

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
155	Nvl 2 vraag 155					In bijlage 875941 wordt verwezen naar reserveden t/w 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 gebeurd 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?	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, met inbegrip van de reserve-onderdelen. Wij hebben met de huidige concessiehouder afspraken gemaakt over de overname van hoofd- en reserveden. Wij plaatsen op Pleio een brief waarin deze afspraken zijn weergegeven. Ter informatie is een door de huidige concessiehouder verstrekt overzicht van artikelen die in de huidige voorraad reserve-onderdelen aanwezig zijn bijgevoegd. De inhoud van deze lijst is indicatief voor de aanwezige typen artikelen in huidige voorraad reserveonderdelen en kan in de loop van de tijd wijzigen.	Brief "Bevestiging afspraken overdracht materieel concessie Vechtdalijnen" wordt toegevoegd aan de Pleio-omgeving.
162	Nvl 1 vraag 86 Nvl 2 vraag 162					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 <b>per trein</b> 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.	De onderhoudsvorschriften van het Overnamematerieel zijn door Stadler (ECM-2) beschreven in de onderhoudsvorschriften GTW 2/8 EMU j 10514-140524 met kenmerk BU_1992352 van 15-09-2023. Ricardo Nederland heeft dit gecontroleerd en beschreven in haar rapport Materieelwaardebepaling concessie Vechtdalijnen.  Deze onderhoudsvorschriften omvatten alle werkzaamheden die in het kader van gepland, preventief onderhoud van rollend materieel moeten worden verricht. Het geplande preventieve onderhoud is voorzien van intervallen en toleranties.  Hoewel Concessieoverleners dit niet kunnen garanderen mogen Inschrijvers er vanuit gaan dat het Overnamematerieel wordt onderhouden overeenkomstig de daarvoor geldende onderhoudsvorschriften. Indien de Concessiehouder een andere betreft dan huidige zal bij het vaststellen van de definitieve overnamewaarde worden vastgesteld of de huidige concessiehouder tot het moment van overdracht heeft voldaan aan de onderhoudsvorschriften.  Een eventuele onderhoudsachterstand (onderhoudstaken die inclusief de geldende toleranties worden overschreden) worden beschouwd als achterstallig onderhoud en betrokken in de definitieve waarde van het Overnamematerieel.  Inschrijvers dienen zelf op basis van de reeds gepubliceerde kilometerprestaties en onderhoudsvorschriften een inschatting te maken	
173	PVE	3.2 Dienstregeling	3.2.2	17	Verschil integrale netwerkvisie / PVE	In de integrale netwerkvisie geeft u als maatregelvoorstel ter stimulering van het openbaar vervoer aan de bestaande capaciteit op de Vechtdalijn beter te benutten of deze uit te breiden (bijvoorbeeld een extra trein in de spitsuren). In het programma van eisen schrijft u: "De concessiehouder biedt een stoptrein (RS20) aan die alle in artikel 2.1.4 lid a genoemde stations bedient. Buiten de ochtendspits (7:00 - 8:30) en middagspits (14:30-17:30) op werkdagen is het toegestaan om één van de twee ritten per uur met een sneltrein te rijden." Op dit moment rijdt deze stoptrein alleen maar tussen 05:00 - 08:00 uur vanuit Emmen, 16:00 - 18:00 uur vanuit Zwolle en 17:00 - 19:00 uur vanuit Emmen. Op deze manier past het 1x p/u doorrijden van de sneltrein naar Emmen in de dienstregeling. U wijkt hiermee af van de maatregelvoorstellen uit de integrale netwerkvisie (bijvoorbeeld een extra trein in de spitsuren). Bent u bereid de beperkingen geformuleerd in artikel 3.2.2 uit het PVE aan te passen, om zo meer ruimte te bieden aan Inschrijvers voor het volgen van de netwerkvisie?	De tekst in PVE artikel 3.2.2 is naar aanleiding van Nvl-vraag 160 aangepast. De tekst in dit artikel geldt overigens niet als beperking, maar biedt Inschrijvers ruimte om op bepaalde momenten een beperkter vervoeraanbod aan te bieden dan de in tabel 1 weergegeven minimumbediening. Het aanbieden van een meer uitgebreide bediening is toegestaan en staat hier los van. Hiervoor verwijzen wij ook naar PVE artikel 3.2.3	
174	Bijlage c PVE	2	2.1.4	12	Lijnnummering	Onder lid 2.1.4 beschrijft u het traject van de RE21. Zoals opgenomen in de dienstregeling 2024. Naar onze mening bedoelt u hier trein RS21, kunt u dit bevestigen?	Dank voor de correctie, wij bevestigen dat hier de RS21 bedoeld wordt.	PVE 2.1.4.b. Op de Treindienst(en) tussen de Stations Almelo en Hardenberg met als tussenliggende Stations Vriezenveen, Daarlerveen, Vroomshoop en Marienberg (het traject van de RS21 zoals opgenomen in de
175	NV11	NV1 1, Vraag 30				In uw beantwoording van Nvl vraag 30 geeft u aan: De perronlengte op station Dalen wordt 3 meter verlengd (van 170 naar 173m nuttige perronlengte) om lange spitsreinen (GTW- 9 bakken) te accommoderen. In de lijst met nuttige perronlengte zien wij dat Emmen een nuttige perronlengte heeft van 158 meter. (bron: logistiek portaal). Dit is onvoldoende om 3 maal GTW 2-8 te accommoderen (168 meter). Kunt u bevestigen dat bij de start van de concessie alle stations op het traject Zwolle - Emmen geschikt zijn voor het inzetten van 3 maal GTW?	Wij leggen deze vraag voor aan ProRail.	
178	Standaardformulier 14 Financieel economische onderbouwing	Tab L.02 DRK ZW-EM	CEL E125			(2029) bevat 196 standaard dagen, maar dit moet 195 dagen zijn. Dit betreft geen snelkijljaar. Kan Aanbesteder dit aanpassen?	Wij vermoeden dat u <b>Cel F125</b> in Tab L.02 DRK ZW-EM bedoelt in plaats van <b>Cel E125</b> . Wij zullen dit aanpassen en via een nieuwe versie van standaardformulier 14 beschikbaar stellen.	Standaardformulier 14 In tab L.02 DRK ZW-EM cel F125 "41" uit de formule verwijderd.
179	Standaardformulier 14 Financieel economische onderbouwing	Tab FEO en Tab B.01				Totaal aantal dagen in FEO (regel 8) = 5481. Het aantal dagen voor de afschrijvingen in B.01 is 5480. Dit komt niet overeen. Dit moet 5481 dagen zijn. Kan Aanbesteder dit aanpassen?	Uw constatering dat er een zeer kleine afwijking zit in de berekening is correct. Wij zullen een nieuwe versie van standaardformulier 14 beschikbaar stellen.	Standaardformulier 14 In tab B.01: voegen wij "41" toe aan de formules in celbereik B30:A030 [=KOLON28-KOLON27*41] en; in celbereik B51:A051 [.....;1;1)*41]*KOLON\$31;0]]]]

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
180	PVE	5. Materieel	5	27	Bestaand materieel	In G2.2 Procesbeschrijving aanpassing Overnamematerieel vraagt u Inschrijvers het proces en de activiteiten te beschrijven die nodig zijn om Overnamematerieel te laten voldoen aan hetgeen aangeboden in G2.1 Materieelplan en de eisen in het PVE. Op deze manier is een realistisch modernisatieplan onderdeel van de beoordeling van de bieding van de Inschrijvers. Indien Inschrijver aanvullend met bestaand materieel inschrijft dienen wij dat ook aan te passen voor start concessie. Kunt u toelichten hoe u erop toeziet dat dit bestaande materieel ook middels een realistische planning en aanpak tijdig wordt gemoderniseerd en dus vanaf start concessie voldoet aan de gestelde eisen uit het PVE en hetgeen door Inschrijvers geboden wordt in G2.1 Materieelplan? Op welke wijze neemt Aanbesteder dit mee in de beoordeling van de bieding?	In het Beschrijvend document is in paragraaf 7.6 bij de Beoordeling G2.1 aangegeven dat bij de beoordeling van G2.1 onder meer wordt gelet op de mate waarin de Inschrijver "Door middel van een onderbouwing aannemelijk maakt dat de door de Inschrijver aangeboden voorzieningen en maatregelen tijdig en probleemloos worden gerealiseerd (...)"  Daarnaast zal het Implementatieplan getoetst worden op basis van paragraaf 6.4, alinea 6 sub c: "(indien van toepassing) Inzet van Bestaand Materieel, inclusief een beschrijving hoe de Inschrijver waarborgt dat bestaand Materieel tijdig kan worden ingezet voor de uitvoering van de concessie conform het gestelde in het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten".	
181						Kunt u toelichten wat de consequentie is wanneer in te zetten materieel bij start concessie niet voldoet aan de gestelde eisen uit het PVE en het aangeboden Materieelplan, en hoe de hoogte van een eventuele financiële consequentie wordt vastgesteld?	Voor het beantwoorden van uw vraag hanteren wij twee tijdsmomenten waarin tekortkomingen t.a.v. het Materieel geconstateerd kunnen worden.  <u>Vóór gunning</u> In het beschrijvend document is onder hoofdstuk 6 Toetsing van de Inschrijving de volgende tekst opgenomen.  "Inschrijvers dienen middels het invullen van standaardformulier 13 (Verificatiematrix) per eis van het Programma van Eisen (1) te onderbouwen op welke wijze aan deze eis wordt voldaan of (2) te refereren naar het onderdeel van de Inschrijving (inclusief verwijzing naar (sub)paragraafnummer) waarin de invulling van de eis wordt omschreven". "Het niet voldoen aan een toetsingscriterium betekent in de regel uitsluiting van verdere deelname aan de aanbestedingsprocedure".  Daarnaast wordt de tijdige beschikbaarheid van het Materieel getoetst in het kader van T3 en leidt het behalen van een Onvoldoende op G2.2 tot uitsluiting.  <u>Na (onherroepelijke) gunning</u> Indien het in te zetten materieel bij start van de concessie - behoudens 5.2.2 genoemde periode met betrekking tot het Overnamematerieel - niet voldoet aan de gestelde eisen, zijn er afhankelijk van de ernst van de tekortkoming twee mogelijkheden, namelijk het: - Intrekken concessie (zie artikel 14 "Intrekking" van de Concessie in Bijlage A Concept concessiebeschikking; - Toepassen van de Boeteregeling (zie hoofdstuk 7 "Boeteregeling" in Bijdrage D Financiële bepalingen).  In de boeteregeling zijn algemene uitgangspunten opgenomen voor het bepalen van de financiële omvang van een op te leggen boete.	
182	Beschrijvend Document	6.4 Implementatieplan	4.f	43	Organiseren van onderhoud en schoonmaak	Er lijkt een dubbeling te zitten in hetgeen u vraagt te beschrijven in het Implementatieplan onder 4f (het organiseren en inrichten van het onderhoud, reiniging, afvoer van fecaliën en opstelling van het Materieel) en 6e (het tijdig organiseren van het onderhoud en schoonmaak van het Materieel, waaronder de afvoer van fecaliën, met daarbij aandacht voor de locatie(s) en het personeel). Daarnaast vraagt u ook in G2.1 Materieelplan onder "Instandhouding van het materieel" inzicht in onderhoud, reinigen en fecaliënafvoer. Kunt u toelichten in hoeverre u voor deze aspecten andere verwachtingen heeft over de beantwoording?	Het Implementatieplan betreft een toetsingscriterium. Onder 4f en 6e zit inderdaad overlap. Wij zullen dit aanpassen in het Implementatieplan.  G2.1 betreft een gunningscriterium. Hier wordt uw inschrijving beoordeeld. De Inschrijver beschrijft ten behoeve van gunningscriterium G2 in een Materieelplan (G2.1) de (technische) voorzieningen in het Materieel, en op welke wijze deze voorzieningen gedurende de Concessie in stand worden gehouden. De Inschrijver geeft expliciet aan welke extra's aangeboden worden boven het geëiste in het Programma van Eisen om het comfort voor de Reizigers te verhogen en op welke wijze deze bijdragen aan het hiervoor genoemde doel. Onder 2 geeft u een omschrijving per type Treinstel van maatregelen die de Inschrijver treft om het Materieel te onderhouden en schoon te maken en om de onder sub 1 beschreven voorzieningen gedurende de concessie in stand te houden.  Het kan zijn dat de verschillende onderdelen enige overlap hebben. Van belang is dat uw Inschrijving in het kader van het Implementatieplan getoetst wordt en in het kader van G2.1 beoordeeld wordt.	6.4 Implementatieplan 4. Inrichten organisatie, sub f is aan gevuld met (met daarbij aandacht voor de locatie(s) en het personeel).  6.4 Implementatieplan 6. materieel, sub e. is verwijderd.
183	PVE	5.2 Overnamematerieel	5.2.2	29	Overnamematerieel	Eis 5.2.2 beschrijft 'Het Overnamematerieel wordt geacht op het moment van overname te voldoen aan alle eisen in het Programma van Eisen, met uitzondering van eis 5.1.4. Deze eis 5.1.4. beschrijft dat materieel uitsluitend binnen de concessie dient te worden ingezet. Kunt u de relatie tussen eis 5.2.2 en 5.1.4 nader toelichten en duiden waarom deze eis is uitgezonderd?	Wij verwijzen voor de beantwoording van uw vraag naar antwoord op vraag 40 NvI-1 en de in het kader van vraag 54 NvI-1 verstrekte bijlage C22 bij het programma van Eisen.	
184	Pleio				Onderhoudsdossier	In de onderhoudsdocumentatie is het onderhoudsprogramma aanwezig, waarin de intervallen van revisies zijn opgenomen. Wat nog ontbreekt is een overzicht van deze revisies en de laatste datum waarop deze zijn uitgevoerd. Zonder deze informatie kunnen wij niet onderzoeken wanneer er gedurende de volgende concessies revisies uitgevoerd dienen te worden. Op eerdere vragen uit NvI heeft de huidige vervoerder geantwoord dat het onderhoudshandboek is aangeleverd. Hieruit kunnen Inschrijvers echter niet afleiden wat de exacte positie van het materieel is binnen dit onderhoudsprogramma. De huidige vervoerder zal hiervoor een overzicht moeten aanleveren op welke datum elk van de in de genoemde onderhoudsdocumentatie verplichte revisies daadwerkelijk is uitgevoerd. Kunt u zorgen dat de huidige vervoerder zich inspant om deze informatie daadwerkelijk aan te leveren?	Zie hiervoor het antwoord op NvI-vraag 162.	
185					Overnamematerieel	Er zijn twee treinstellen die significant kunnen afwijken van de andere vanwege herstelde schade en vanwege aankoop op een later tijdstip uit een andere productieserie. Dat kan grote consequenties hebben voor de modernisering van die specifieke treinstellen. Wij zouden graag zien dat deze treinstellen bij de tweede schouw beschikbaar gesteld worden.	Wij hebben uw verzoek doorgegeven aan de huidige concessiehouder. Tijdens de tweede schouw zullen (onder voorbehoud van eventuele logistieke wijzigingen of andere omstandigheden) de later aangekochte trein en de herstelde trein beschikbaar zijn om te schouwen.	
186	Bijlage D	Artikel 8 Opbrengstverantwoordelijkheid	8.2		Opbrengstverantwoordelijkheid	U noemt hier VSS, maar u bedoelt VRS. Kan Aanbesteder dit aanpassen?	Uw constatering is correct. Wij zullen een nieuwe versie van bijlage D beschikbaar stellen.	<u>Artikel 8.2 Financiële bepalingen</u> De Concessiehouder is gedurende de gehele looptijd van de Concessie verantwoordelijk voor het innen van de Reizigersopbrengsten (inclusief SOV) en behartigt de belangen van de Concessieovernemer bij bijvoorbeeld TLS, SVOV resp. VRS, althans de met verdeling van opbrengsten belaste organisatie(s), bij de toedeling van deze opbrengsten aan de Concessie.
187	Informatiebijeenkomst ILT				ILT	In het geval dat er nieuw materieel wordt aangeschaft zal de ILT moeten toetsen als het gaat om de juiste vergunningen om het materieel in te kunnen zetten. Is er genoeg capaciteit van ILT om dat op tijd te kunnen toetsen?	Van de ILT hebben wij het volgende antwoord ontvangen: De ILT heeft genoeg capaciteit. Echter zijn mogelijk ook de ERA en andere partijen NSA's betrokken: - Voertuig met alleen Nederlandse toelating, ombouw of nieuw, kan via de ILT als vergunning verlenende instantie (VVI); - Bij andere vormen zal de ERA de VVI instantie zijn en zijn er andere NSA's bij betrokken.  Zodra een aanvraag binnen is, is in elke situatie de maximale termijn 1 maand voor de compleetheidscheck + 4 maanden voor de resterende beoordeling (Volgens artikel 34 van de 2018/545 verordening). Echter kunnen deze 5 maanden in totaal uitlopen als blijkt dat documentatie niet voldoende is/er zaken niet in orde zijn. Wij raden een vooroverleg (artikel 22 van de 2018/545) aan om een deel van de onzekerheid weg te nemen. Dit is vrijblijvend en wordt op urenbasis gefactureerd.  Let wel, vergunningverlening is maar een deel van het proces. Er moet ook een certificatieproef plaatsvinden, het voertuig moet worden (om)gebouwd en er moeten (mogelijk) testen plaatsvinden. Voor compleet nieuwe voertuig zal het gehele proces al snel meer dan 2 jaar zijn. Voor ombouw met testen zit je ook al snel aan anderhalf jaar.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
188	Informatiebijeenkomst ILT				ILT	Wat is de exacte rol van ILT als het gaat om het over te nemen personeel?	De ILT geeft het volgende antwoord: Overname van personeel valt onder de Wet Personenvervoer 2000. De ILT is geen toezichthouder op Wet Personenvervoer 2000, dus daar heeft de ILT geen zicht op. Aandachtspunt dat de ILT aan spoorwegondernemingen op basis van ervaringen uit het verleden wil meegeven is hierbij goed samen te	
189	Informatiebijeenkomst ILT				ILT	ProRail gaat nieuwe infrastructuur aanleggen (elektrificatie). Daarbij is een proefbedrijf van belang voor de exploitatie start. Hoe gaan jullie (de ILT) daarmee om? We hebben in een eerdere situatie gezien dat de infrastructuur heel laat werd opgeleverd, waardoor er onvoldoende tijd was voor testritten.	De ILT geeft het volgende antwoord: De ILT is inderdaad een risico. Het enige wat de ILT kan doen is het risico aankaarten.	
190	Informatiebijeenkomst ILT				ILT	Welke rol heeft de ILT in het geval er bij de start onvoldoende uitvoerend personeel beschikbaar is, bijvoorbeeld doordat er door elektrificatie extra uitvoerend personeel moet worden aangetrokken, of personeel er voor kiest om niet over te stappen naar de nieuwe concessiehouder?	De ILT geeft het volgende antwoord: Er is een verplichting tot samenwerking tussen de oude en nieuwe concessiehouder. ILT gaat zich daar niet in mengen, maar kan wel bepaalde dingen constateren. Als het bijvoorbeeld gaat over de elektrificatie; vervoerders moeten aantonen over voldoende personeel te beschikken dat gekwalificeerd is om op geëlektrificeerde trajecten te rijden. Om dat te kunnen organiseren is het van belang tijdig te weten of de infra op tijd gereed is. De ILT heeft hierbij een signalerende rol.	
191	Informatiebijeenkomst ILT				Locatiespecifieke afspraken	Bestaan er op de Vechtdalijnen locatiespecifieke afspraken naast de ProRail Plaatselijke Regelgeving? Welke afspraken met derden zijn er?	De huidige concessiehouder (Arriva) geeft het volgende aan: Er zijn voor de Vechtdalijnen geen locatiespecifieke afspraken naast de ProRail plaatselijke regelgeving.	
192	Informatiebijeenkomst ILT				ILT	ILT constateert dat de overdracht van documenten van huidige naar nieuwe vervoerder soms moeizaam gaat. Om wat voor soort documenten gaat dat?	De ILT geeft het volgende antwoord: De ILT constateert dat dit iets is om rekening mee te houden. Voorbeelden zijn op welke manier dienstkaarten worden gedeeld of handleidingen voor ICT-systemen.	
M1	Informatiebijeenkomst ILT				ILT		Mededeling van de Concessieverleners: de presentatie van de ILT is beschikbaar gesteld op de Pleio-omgeving.	De presentatie van de ILT is toegevoegd aan de Pleio-omgeving.
M2	Mededeling m.b.t. elektrificatie				Toevoeging procesbelangen in Beschrijvend document m.b.t. elektrificatie		Het Programma van Eisen bepaalt dat als de elektrificatie bij start van de Concessie niet is afgerond, de Concessiehouder Treinvervangend Vervoer dient in te zetten.  Ter voorkoming van misverstanden benadrukt de Concessieverlener dat formele besluitvorming over de elektrificatie nog moet plaatsvinden. Naar verwachting zal die besluitvorming pas na het verstrijken van de inschrijftermijn en ook na concessieverlening plaatsvinden. Om de risico's in verband met deze onzekerheid voor zowel de Concessiehouder als de Concessieverlener te beperken, heeft de Concessieverlener een procesregeling toegevoegd in het Beschrijvend document in paragraaf 2.2.1.	De procesregeling is toegevoegd in een nieuwe paragraaf 2.2.1 in het Beschrijvend document.