

| Vraagnummer | Document | Hoofdstuk | Artikel | Pagina | Onderwerp | Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde | Antwoord | Aanpassing aanbestedingsdocumenten |
|-------------|-----------------------|------------------------|---------|--------|-----------------------|--|---|---|
| 136 | Aanbestedingsleiraad | 7 | 7,8 | 64 | Verloop score 2.3 | De afbeelding in figuur 6 op pagina 64 klopt niet; de maximale score die wordt weergegeven is 17 punten in plaats van 20. Wilt u de afbeelding corrigeren of verwijderen? | Uw opmerking is terecht, wij zullen Figuur 6 aanpassen in overeenstemming met de maximaal te behalen score van 20. | Beschrijvend document - aanpassen Figuur 6. |
| 137 | Aanbestedingsleiraad | | | | | 1 Kunt u toelichten wat u voornemens bent te doen met uw aandeel van reizigersopbrengstengroei? 2 Worden deze extra opbrengsten in beginsel opnieuw in de concessie geïnvesteerd en zo ja waar kunnen we dan aan denken? | 1 Eventuele opbrengstengroei vormen voor de Concessieverleners een dekkingsmiddel om de lasten in relatie tot de wettelijke taken rondom het Openbaar Vervoer binnen de door beide Provinciale Staten goedgekeurde begroting te kunnen bekostigen. 2 Primair zullen extra opbrengsten worden gebruikt als dekkingsmiddel. Indien er binnen de begrotingen voor Openbaar Vervoer ruimte ontstaat om te investeren betreft dit een integrale afweging waarbij het uitgangspunt gericht zal zijn op, specifiek voor Openbaar Vervoer, het afstemmen van vervoersaanbod op de vervoersvraag. | |
| 138 | Beschrijvend Document | 2 | 2.4 | 12 | Hoofddoelen | In het Beschrijvend document geeft u op pagina 12 de drie hoofddoelen weer. Hier wordt aangegeven dat deze hoofddoelen nader uitgewerkt zijn in het Programma van Eisen. Hier veronderstellen we dat u verwijst naar hoofdstuk 1.2 van het Programma van Eisen. Hoofddoel 3 uit het Beschrijvend document is ons inziens anders geformuleerd dan het derde hoofddoel dat nader wordt uitgewerkt in het Programma van Eisen hoofdstuk 1.2. <u>Hoofddoel 3 Beschrijvend document</u> : "De Concessie biedt de Reizigers kwalitatief hoogwaardige Treindiensten die nauw aansluiten bij hun wensen. Om dit te ondersteunen hanteren de Concessievruller de 5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger.....". <u>Hoofddoel 3 Programma van Eisen</u> : "De Concessie geeft invulling aan het Koersdocument OV, de Nota van Uitgangspunten Oost en het mobiliteitsbeleid van de Provincies". Het derde hoofddoel van het Beschrijvend document is als "Uitgangspunt van de Concessie" bestempeld in het Programma van Eisen hoofdstuk 1.3 en niet als Hoofddoel van de Concessie zoals in het Beschrijvend document. Wilt u bevestigen dat de hoofddoelen zoals vermeld in hoofdstuk 2.4 van het Beschrijvend document de drie hoofddoelen zijn waar we van uit dienen te gaan? Zo niet, wilt u de door u bedoelde Hoofddoelen van de Concessie in beide documenten gelijk definiëren? | Wij bevestigen dat de hoofddoelen zoals vermeld in hoofdstuk 2.4 van het Beschrijvend Document de hoofddoelen zijn waarvan dient te worden uitgegaan. Hoofddoel 3 in het Programma van Eisen heeft een formulering waarbij is gekozen om ook een relatief te leggen met de beleidsdocumenten. | |
| 139 | Beschrijvend Document | 6 | 6.5 | 48 | Toets ProRail | Hoe moeten we omgaan met uw eis dat de inschrijver de ontwerp dienstregeling 2029 van een positief advies van ProRail moet voorzien, terwijl de infra komende jaren nog wijzigt (elektrificatie, en rond Coevorden), en de nieuwe rijtijden niet bekend zijn en dus ProRail dat nu nog niet kan toetsen? | Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: ProRail zal de ontwerp dienstregelingen toetsen op basis van de bestaande situatie. ProRail zal daarnaast een berekening doen rekening houdend met geëlektrificeerd materieel. In het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces wordt uiteindelijk de capaciteit verdeeld op basis van de Spoorwegwet, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur, het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU, de Netverklaring en de werkelijke situatie buiten. | |
| 140 | Beschrijvend Document | | | | Dienstvoorzieningen | U vraagt inschrijvers in het implementatieplan bij onderdeel 4f en 6e te beschrijven hoe zij het onderhoud, de afvoer van fecaliën en reiniging van de treinen organiseren en inrichten. Volgens het antwoord op NvI vraag 21 gebruikt de huidige concessiehouder o.a. de volgende dienstvoorzieningen: - werkplaats in Zutphen voor onderhoud (in eigendom van Strukton, gehuurd door zittend vervoerder) - afvoer van fecaliën met installaties in Zwolle oost en Emmen (in eigendom van zittend vervoerder) - treinwasinstallatie in Zutphen (in eigendom van zittend vervoerder) Wij hebben daarbij de volgende vragen: - Kunt u bevestigen dat bovenstaande dienstvoorzieningen behoren tot categorie 2 van bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU? - De ACM merkt het volgende op over de term "exploitant van een dienstvoorziening" (bron: https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/2018-12/handreiking-spoorgebonden-diensten-en-dienstvoorzieningen.pdf): "De term "exploitant van een dienstvoorziening" is ruim. U bent exploitant van een dienstvoorziening als u (juridische of feitelijke) controle uitoefent over een dienstvoorziening of over een spoorgebonden dienst die daarin wordt verricht. Dit betekent dat u niet noodzakelijkerwijs de eigenaar van een dienstvoorziening hoeft te zijn om als exploitant te kunnen worden aangemerkt. Heeft u de voorziening bijvoorbeeld (gedeeltelijk) in bruikleen, dan kan het zijn dat u en de eigenaar van de voorziening allebei als exploitant worden beschouwd. In dat geval dient u zich ook allebei te houden aan de verplichtingen die uit de toepasselijke wet- en regelgeving volgen." Kunt u bevestigen dat zowel Strukton als de zittend vervoerder moeten worden beschouwd als exploitant van de werkplaats Zutphen? - Kunt u bevestigen dat de zittend vervoerder de exploitant van de dienstvoorzieningen installaties voor facilienafvoer in Zwolle oost en Emmen en de treinwasinstallatie in Zutphen is? - In het antwoord op NvI vraag 93 stelt u dat de concessievruller de vertrouwelijkheid van een dienstvoorziening kan garanderen. Hoe wordt deze vertrouwelijkheid gewaarborgd? | Het is niet aan de Provincie te bepalen welke dienstvoorzieningen behoren tot categorie 2 van bijlage II van Richtlijn 2012/34/EU en/of wie moet worden beschouwd als exploitant van een dienstvoorziening. De Provincie heeft in dit kader geen wettelijke bevoegdheden. De Provincie ziet in uw vraag voorts geen aanleiding tot wijziging van het Beschrijvend Document of tot het nemen van maatregelen. De Provincie ziet ook geen reden om aan te nemen dat een eventueel verzoek tot toegang tot een dienstvoorziening leidt tot een schending van het level playing field. | |
| 141 | Beschrijvend Document | | | | Dienstvoorzieningen | De ACM heeft goedkeuring verleend aan de tarieven en voorwaarden van ProRail en NS voor het gebruik van dienstvoorzieningen in relatie tot de treinconcessie Vechtdalijnen. Aanbieders van dienstvoorzieningen zijn op grond van artikel 68c Spoorwegwet verplicht hun aanbod ter goedkeuring bij de ACM voor te leggen voordat een aanbesteding begint ('ex ante goedkeuring'). Hiermee zorgt de ACM voor transparantie over de tarieven en voorwaarden van de voorzieningen en daarmee een gelijk speelveld voor de vervoerders bij aanvang van de aanbesteding. Het is opvallend dat in deze aanbesteding de zittend vervoerder als aanbieder van de dienstvoorzieningen installaties voor afvoer van fecaliën in Zwolle oost en Emmen en de treinwasinstallatie in Zutphen het aanbod dienstvoorzieningen niet voordat de aanbesteding Vechtdalijnen is begonnen ter goedkeuring bij de ACM heeft voorgelegd. Wij verzoeken u als concessievruller direct maatregelen te treffen, opdat zittend vervoerder het aanbod dienstvoorzieningen ter goedkeuring voorlegt aan de ACM. Treft u hiervoor een regeling met zittend vervoerder en laat u deze regeling onderdeel uitmaken van de aanbesteding? Het niet onderdeel laten uitmaken van de dienstvoorzieningen verstoort het level playing field ernstig. | De Provincie heeft geen wettelijke bevoegdheden in het kader van (de handhaving van) artikel 68c Spoorwegwet. | |
| 142 | Bijlage D | 6. Bonus-malusregeling | 11 | 14 | Bonus- Malus regeling | Het aanmeldcentrum in Ter Apel met 200 aanmeldingen per dag (waarvan het grootste gedeelte van de aanmelders met de trein naar Emmen komen) vormen samen met de vervoersbewegingen van de bewoners van het aanmeldcentrum een significante onderdeel van de omzet op de spoorlijn. De aanwezigheid van dit centrum en de omvang van deze reizigersgroep is gevoelig voor politieke en geopolitieke ontwikkelingen. Daarnaast kan het aanmeldcentrum in 2040 stoppen omdat het contract dan afloopt. Het is voor ons daardoor niet realistisch in te schatten wat dit in de toekomst zal doen met reizigersaantallen en omzet, maar dit is wel van invloed op de bonus/malus regeling met betrekking tot reizigersgroei. Bent u het ermee eens dat eventuele wijzigingen met betrekking tot het aanmeldcentrum, met een aanzienlijke invloed op de reizigersaantallen, een reden zijn tot herijking zoals geformuleerd in PvE 2.3.1. | De Concessieverleners volgen het proces zoals beschreven in PvE artikel 2.3.1, waarbij de Concessieverleners bepalen wat de aanleiding voor een Herijking is. De door u aangehaalde situatie kan in die context een aanleiding zijn om een Herijking door te voeren. | |
| 143 | Bijlage D | 6. Bonus-malusregeling | 11 | 14 | Bonus- Malus regeling | Uit het handboek Elasticiteiten, zoals recent gepubliceerd door Rijkswaterstaat (https://open.rijkswaterstaat.nl/overige-publicaties/2024/handboek-elasticiteiten-2024/) blijkt dat de prijselasticiteit van treinreizen -0,45 is (tabel 2). Bent u bereid om in de formule van de bonus/malus deze elasticiteit mee te nemen? | Nee, hertoe zijn wij niet bereid. Concessieverleners zijn zich bewust van de werking van prijselasticiteiten maar willen de bonus-malusregeling eenvoudig houden. | |

| Vraagnr. | Document | Hoofdsti | Artikel | Pagina | Onderwerp | Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde | Antwoord | Aanpassing aanbestedingsdocumenten |
|----------|---------------------------------|----------|---------|--------|-----------------------|---|--|--|
| 144 | Bijlage D | 6. | 11.2 | 14 | Bonus- Malus regeling | De berekening bonus/malus vanuit klanttevredenheid kan het (onbedoelde) effect hebben dat door een hoge score in de beginperiode van de concessie op lange termijn geen bonus meer mogelijk is. Dit komt doordat er altijd hoger gescoord moet worden dan de hoogste score in de concessieperiode. Bij de start van de concessie en na de aanpassing van overnamematerieel zal de reiziger de meeste meerwaarde ervaren en is een stijging van klanttevredenheid realistisch. Daarna is het uiteraard belangrijk dat deze hoge klanttevredenheid behouden blijft, maar niet realistisch dat deze telkens blijft stijgen. Bent u bereid de berekening zo te herformuleren dat deze in lijn is met PvE eis 12.2.2c "Hij streeft er daarbij naar om de klantwaardering minimaal gelijk te laten blijven en bij voorkeur te laten verbeteren ten opzichte van de klantwaardering volgens de DV-klantenbarometer 2022"? Zo blijft er de hele concessieperiode een prikkel om goed te presteren op klanttevredenheid? | Nee daar zijn wij op voorhand niet toe bereid: a Juist om ook gedurende de looptijd een prikkel te behouden om de klanttevredenheid op peil te houden hebben de Concessieverleners er voor gekozen om ook een malus op te kunnen leggen; b Daarnaast bevat deze bonus- malusregeling met sub d. een mogelijkheid waarmee de regeling kan worden aangepast. Op basis van uw vraag verriemen wij deze mogelijkheid door toevoeging van het woord "bijvoorbeeld". | De Concessieverlener behoudt zich het recht voor om het te behalen kwaliteitsoordeel voor de Bonus/Malus zoals vermeld in voorgaande sub a en b aan te passen bijvoorbeeld indien de Klantenbarometer qua systematiek of vragenlijst wijzigt. |
| 145 | Bijlage D | 6. | 11.1 | 14 | Bonus- Malus regeling | Onderdeel van de berekening bonus/malus op omzetgroei zijn de dienstregelskilometers. Van welk aantal DRK wordt er in de berekening uitgegaan? DRK in het vervoerplan, of de gerealiseerde DRK (kan lager zijn i.v.m. stremingen etc.)? | De bonus-malus bepaling verwijst naar de begrippen "Dienstregeling" en "Dienstregelskilometers" zonder de vermelding van woorden zoals "gerealiseerde" of "werkelijke" o.i.d.). Dit betekent in deze dat de bonusberekening wordt bepaald op basis van het geplande Voorzieningsniveau. Dit hoeft niet perse gelijk te zijn aan de Dienstregeling en bijbehorende Dienstregelskilometers zoals opgenomen in het Vervoerplan omdat er namelijk ook sprake kan zijn van tussentijdse wijzigingen van de Dienstregelingen en daaruit volgen de te realiseren Dienstregelskilometers. | |
| 146 | Bijlage D | 6. | 11.1 | 14 | Bonus- Malus regeling | Kunt u toelichten waarom u ervoor heeft gekozen om in de berekening bonus/malus de DRK mee te nemen? Er is niet per definitie een lineair verband tussen de inzet van DRK en omzetgroei. Zou u deze koppeling aan DRK willen heroverwegen? | Nee, daar zijn wij niet toe bereid. Ondanks het feit dat een correctie op basis van Dienstregelskilometers beperkingen kent zijn Concessieverleners van mening dat dit de beste methode is om wijzigingen in het voorzieningsniveau mee te kunnen wegen bij het bepalen van de uiteindelijke bonus- of malus. | |
| 147 | Bijlage D Financiële bepalingen | 3 | 3 | | Minderwerk | In de meer- en minderwerkregeling is alleen uitbreiding van de treinvloot voorzien. Hoe wordt er omgegaan met een situatie waarin - bijvoorbeeld door een forse bezuiniging vanuit het Rijk - sprake is van Minderwerk waardoor er minder treinen nodig zijn? Behandelt u dit als een Overmachtssituatie zoals beschreven in art. 2.3.3 van het Programma van Eisen? | Indien er door Minderwerk minder treinen nodig zijn, beperkt of verhindert dit de Concessiehouder in beginsel niet tot het nakomen van zijn verplichtingen ingevolge de Concessie. Van Overmacht lijkt daarom in een dergelijke situatie geen sprake. Concessieverlener voegt aan artikel van de Financiële Bepalingen een nieuw lid 7 toe, waarin is beschreven hoe met een dergelijke situatie wordt omgegaan. | Aan artikel 3 van de Financiële Bepalingen wordt een nieuw lid 7 toegevoegd: 3.7 Indien sprake is van zodanig Minderwerk dat de Concessiehouder minder Treinstellen nodig heeft om de Dienstregeling uit te voeren en de Concessiehouder dit heeft gemeld in zijn voorstel voor invulling van het Minderwerk, verrekent de Concessieverlener de gevolgen hiervan voor de vaste kosten op basis van een aparte business case Minderwerk (artikel 4). De variabele kosten van dit Minderwerk worden verrekend tegen de variabele kosten per Dienstregelskilometer (artikel 2 lid 2 sub b) vermenigvuldigd met de wijzigingen van het aanbodvolume (uitgedrukt in Dienstregelskilometers). |
| 148 | Bijlage D Financiële bepalingen | 5 | 15 | | Marketingbudget | 1 Als het aangeboden marketingbudget niet volledig is uitgegeven wordt het restant ingehouden op de exploitatiebijdrage. Dit komt ons vreemd voor in een kostencontract. Kunt u toelichten waarom dit zo werkt? 2 En kunt u tevens aangeven in welk gunningscriterium de hoogte van het aangeboden marketingbudget wordt beoordeeld? | 1 Via de bonus/malus regeling is er een prikkel ingebouwd waarmee de Concessiehouder kan meeg profiteren van opbrengstgroei. Concessieverleners gaan er vanuit dat de Concessiehouder het beste kan bepalen hoe hij zijn Marketingbudget moet inzetten. Er wordt een afrek toegepast voor niet besteed marketingbudget om te stimuleren dat de Concessiehouder het verplichte/aangeboden marketingbudget ook daadwerkelijk zal inzetten. Indien de Concessiehouder geen kosten maakt, is er kennelijk geen noodzaak en hoeven Concessieverleners hieraan niet bij te dragen. 2 De hoogte van het marketingbudget wordt niet afzonderlijk beoordeeld, daarom hebben wij eis 2.2.7 uit het Programma van Eisen geherformuleerd. Volledigheidshalve melden wij dat binnen het gunningscriterium G3 wel gelet zal worden op het aannemelijk maken van daadwerkelijk kunnen en zullen uitvoeren van aangeboden maatregelen (bijvoorbeeld door voldoende budget). | Eis 2.2.7 Voor welke marketingactiviteiten hij zijn marketingbudget het gaat inzetten. Hierbij dient de Concessiehouder in de Financiële Economische Onderbouwing zijn de ten minste uit te gaan van de volgende het-bedragen (prijspeil 2024) per kalenderjaar op te nemen: € 100.000 voor 2028; € 200.000 voor 2029; € 160.000 voor 2030 t/m 2043. zoals opgenomen in de Financiële Economische Onderbouwing van zijn inschrijving het komende jaar gaat inzetten; |
| 149 | Bijlage D Financiële bepalingen | 6 | | | Rentevoordeel | 1 U vraagt om in een brief inzicht te geven in het rentevoordeel van financiering met Meerpartijovereenkomst (MPO) en financiering zonder. Dit is moeilijk, omdat banken ervan op de hoogte zijn dat door u de mogelijkheid tot gebruik van een MPO wordt geboden, en zij deze ook voornemens zijn te gebruiken. Als een bank desondanks al bereid is een rentepercentage te verstrekken voor financiering zonder MPO, is dit daarmee hypothetisch. Daarbij geeft u al aan dat inschrijvers het rentevoordeel mogen verwerken in hun financieel-economische onderbouwing en gelet op het voorgaande is dat ook het enige wat inschrijvers kunnen doen. Kunt u toelichten wat u beoogt met de onderbouwing van het rentevoordeel? 2 Dezelfde vraag geldt voor het inzicht in de rente-ontwikkeling, hierbij geeft u aan dat deze ontwikkeling, ten postieve of ten negatieve, ten gunste of voor rekening van de concessiehouder komt. Wat beoogt u dan nog met deze onderbouwing? | 1 De verklaring geeft Concessieverleners inzicht in: a. vast te stellen in hoeverre inschrijvers het rentevoordeel hebben verwerkt in de Financiële Economische Onderbouwing; b. inzicht te krijgen in het effect van het instrument Meerpartijovereenkomst (MPO). 2 Deze paragraaf is bedoeld voor een situatie dat de verklaring op een later moment volgt om verschillen ten opzichte van de Financiële Economische Onderbouwing te kunnen verklaren. | |
| 150 | Bijlage D2 Boetetabellen | | | | | Er geldt een boete als een lagere trede op de CO2 Prestatieladder wordt behaald dan is aangeboden (dus niet: lager dan geëist in het PvE). In welk gunningscriterium wordt het aanbieden van een hogere trede gewaardeerd? Hetzelfde geldt voor de aangeboden SROI-waarde, in welk gunningscriterium wordt het gewaardeerd als een hogere SROI wordt geboden? | Deze aspecten vormen geen onderdeel van de beoordeling. Wij zullen de boeteregeling hierop aanpassen. | CO2 Prestatieladder. De Concessiehouder haalt in enig jaar een lagere Trede op de CO2 Prestatieladder dan geëist of indien hoger zoals deze volgt uit de inschrijving van de Concessiehouder. SROI De Concessiehouder haalt in enig jaar een lagere SROI inspanningswaarde zoals deze volgt uit het Programma van Eisen en/of inschrijving van de Concessiehouder. |

| Vraagnr. | Document | Hoofdstuk | Artikel | Pagina | Onderwerp | Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde | Antwoord | Aanpassing aanbestedingsdocumenten |
|----------|---|-----------|---------|--------|-----------|---|--|--|
| 151 | Bijlage E Overnameregeling Vechtdallijnen | | | | | Kunt u bevestigen dat ook modificaties van de bestaande treinen, die in kader van het aanbod in G2.1 worden aangeboden en doorgevoerd, vallen binnen de scope van de overnameregeling en daarmee ook onder de Meerpartijenovereenkomst? Als u dit niet toestaat wordt gebruik van de Meerpartijenovereenkomst feitelijk onmogelijk voor de bestaande treinen. Wijzigingen aan de bestaande treinen zijn immers onlosmakelijk verbonden aan die treinen. Dit leidt tot forse complicaties bij de financiering van de treinen en zou bovendien kunnen betekenen dat doorgevoerde verbeteringen voorafgaand aan een eventuele overdracht ongedaan gemaakt moeten worden. Daarnaast zal een financier wellicht niet toestaan dat deze modificaties worden doorgevoerd omdat zij hier geen zeggenschap over heeft, terwijl de concessiehouder anderszits de verplichting heeft haar aanbieder gestand te doen. | Wij bevestigen dat de kosten voor Refurbishment van het Overnamematerieel en/of Bestaand materieel onder de overnameregeling vallen en daarmee onder de Meerpartijenovereenkomst, in die zin dat de kosten voor de Refurbishment worden meegenomen bij het bepalen van de Overnamewaarde conform het bepaalde in de gewijzigde artikelen 14.2a en 14.2b van de Overnameregeling. Onder Refurbishment verstaan wij in dit kader de aanpassingen in het kader van het Materieelplan G2.1 aan het Overnamematerieel en/of Bestaand materieel voor de start van de Concessie (inclusief de in artikel 5.2.2 van het Programma van Eisen gestelde termijn van 24 maanden) waarmee het materieel in overeenstemming wordt gebracht met de daaraan gestelde eisen en de aangeboden aanvullende voorzieningen. Wij zullen bijlage B 'Begrippenlijst' en bijlage E 'Overnameregeling' hierop aanscherpen. | <u>Begrippenlijst</u> Refurbishment: De in het Materieelplan (G2.1) aangeboden aanpassingen aan het Overnamematerieel en/of Bestaand materieel voor de start van de Concessie (inclusief de in artikel 5.2.2 van het Programma van Eisen gestelde termijn van 24 maanden) waarmee het materieel in overeenstemming wordt gebracht met de daaraan gestelde eisen en de aangeboden aanvullende voorzieningen. <u>Overnameregeling</u> - Artikel 14.2 a Overname materieel : Aanschafwaarde Overnamematerieel (inclusief Refurbishment) - afschrijving - mogelijke onderhoudsachterstand (berekening zoals opgenomen in bijlage 4) - Artikel 14.2 b Bestaand materieel : Aanschafwaarde Bestaand materieel (inclusief Refurbishment) - afschrijving - mogelijke onderhoudsachterstand (berekening zoals opgenomen in bijlage 4) - Artikel 14.7 a Overname Materieel (inclusief Refurbishment) : In een periode van vijftien (15) jaar (gemeten vanaf overname start concessie) met een restwaarde van minimaal nul (0). - Artikel 14.7 b Bestaand materieel (inclusief Refurbishment): In een periode van maximum van |
| 152 | Bijlage G Waardebepaling materieel | | | | | Bij de schouw hebben wij geconstateerd dat de wielensmering uit staat. Is deze installatie geconserveerd uitgeschakeld en dus op relatief eenvoudige wijze weer in werking te stellen? Zo nee, waarom staat de wielensmering uit? | Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: De wielensmering in in overeenstemming met ProRail uitgeschakeld, omdat in de basis wielconditionering niet is toegestaan door ProRail. Het systeem is geconserveerd en dus weer in gebruik te stellen. | |
| 153 | Bijlage G Waardebepaling materieel | | | | | Naar aanleiding van de schouw blijkt dat de corrosie, bijvoorbeeld aan de onderzijde van de schuifrede, ernstig is. Wij schatten in dat de kosten voor het behandelen van de corrosie substantieel meer dan de 9.140 euro per treinstel zoals genoemd in het rapport van Ricardo 'Rapportage-waardebepaling-materieel' kost. Wordt de corrosie voorafgaand aan de overdracht nog hersteld of worden de kosten van de corrosiebehandeling zorgvuldiger per treinstel bepaald en wordt de overnamewaarde vervolgens aanvullend naar beneden gecorrigeerd? | Voorafgaand aan de overdracht van het Overnamematerieel wordt de depreciatie van het Overnamematerieel nogmaals vastgesteld. Daartoe behoort ook depreciatie als gevolg van corrosie. | |
| 154 | Bijlage G Waardebepaling materieel | | | | | Kunt u de bedragen in hoofdstuk 3 van het document '875941---Rapportage-waardebepaling-materieel' nader onderbouwen en hierbij ten minste cijfermatig verklaren en uitsplitsen per treinstel hoe de depreciatie vanwege onderhoudsconditie is vastgesteld? | In bijlage [5] "Inspectorrapportage Arriva-treinstellen concessie Vechtdallijnen" met kenmerk 875491 en de corresponderende fotobladen [5a] t/m [5d] wordt in detail onderbouwd op basis waarvan de depreciatie is vastgesteld. Daar is ook de uitsplitsing per geschouwd treinstel te vinden. De herstelkosten zijn een inschatting op basis van uren en te gebruiken materialen, afgeleide kosten zijn niet meegerekend. | |
| 155 | Bijlage G Waardebepaling materieel | | | | | In bijlage 875941 wordt verwezen naar reserveden twv 2.000.000, echter ontbreekt hier een specificatie. Wij verzoeken u hier een gespecificeerde lijst met onderdelen en aanschafwaarden en overnamewaarden die aansluit bij de door u gestelde afschrijvingstermijnen. Tevens is het hier wenselijk om voor te schrijven wat er gebeurt met de overdrachtswaarde als bepaalde onderdelen van de lijst er bij overdracht niet blijken te zijn. Het lijkt ons niet meer dan logisch dat deze dan in mindering worden gebracht op de overnamewaarde. Deelt u deze mening? zo ja, wilt u dit proces beschrijven en toevoegen aan de aanbesteding? | Deze vraag hebben we uitgezet bij de huidige concessiehouder (Arriva) en hier komen wij zo spoedig mogelijk op terug. | |
| 156 | Bijlage G Waardebepaling materieel | | | | | In de bijlage 875941 wordt een lijst met hoofddelen en de waarde van de treinen gedefinieerd. Is er een controle gedaan op de aanschafwaarde en boekwaarde door een onafhankelijke accountant? zo ja, dan ontvangen wij graag de uitkomsten van deze controle, zo nee, dan verzoeken wij u dit in laten uitvoeren en de uitkomsten te laten delen. Bent u hiertoe bereid? | Er is een controleverklaring afgegeven door een onafhankelijk accountant bij het bepalen van aanschafwaarde en boekwaarde van het treinmaterieel. Van de hoofddelen is er geen controleverklaring beschikbaar. | |
| 157 | Concept concessiebeschikking | 4 | 11 | | | Overmachtsituatie Het uitgangspunt voor de aanbesteding is dat de treindienst Almelo - Hardenberg elektrisch wordt uitgevoerd vanaf start van de concessie. Het baanvak Almelo - Marienberg moet echter nog worden geëlectrificeerd. Kunt u bevestigen dat een eventueel vertraagde oplevering van de elektrificatie, waardoor de treindienst Almelo - Hardenberg per december 2028 nog niet elektrisch kan worden uitgevoerd, zal kwalificeren als een Overmachtsituatie zoals beschreven in artikel 11 van de Concessiebeschikking? | Nee, dit zal niet gekwalificeerd worden als een overmachtsituatie als genoemd in artikel 11 van de Concessiebeschikking. In het Programma van Eisen is in artikel 4.3.3 opgenomen dat Concessiehouder bij geplande Ritueel op de Treindienst, Treinvervangend Vervoer conform de Geldende dienstregeling aanbiedt. Bijvoorbeeld bij geplande werkzaamheden aan de Railinfrastructuur. In de voetnoot is uitdrukkelijk aangegeven dat ook het scenario dat de elektrificatie van het traject Almelo - Marienberg bij de start van de Concessie niet gereed is, onder geplande werkzaamheden aan de Railinfrastructuur valt. | |
| 158 | documenten | | | | | Zou u van alle documenten die u wijzigt (steeds) ook een versie willen meesturen met "wijzigingen bijhouden"? We ontvangen graag die versie van bijv het Beschrijvend Document | Deze versies zijn te vinden op TenderNed, onder Documenten > Nota van Inlichtingen. Hier vindt u van elk gewijzigd document ook een versie met wijzigingen bijhouden. | |
| 159 | Nota van Inlichtingen | vraag 56 | | | | Gedooptplicht Kunt u toelichten waarom u deze gedooptplicht wil handhaven? We zijn met name benieuwd welke andere aanbidders van reizigerstreinen we kunnen verwachten op de trajecten Zwolle - Emmen en Almelo - Hardenberg. | Wij verwachten op de korte termijn geen andere aanbidders. Echter, wij weten niet wat de toekomst brengt. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een eventuele Nedersaksenlijn hier verandering in zou kunnen brengen. | |

| Vraag | Document | Hoofdstuk | Artikel | Pagina | Onderwerp | Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde | Antwoord | Aanpassing aanbestedingsdocumenten |
|-------|-----------------------|-------------|---------|--------|--------------------|--|---|--|
| 160 | Nota van Inlichtingen | vraag 57-60 | | | Eisen treindienst | We constateren ook na de gemaakte uitzonderingen afwijkingen in het geëiste aanbod ten opzichte van het huidige aanbod. Zou u de eisen hierop kunnen checken en waar nodig kunnen corrigeren? Als het de bedoeling is dat minimaal het huidige aanbod wordt geboden, zou onze suggestie zijn om de tabel met frequenties helemaal los te laten en in plaats daarvan minimaal dienstregeling 2024 uit te vragen. | Wij constateren inderdaad dat de uitzonderingen vermeld onder Tabel 1 en Tabel 2 tot onduidelijkheden leiden, maar willen toch vasthouden aan de tabellen en de genoemde frequenties. We introduceren met de nieuwe eisen 3.2.2 en 3.1.12 echter de mogelijkheid om op bepaalde momenten i.p.v. geëiste Voorzieningsniveau uit de tabel het Voorzieningsniveau 2024 te bieden. | Tabel 1 en Tabel 2 zijn aangepast. Eis 3.2.2 en 3.2.12 zijn herzien: Indien Dienstregeling 2024 een lager Voorzieningsniveau kent dan in tabel 1 of 2 is geëist, geldt het Voorzieningsniveau 2024 in Bijlage H als minimum Voorzieningsniveau. |
| 161 | Nota van Inlichtingen | | | | | U geeft als antwoord op vraag 98 dat conform jurisprudentie de indirecte medewerkers niet worden uitgesplitst naar functie. Het is zeer gebruikelijk om het aantal monteurs wel te delen. Wij vragen niet om een volledige lijst van indirecten (volgens de wet wv2000), maar om het aantal FTE monteurs die integraal onderdeel uitmaken van het aantal indirecten wat is opgegeven in de personeelsopgave. | Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Wij kunnen geen aantal FTE's monteurs noemen binnen het aantal indirecten dat is opgegeven voor de concessie, omdat er geen monteurs specifiek voor alleen deze concessie werkzaam zijn. Het totaal aantal monteurs werkzaam binnen Arriva Nederland is 84,6 FTE (inclusief teammanagers). | |
| 162 | Nvl 1 vraag 86 | | | | Onderhoudskosten | U stelt in het antwoord op vraag 86 dat deze informatie bedrijfsgevoelig is. Wij delen deze mening niet als het om LTO gaat. Deze informatie heeft betrekking op de treinen die integraal onderdeel uitmaken van de aanbesteding. Derhalve verzoeken wij u een overzicht per trein met de volgende informatie. - Overzicht van de voorgestelde en afgesproken onderhoudsintervallen per onderdeel - Overzicht van de laatste kilometerstand wanneer een specifiek onderdeel is vervangen Concreet verlangen wij derhalve een LTO planning per trein per onderdeel en een bevestiging dat het LTO conform schema is uitgevoerd in het verleden. | | |
| 163 | Nvl 24 | | | | Implementatieplan | U citeert ProRail ten aanzien van energievoorziening en rijksarakteristieken: "Bij eventuele knelpunten kan het betekenen dat infraatregelen nodig zijn". Mogen we ervan uitgaan dat die knelpunten zijn opgelost vóór de start van de concessie? Zo nee, hoe moeten we met deze onzekerheid omgaan? | Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: Bij wijzigingen in treinaantallen, materieelinzet, dienstregeling of andere wijzigingen t.o.v. de huidige situatie moet eerst getoetst worden of er knelpunten zijn. Dan moet onderzocht worden welke maatregelen er mogelijk zijn en wat de kosten zijn. Dit onderzoek wordt niet gedekt door de subsidie vanuit lenW en moet betaald worden. Vervolgens moet de concessieverlener besluiten of het benodigde geld geïnvesteerd wordt in de maatregelen. Indien besloten wordt de maatregelen uit te voeren om de knelpunten op te lossen, kan ProRail geen garantie bieden dat de aanpassingen gereed zijn voor start van de concessie. | |
| 164 | Nvl 28 | | | | Vervoerplan 2029 | U geeft aan dat de vervoerkundige doorontwikkeling zowel visie als concrete toeleggingen mag bevatten en dat inschrijver er de voorwaarde aan mag verbinden dat infra-aanpassingen algerond zullen zijn. Vervolgens stelt u echter dat inschrijver "aannemelijk (moet) maken dat en wanneer deze aanpassingen zullen worden gerealiseerd". [Zullen is onderstreept door ons]. Dat laatste lijkt ons een onmogelijkheid, omdat inschrijver niet de opdrachtgever is van de infra, noch de financier, en ook niet gaat over planning en haalbaarheid. Wilt u nader toelichten wat u bedoelt? En ook wat u van de inschrijver verwacht? Kunt u termen als "eenvoudig" en "haalbare" aanpassingen nader duiden? | Naar het oordeel van de Provincie is geen sprake van een onmogelijkheid. De Inschrijver hoeft immers alleen aannemelijk te maken dat aanpassingen zullen worden gerealiseerd (bijvoorbeeld door aan uw bieding een planning of toezegging van de infra-beheerder toe te voegen). Indien u meent dat het voor u niet mogelijk is dit aannemelijk te maken, dan kunt u ervoor kiezen geen concrete toelegging te doen, maar uw ideeën te presenteren in de vorm van een visie. Bij de beoordeling van de aangeboden doorontwikkelingen zal overigens sprake zijn van een glijdende schaal: naarmate een Inschrijver meer aannemelijk maakt dat een beschreven doorontwikkeling ook daadwerkelijk kan en zal worden doorgevoerd, zal deze doorontwikkeling positiever worden beoordeeld. Wij geven geen nadere duiding van de termen 'eenvoudig' en 'haalbaar'. Het is aan de Inschrijver de (al dan niet eenvoudige) haalbaarheid van de door hem beschreven maatregelen te onderbouwen. | |
| 165 | Nvl 30 | | | | Infrastructuur | In de opsomming van ProRail mist de vermelding dat ook het opstelspoor in Marienberg wordt geëlektrificeerd. Mogen we ervan uitgaan dat ook dit opstelspoor wordt geëlektrificeerd en gereed is voor aanvang van de nieuwe concessie? | In de planuitwerking van ProRail onderzoeken Provincie Overijssel en ProRail mogelijke locaties om het proces van behandelen en opstellen mogelijk te maken. Over de exacte invulling daarvan is nog geen definitief besluit genomen, het huidige opstelspoor S34 te Marienberg is daarbij wel één van de meest kansrijke locaties. Uiteraard is het de bedoeling dat elektrificatie van opstelsporen onderdeel is van de algehele werkzaamheden om deze lijn te elektrificeren. | |
| 166 | Programma van Eisen | 4 | 4.2 | | Punctualiteit | De geëiste punctualiteit per maand zoals weergegeven in tabel 3 fluctueert sterk. Kunt u toelichten hoe u tot de gestelde normen bent gekomen en bent u bereid om vanwege praktische rapportage-redenen één punctualiteitsnorm te hanteren? | Nee daartoe zijn wij niet bereid. Concessieverleners hebben op basis van ProRaildashboards een punctualiteitsnorm gesteld die in normale situaties haalbaar is en rekening houdt met seizoensinvloeden. | |
| 167 | Programma van Eisen | 12 | 12.4.8 | | Inspectierapport | Wij begrijpen dat u in het kader van de duurzaamheidsrapportage vraagt te rapporteren over het energieverbruik van de treinen, inclusief kilometerproductie. De onder punt e en de zin eronder gevraagde inhoud van de hier gevraagde inspectierapportage heeft echter niets met duurzaamheid te maken en gaat in onze ogen ook veel te ver. Het is de verantwoordelijkheid van de concessiehouder ervoor te zorgen dat de treinen deugdelijk worden onderhouden en te voldoen aan alle voorwaarden die de waarde en inzetbaarheid van de treine borgen, waaronder die van de overnameregeling. Een aanvullend inspectierapport over de onderhoudsstaat, uitgevoerd door een externe deskundige, voegt daar niets aan toe en zorgt slechts voor onnodige kosten en onnodig werk. | Wij hebben dit geordend onder de duurzaamheidsrapportage, echter kan deze informatie ook in het kader van de overnameregeling van de treinstellen relevant zijn. | |
| 168 | Programma van Eisen | 2 | 2.3.3 | | Overmacht situatie | U verwijst hier naar artikel 2.3 van de Financiële bepalingen. Bedoelt u niet artikel 4 van de Financiële bepalingen en/of artikel 11 van de Concept concessiebeschikking? | Wij bedoelen hier inderdaad artikel 11 van de Concept concessiebeschikking. Wij passen de verwijzing aan in het Programma van Eisen. | Programma van Eisen - aanpassen verwijzing in eis 2.3.3. |
| 169 | Programma van Eisen | 3 | 3.2.2 | 17 | Zondagavond | Zou u op zondagavond 22:00-23:00 de uitzondering dat stations 1x per uur bediend mogen worden, ook willen toepassen op de stations van Coevorden tot Dalfsen? Dit komt overeen met de huidige dienstregeling. | Zie hiervoor het antwoord op vraag 160. | |
| 170 | Programma van Eisen | 3 | 3.2.2 | 17 | Gramsbergen | Zou u voor de bediening van station Gramsbergen in de drukste richting tot 16:30 uur ook 1x per uur willen toestaan? Dit komt overeen met de huidige dienstregeling. Dit heeft er mee te maken dat de spitsreinen serie 13800 voor 16:30 nog tot Coevorden rijden en pas na 16:30 naar Emmen. | Zie hiervoor het antwoord op vraag 160. | |
| 171 | Programma van Eisen | 5 | 5.5.1 | 34 | Stoelopstelling | In uw PVé stelt u dat stoelen in de treinstellen maximaal in een 2+2 opstelling mogen staan. Echter, de over te nemen treinstellen voldoen hier niet aan in de buurt van de toiletten, waar momenteel drie stoelen naast elkaar zijn geplaatst. Wij achten het in dit specifieke geval niet wenselijk om de derde stoel te verwijderen, omdat dit zou resulteren in het verlies van een zitplaats, die dan vervangen zou worden door een staanplaats. Dit lijkt ons een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Bent u bereid om deze eis te laten vervallen voor stoelen die met de rugleuning tegen de toiletten aan geplaatst zijn, zodat de ruimte bij de toiletten optimaal benut kan worden voor zitplaatsen? | Ja, hiertoe zijn wij bereid. Wij passen de tekst van artikel 5.5.1 punt e. aan. | Comfortabele stoelen (maximaal in een 2+2 opstelling, uitgezonderd klaptstoelen en stoelen geplaatst tegen de toiletwand) goed passend bij de lengte en het postuur van de gemiddelde Reiziger en voorzieningen waarin Reizigers zich veilig kunnen vasthouden ten behoeve van een prettig zit- en stacomfort; |

| Vraag | Document | Hoofdsti | Artikel | Pagina | Onderwerp | Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde | Antwoord | Aanpassing aanbestedingsdocumenten |
|-------|--|----------|---------|--------|------------------|---|---|------------------------------------|
| 172 | Programma van Eisen | 5 | 5.5.1 | 34 | Stoelopstelling | In uw PvE stelt u dat stoelen in de treinstellen maximaal in een 2+2 opstelling mogen staan. Klopt onze interpretatie dat deze eis niet geldt voor klapstoelen? | De 2+2 opstelling geldt niet voor klapstoelen. Wij passen voor de duidelijkheid de tekst van artikel 5.5.1 punt e. aan, zie hiervoor vraag 171. | Zie vraag 171. |
| M1 | Nvl 1 M1 | | | | Vervoerplan 2025 | Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben op 1 oktober 2024 ingestemd met het vervoerplan Vechtdalijnen 2025. | | |
| M2 | Mededeling huidige concessiehouder - Vvl | | | | | De huidige concessiehouder (Arriva) doet de volgende mededeling: In de documentatie over het Overnamematerieel zijn de Vergunningen voor Indienststelling (Vvl) opgenomen. Volgens de Vvl zijn de over te nemen treinen voorzien van het treinbeïnvloedingsstelsel ATB-EG én ATB-NG inclusief Vv-functionaliteit. Dat is echter niet juist: de treinen beschikken alleen over ATB-EG inclusief Vv-functionaliteit. In het bedieningshandboek is dit wel correct opgenomen. Wij hebben hierover contact gezocht met ILT en zullen u op de hoogte houden over eventuele wijzigingen in de Vvl. | | |
| M3 | Nieuwe versie van Bijlage CS | | | | | Er is een update van de CRS vastgesteld. Versie 1.9 is vervangen door versie 2.0. De nieuwe versie is als 'Bijlage CS CRS Elektrificatie Almelo – Mariëberg' toegevoegd aan de documenten op TenderNed. | | |