programma van eisen. Bedoelt u hiermee dat deze wensen in de beoordeling als minimale eisen worden beoordeeld, of zijn wij als inschrijver vrij om de refurbishment vorm te geven en de wensen als leidraad te gebruiken?	De Inschrijver is vrij om het refurbishment vorm te geven. De wensen worden hierbij niet beoordeeld als minimale eisen. De mate waarin invulling wordt gegeven aan de wensen zal meegenomen worden bij de beoordeling van het Materieelplan.	Beoordelingskader wordt aangepast: •Duidelijk en concreet inzicht geeft in: o de invulling van de in hoofdstuk 5 van het Programma van Eisen genoemde wensen van gebruikers.
114	Programma van Eisen	2	2.1.7	12	Treinverbinding Emmen - Rheine	U stelt dat de concessiehouder het vervoer per trein tussen Emmen en Rheine moet gedogen tussen Emmen en Coevorden. De beperkte capaciteit op het spoor, maakt dat het kan gebeuren dat er onvoldoende treinsporen zijn om én de (geëiste) capaciteit tussen Zwolle en Emmen te herbergen en de treinen tussen Emmen en Rheine. Kunt u bevestigen dat in gevallen dat er onvoldoende treinsporen zijn om alle geplande treinen te rijden, de concessiehouder van de Vechtdallijnen voorrang krijgt en de trein tussen Emmen en Rheine niet rijdt tussen Emmen en Coevorden? Zo neen hoe gaat u om met het niet voldoen aan de concessie-eisen?	Het verdelen van treinsporen is een verantwoordelijkheid van ProRail, waar de opdrachtgever geen invloed op heeft. De opdrachtgever verwacht bij dergelijke toekomstige ontwikkelingen een pro-actieve houding van de Concessiehouder, gedurende de looptijd van de Concessie vind over dergelijke onderwerpen regelmatig overleg plaats tussen Concessiehouder, Concessievrerler en ProRail. De Concessievrerler kan een dergelijke ontwikkeling betrekken bij een Herijking, zoals beschreven in hoofdstuk 2.3 van het Programma van Eisen	
115	Programma van Eisen	2	2.1.7	12	Treinverbinding Emmen - Rheine	U stelt dat de concessiehouder het vervoer per trein tussen Emmen en Rheine moet gedogen tussen Emmen en Coevorden. Indien er ook reizigers tussen Coevorden en Emmen (en de tussengelegen stations) worden meegenomen, betekent dit dat er minder reizigers en dus minder inkomsten zijn voor de concessiehouder van de Vechtdallijnen. Doordat geëenszins duidelijk is op welke tijden er doorgaande treinen tussen Emmen en Rheine gaan rijden, is het niet mogelijk om een daadwerkelijke inschatting te maken van de reizigersopbrengsten. Kunt u daarom meer toelichten over de treindienst tussen Emmen en Rheine?	De opdrachtgever verwacht bij dergelijke toekomstige ontwikkelingen een pro-actieve houding van de Concessiehouder, gedurende de looptijd van de Concessie vind over dergelijke onderwerpen regelmatig overleg plaats tussen Concessiehouder, Concessievrerler en ProRail. De Concessievrerler kan een dergelijke ontwikkeling betrekken bij een Herijking, zoals beschreven in hoofdstuk 2.3 van het Programma van Eisen	
116	PVE	1	1.2	7	TBOV	U verwijst naar een publicatie van het TBOV 2040 uit 2019. We merken op dat het ministerie in het kader van de herijking een recentere publicatie heeft doen verschijnen waarin nadrukkelijk gewezen wordt op gewijzigde omstandigheden. https://open.overheid.nl/documenten/dpc-bc73314b8ee6f8c91258ae395623cc82fee68a1b/pdf	Dank voor uw oplettendheid. Wij passen deze verwijzing aan.	Bijlage C Programma van Eisen - verwijzing TBOV 2040 is aangepast
117	PVE	1	Figuur 2.1	11	afstanden VDL	Is er een reden dat u daar niet naar verwijst? In het standaardformulier 16 gebruikt u andere afstanden dan vermeld in deze tabel. Zwolle-Emmen 75,3 en 75,4 en voor Almelo-Hardenberg 27,2 en 27,3. Welke afstanden zijn juist?	De afstanden in het standaardformulier 16 zijn juist. We passen het Programma van Eisen aan op basis van de informatie in het standaardformulier 16. ProRail geeft aan dat voor de exacte kilometeraanduiding de RINF leidend is. De RINF beschikt over de meest recente data van de baanvakken, waaronder de lengte tussen dienstregelpunten. De classificatie van de stations is terug te vinden in bijlage 25 van Netwerklaring.	Bijlage C Programma van Eisen - kilometeraanduiding stations aanpassen.

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
118	PVE	2	2.3	14	herijkingen	Waarom kan alleen de concessie-verlener het initiatief nemen tot Herijking? In het kader van een 'ademende concessie' (dat volgens hfdst 1.5 uitgangspunt is) en inspelen op veranderingen adviseren we u ook op te nemen dat ook de concessiehouder het initiatief tot herijking kan nemen. Dat lijkt ons ook in lijn met 2.3.3 waarin als eerste stap wordt gesteld dat de concessie-verlener beoordeelt of er sprake is van een overmachtssituatie.	De Concessievrerlener neemt het initiatief tot Herijking, omdat Concessievrerlener degeen is die Concessiehouder beoordeelt op de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de Concessie. Zie hiervoor ook de onderwerpen die onderdeel van de Herijking zijn als genoemd in 2.3.2..	
119	PVE	2	Tabel 1	17	Eisen aan de bedieningsperiodes	Voor het tijdvenster van 06.00-06.59 op werkdagen vermeldt u een 2 met een * (ster). Als verklaring wordt gegeven dat voor deze tijdsvensters een afwijkende eis geldt van een (1) vertrekmoment op alle stations tussen Zwolle en Emmen in de richting Emmen. In de huidige situatie rijdt reeds 2x per uur een trein in dat tijdblok. Kunt u aangeven waarom u een sterretje toevoegt en wat u daarmee bedoelt?	In het door u genoemde tijdvenster vertrekken in de huidige situatie niet vanaf alle stations twee treinen richting Emmen. Dit gebeurt namelijk niet op de stations Coevorden tot en met Emmen Zuid. De tweede rit op werkdagen vertrekt hier om 7:00 of later. Om deze reden is het sterretje toegevoegd.	-
120	PVE	3	3.1	16	groei	Er worden ontwikkelingen geschetst die tot meer reizigers leiden. Dat juichen we zeker toe, maar de capaciteit staat al onder druk. U vraagt om extra treinen. Maar de drukste rit rijdt al met de maximale treinlengte. Gaat de concessievrerlener extra infra uitvragen bij ProRail (langere perrons, extra stukken dubbelspoor)? De bestaande infra staat immers geen langere treinen toe.	Concessievrerlener zijn op dit moment niet voornemens extra infrastructuur uit te vragen bij ProRail. Indien de maximale treinlengte niet volstaat dient u in basis in te zetten op spreiding van reizigers. Voor infra-aanpassingen die wel voorzien zijn verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 30.	-
121	PVE	3	3.1	16	groei	U vraagt om de inzet van extra treinen. Dat betekent ook dat er extra opstelcapaciteit beschikbaar moet zijn/komen. Hebt u als opdrachtgever dat met ProRail afgestemd?	Concessievrerlener hebben dit niet met ProRail afgestemd.	-
122	PVE	3	3.2	17	elk station	U stelt dat de tabel voor elk tijdvenster het minimum aantal vertrekmomenten bevat voor elk station. Gramsbergen en Dalen worden echter niet ieder uur/blok 2x/u bediend, hetgeen u ook vermeld in 3.2.2. Wat is juist?	De tekst in artikel 3.2.2. geldt als uitzondering op de gegevens in Tabel 1. Wij passen de tekst van PVE artikel 3.2.2. aan.	Zie hiervoor het antwoord op vraag 57.
123	PVE	3	3.2.6	18	vaste patroontijden	U stelt dat de dienstregeling vaste patroontijden heeft. Wat bedoelt u met "vaste", gezien het feit dat er nu ook geen vaste tijden zijn, vanwege de door de infra afgedwongen wisselende tijden in spits/dal en richtingafhankelijke spits-toevoegers?	Wij zijn het met u eens dat de huidige dienstregeling afwijken in het vertrekpatroon kent. Om het openbaar vervoer voor reizigers zo vanzelfsprekend mogelijk te maken hechten wij wel waarde aan een gecadanceerde dienstregeling met zo veel mogelijk vaste patroontijden, waarbij treinen telkens rond een klokvast moment vertrekken of aankomen. Wij passen de tekst aan.	PVE artikel 3.2.6 is als volgt aangepast: De Dienstregeling heeft logische Venstertijden en zo veel mogelijk vaste Patroontijden.
124	PVE	3	3.2.8	18	aansluiting in Coevorden	De trein naar Duitsland (vanaf Coevorden) rijdt nu niet. Hoe kan daar aansluiting op worden gegeven? Is het niet beter dat de Duitse trein (nu deze nog in de ontwerpfase zit) aansluit op de Nederlandse in plaats van andersom?	De trein eindigen in Coevorden is een verlengde R856 vanaf Bad Bentheim. Bij het bieden van een aansluiting op deze treindienst kunt u uitgaan van de concept-dienstregeling (zie het antwoord op vraag 46).	
125	PVE	4	4.1	22	Zitplaatskans	Als de vervoerder de maximale treinlengte heeft ingezet (de maximale perronlengte is 168m) en er toch meer reizigers zijn dan de aanwezige zitplaatsen, hoe moet de vervoerder daarmee omgaan? Gaat u de perronlengtes dan aanpassen/verlengen? Of valt bij inzet van de max.treinlengte de zitplaatsels?	Zoals in artikel 4.1.3 vermeld, gelden in deze situatie binnen en buiten de spits verschillende eisen. Wanneer de Concessiehouder de maximale treinlengte inzet en er ondanks dat structureel sprake is van overbezetting geldt dat gekeken kan worden naar de capaciteit en benutting van voorafgaande of opvolgende ritten, maatregelen op het gebied van spitsafviaking of een gezamenlijke ontwikkelloggave met betrekking tot de mogelijkheden van de infrastructuur, bijvoorbeeld de lengte van perrons.	-
126	PVE	4	4.1.5	23	Klapstoelen	Waarom tellen klapstoelen in de spits maar voor 50% mee? Een reiziger heeft liever een zitplaats op de klapstoel dan een staanplaats. Gezien de (ook door u zelf geschetste krapte) verzoeken we u de klapstoelen in de spits voor 100% mee tellen.	Wij zijn het met u eens dat reizigers liever een klapstoel gebruiken dan een staanplaats, anderzijds kan gesteld worden dat een normale zitplaats weer comfortabeler is dan een klapstoel. Klapstoelen kunnen ons inziens niet altijd voor 100% gebruikt worden juist vanwege extreme drukte in de spits of wel doordat fietsen/bagage het gebruik van klapstoelen bemmeren. Dus hoewel klapstoelen in bepaalde gevallen een uitkomst bieden vinden wij niet dat deze het gewenste comfort bieden aan de reizigers en willen wij extra klapstoelen niet stimuleren. Wij onderkennen dat dit mogelijk ingewikkeld is om voor de spitsperiode een aparte norm te hanteren en passen de formulering daarop aan.	Klapstoelen tellen bij de bepaling van het aantal Zitplaatsen ten behoeve van de zitplaatscapaciteit in de opstaande en nedegelegte (in dit bid gesloten) en af- en oprijdende (in dit bid gesloten) voor 50% mee, naar beneden afgerond op hele getallen. Klapstoelen tellen in de daluren niet mee.
127	PVE	4	4.3.2	24	verwijtbaarheid	De eis "onacht de vraag of er sprake is van verwijtbaarheid" is te stringent. Bij defecte infra bijvoorbeeld kan een vervoerder buiten zijn schuld niet rijden. Dan is het irrel dat de vervoerder dan rituitval wordt verweten. We verzoeken u de tekst aan te passen.	Wij nemen uw verzoek niet over. De norm voor rituitval is op basis van historische gegevens - met inbegrip van niet verwijtbare rituitval - gesteld. Verder staat het volgende in paragraaf 4.3.2 van het Programma van Eisen: "Concessievrerlener stelt op basis van het ProRaildisschaord vast of de Concessiehouder voldoet aan de normen waarbij uitzondering verleend kan worden indien Concessiehouder door onderhoudswerkzaamheden van ProRail niet kan voldoen aan de maximale rituitval"	-
128	PVE	4	4.3.13	25	informer binnen 120 minuten	Begrijpen we goed dat er een wachtdienst is bij de Concessievrerlener die hiervoor ook buiten kantoortijden (ook 's nachts) benaderd kan worden?	Nee, de Concessievrerlener beschikt niet over een wachtdienst. Het volstaat als de Concessiehouder de Concessievrerlener in dergelijke situaties door middel van digitale communicatie informeert.	-
129	PVE	5	5.1.6	28	strengere normen	Dat de concessiehouder voor eigen rekening en risico ook aan gewijzigde en tijdens de looptijd nieuw van kracht wordende normen moet voldoen, is een enorm risico voor de vervoerder. Is dat uw bedoeling? Valt dit niet onder "overmacht"/"herijking" en ons verzoek dat ook een concessiehouder zich op overmacht kan beroepen?	Het klopt dat Concessiehouder gedurende de looptijd van de Concessie aan nieuw van kracht wordende wet en regelgeving moet voldoen. Dit valt niet onder overmacht.	
130	PVE	5	5.1.13	28	onjuiste tekst	De eerste zin bevat "Fout!Bladwijzer niet gedefinieerd". Wat moet de juiste tekst zijn?	We verwijderen de Fout!Bladwijzer. Inhoudelijk wijzigd dit artikel niet.	Bijlage C Programma van Eisen
131	PVE	5	5.1.17	29	3 minuten keren	Het materieel dient in maximaal 3 minuten te kunnen keren? Waarom stelt u deze eis? En: Is dit inclusief of exclusief de looptijd van de machinist van de ene cabine naar de andere cabine? We nemen aan dat de looptijd van de machinist er nog bij gerekend moet worden. Is onze aanname juist?	Het gaat hierbij om de maximale tijd die het Materieel nodig heeft om technisch van rijrichting te kunnen veranderen. De eis is opgenomen vanwege de korte keertijden in de huidige dienstregeling in bijvoorbeeld Hardenberg en Almelo. De looptijd van de machinist is geen onderdeel van de eis.	
132	Standaard Formulier 14	Tab subsidieverlening (beide)	C. Reizigersop br.		SOV	Verwijzing klopt niet (#VERWI). Kunt u dit aanpassen?	Wij zullen hiervoor geen nieuwe versie aanleveren. Het bereik E84:G93 in blad 'subsidieverlening Al-Ha' en 'E88:G97' in blad 'subsidieverlening Zw-En' onder c reizigersopbrengsten incl. SOV betreffen invulvelden. Voor het testen van de voorbeeldberekening kunt u hier zelf waarden invoeren.	
133	Standaard Formulier 15				heel document	Kan Aanbesteder dit document aanleveren in een Word bestand?	Ja, wij zullen dit bestand aanleveren als Word-bestand.	Toevoegen bestand als Word-bestand.

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
134	Standaardformulier 10		3		Bankgarantie	Onze bank verlangt een explicite einddatum voor de geldigheid. Wij verzoeken u om de tekst van artikel 3 als volgt aan te vullen met de volgende zin: "Deze bankgarantie eindigt in ieder geval op 1 juli 2029" De datum is een voorstel van onze kant.	Wij zijn bereid deze datum op te nemen in de bankgarantie, echter met de toevoeging dat indien de startdatum van de Concessie wijzigt, de einddatum van de bankgarantie zes maanden na de gewijzigde startdatum ligt, maar uiterlijk 1 juli 2030.	Standaardformulier 10 onder 3 wordt als volgt aangepast: 3.Deze bankgarantie gaat in op 1 januari 2028 en vervalt zes maanden na de start van de Concessie uiterlijk 1 juli 2029 (de start is gepland op 12 december 2028) hetgeen de Bank – bij uitsluiting – zal blijken uit een daartoe strekkende schriftelijke mededeling van de Concessievrager aan de Bank; indien de startdatum van de Concessie wijzigt, ligt de einddatum van de bankgarantie zes maanden na de gewijzigde startdatum, maar uiterlijk 1 juli 2030.
135	Standaardformulier 9		3		Bereidverklaring	Onze bank verlangt een explicite einddatum voor de geldigheid. Wij verzoeken u om de tekst van artikel 3 als volgt aan te vullen: "De bereidstelling vervalt uiterlijk 1 juli 2025". De datum is een voorstel van onze kant.	Wij zijn bereid een einddatum van 1 januari 2026 in de bereidstellingsverklaring op te nemen.	Standaardformulier 9 onder 3 wordt als volgt aangepast: 3.Deze bereidstellingsverklaring vervalt in ieder geval zodra de bereidstellingsverklaring wordt vervangen door een bankgarantie overeenkomstig het model, dan wel indien een besluit inzake verlening van de Concessie aan een ander dan de Inschrijver onherroepelijk is geworden, doch uiterlijk 1 januari 2026.
M1	Pleio achtergrond informatie bestaande concessie				Vervoerplan 2025	Mededeling van de opdrachtgever	Op Pleio is ter informatie toegevoegd de bijlage "Concept Vervoerplan Vechtdallijnen 2025". Voornemen van de opdrachtgever is dit vervoerplan in het najaar van 2024 vast te stellen; het geldt op dit moment nog als concept. Wanneer het vervoerplan definitief is zullen wij u dit medelen in een volgende Nota van Inlichtingen.	Bestanden "concept vervoerplan VDL 2025" en "concept dienstregelingtabellen VDL 2025" zijn toegevoegd aan de Pleio-omgeving.
M2	Programma van Eisen	3	Tabel 1	17	Eisen treindienst Zwolle - Emmen	Concessievragers hebben aan ProRail gevraagd of het mogelijk is op zondagen een extra late rit Zwolle - Emmen na de huidige laatste rit in te voegen.	ProRail heeft op onze vraag het volgende geantwoord: <i>In de dienstregeling van 2025 start het onderhoudsrooster zondagocht om 00.00. Doormee zou er nog ruimte zijn voor een rit Zi-Emm met vertrek om 23:23. Er zijn echter geen extra ritten Emm-Zi mogelijk. Kanttekening is dat de onderhoudsroosters kunnen wijzigen. Daarbij wordt in principe rekening gehouden met de treindienst, maar in de huidige dienst rijdt deze slog dus niet.</i>	-
M3	Pleio achtergrond informatie bestaande concessie				Inspectierapportage Overnamematerieel	Mededeling van de opdrachtgever	Op Pleio is de bijlage "875491 - Inspectierapportage Arriva-treinstellen concessie Vechtdallijnen" toegevoegd. Het betreft een inspectierapportage van Overnamematerieel uitgevoerd door Ricardo Rail. Hierin is de inspectie van vier treinstellen vastgelegd.	