

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
196	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling elektrificatie	U introduceert onder 2.2.1 een procesregeling inzake de elektrificatie van Almelo - Marienberg, met een aantal scenario's. Wij zien een tegenstrijdigheid tussen uitgangspunt 1 en uitgangspunt 5. Moeten wij ervan uitgaan dat de elektrificatie per december 2028 is afgerond conform uitgangspunt 1? Of moeten we ervan uitgaan dat we het eerste half jaar Treinvarengend vervoer inzetten conform uitgangspunt 5?	U dient er in uw Inschrijving van uit te gaan dat de elektrificatie gereed is bij start van de concessie in december 2028. Voor eventueel Treinvarengend vervoer (en/of tijdelijke inzet van dieseltreinen) in het kader van een vertraagde elektrificatie stellen de Concessieverleners een vergoeding beschikbaar. Uitgangspunt 5 wordt op dit aspect aangepast (zie verder vraag 197).	<b>Beschrijvend document, punt 5 van paragraaf 2.2.1.</b> Indien de elektrificatiewerkzaamheden bij start van de Concessie niet zijn afgerond, zet de Concessiehouder vanaf de start van de Concessie voor eigen rekening en risico Treinvarengend Vervoer en/of dieseltreinen in tot de elektrificatie gereed is. Na bekendmaking van een (mogelijke) vertragting van de elektrificatie door de Concessievernemer bericht de Concessiehouder zo spoedig mogelijk of hij verwacht daardoor onvermijdelijk financieel nadeel te zullen lijden. De Concessiehouder dient te onderbouwen waarop deze verwachting is gebaseerd. Dit financieel nadeel wordt vergoed conform het bepaalde in artikel 4 van de Concessieovereenkomst. Indien de elektrificatie later dan 1 juli 2023 gereed is en de Concessiehouder aantoonbaar dat hij daardoor onvermijdelijk financieel nadeel lijdt, treden de Concessievernemer en de Concessiehouder met elkaar in overleg.
197	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling elektrificatie	U schrijft onder uitgangspunt 5 dat partijen in deze situatie in overleg treden zodra sprake is van 'aanzienlijk financieel nadeel'. Wilt u nader specificeren wat u verstaat onder 'aanzienlijk financieel nadeel' zodat wij het 'niet-aanzienlijk financieel nadeel' kunnen begrijpen in onze aanbesteding? Wij dringen aan op een heldere definitie van de verdeling van de financiële risico's omdat we ervoor willen waken dat de aanbesteding verwordt tot een casino, waarbij de inschrijver die het grootste financiële risico durft te nemen winst (en mogelijk later wordt geconfronteerd met kosten die voor een concessiehouder niet te dragen zijn, met alle risico's van dien voor de continuïteit van de concessie-uitvoering).	Door middel van deze Nota van Inlichtingen voegen de Concessieverleners een nieuw artikel 3 lid 3 sub g toe aan de Financiële bepalingen. Concessieverleners zijn hiertoe voornemens het risico van een vertraagde elektrificatie voor inschrijvers weg te nemen. Hierbij onderscheiden wij twee situaties: 1. Op momenten dat – in afwachting van werkzaamheden of tussen werkzaamheden in – de Railinfrastructuur beschikbaar is, zet de Concessiehouder – indien hij hierover kan beschikken – bestaande dieseltreinen in. Indien en voor zover de Concessiehouder niet kan beschikken over bestaande dieseltreinen zet de Concessiehouder Treinvarengend vervoer met bussen in. 2. Op momenten dat de Railinfrastructuur niet beschikbaar is, zet de Concessiehouder Treinvarengend vervoer met bussen in. In beide situaties worden de meerkosten van de Concessiehouder vergoed op basis van een business case (conform het bepaalde in artikel 3 lid 3 sub g van de Financiële bepalingen).	<b>Artikel 3.3 sub d Bijlage D Financiële bepalingen</b> Bij het eerste liggende streepje wordt de dikgedrukte tekst toegevoegd: Zijn eventuele meerkosten die de Concessiehouder in het kader van dit Treinvarengend Vervoer maakt voor eigen rekening en risico van de Concessiehouder (behoudens het bepaalde bij sub g). <b>Artikel 3.3 sub e Bijlage D Financiële bepalingen</b> Vertragting elektrificatie Almelo - Marienberg, indien de Concessiehouder als gevolg van vertragting bij de elektrificatie niet vanaf de start van de Concessie elektrische treinen kan inzetten op het traject Almelo - Marienberg, stelt de Concessiehouder een business case op voor de inzet van dieseltreinen en/of Treinvarengend vervoer (afhankelijk van de beschikbaarheid van de Railinfrastructuur en dieseltreinen). Op basis van een door Concessievernemer goedgekeurde business case wordt een eventueel financieel nadeel dat de Concessiehouder lijdt als gevolg van de vertraagde elektrificatie Almelo - Marienberg (betroking houdend met alle meer- en minderkosten eventuele meer- en minderopbrengsten, waaronder in ieder geval begroep van ProRail ontvangen vergoedingen) op basis van de business case vergoed. De Concessiehouder baseert de business case op het bepaalde in artikel 4 van de Financiële bepalingen en hanteert daarbij de volgende uitgangspunten: o De Concessiehouder berekent de kosten van het Treinvarengend Vervoer per bus aan de hand van een all-in tarief van maximaal € 130 (pp 2024) per dienstregelinguur. Dit maximum tarief zal worden geïndeexedeerd met de van toepassing zijnde LBI. o Niet-gereed treintritten worden niet betaald door de Concessievernemer en worden verrekend op basis van de variabele kosten zoals opgenomen in de Financiële Economische Onderbouwing. o De vaste kosten van niet-gereed treintritten worden wel vergoed door de Concessievernemer, mits de Concessiehouder aantoonbaar (i) dat hij deze kosten daadwerkelijk heeft gemaakt; en (ii) hij zich heeft ingespannen om deze kosten te voorkomen resp. te beperken. o Indien blijkt dat de vertragting van de elektrificatie groter is dan 1 (één) jaar wordt de business case, en het daaruit voortvloeiende – financieel nadeel, jaarlijks (of zover vaak als nodig is) geactualiseerd. <b>Artikel 4.8 Bijlage D Financiële bepalingen</b> Wordt de dikgedrukte tekst toegevoegd: De Concessiehouder baseert de business cases indien relevant op de Financiële Economische Onderbouwing (standaardformulier 14) die de Concessiehouder heeft verstrekt bij zijn Inschrijving en indien dit niet mogelijk is waarom hiervan afgeweken wordt. De Concessieverleners behouden zich het recht voor bij Concessiehouder een nadere onderbouwing op te vragen van kosten die de Concessiehouder heeft opgevoerd in de Financiële Economische Onderbouwing en/of (de onderbouwing van) deze kosten te laten controleren door een onafhankelijke deskundige."
198	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling elektrificatie	U schrijft onder uitgangspunt 5 dat partijen in deze situatie in overleg treden zodra sprake is van 'aanzienlijk financieel nadeel'. Wij missen echter een beschrijving van het doel en de beoogde uitkomst van dit overleg. Duidelijk is dat een situatie zoals hier beschreven tot financieel risico's leidt die niet passend zijn in verhouding tot de opdrachtwaarde van de concessie. Wij gaan er dan ook vanuit dat u – als opdrachtgever van de elektrificatie – de financiële risico's draagt die reteren na de onder uitgangspunt 6 van Concessiehouder geëiste inspanningen, en dat de beoogde uitkomst van het overleg is te komen tot een business case met budgetneutrale uitkomst voor de Concessiehouder. Wilt u dit bevestigen?	Wij hebben uitgangspunt 5 gewijzigd. Zie het antwoord bij vraag 196 en vraag 197.	
199	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling elektrificatie	U schrijft onder uitgangspunt 6 dat de Concessiehouder dient te beschrijven welke maatregelen hij heeft genomen en nog zal nemen om financieel nadeel te voorkomen en/of te beperken. Deze maatregelen kunnen tot kosten leiden. Aangezien het om kosten gaat die worden gemaakt om aanzienlijke financiële nadelen voor u als opdrachtgever van de elektrificatie te vermijden, gaan wij er vanuit dat u deze kosten draagt. Wilt u dit bevestigen?	Deze bevestiging van de genomen / te nemen maatregelen zullen in de business case verwerkt dienen te worden (zie verder vraag 198). De kosten hiervan worden na goedkeuring van de business case vergoed. Indien de Concessiehouder mogelijkheden ziet om vooruitlopend op de goedkeuring van de business case kostenbesparende maatregelen te nemen, kan hij deze separaat voorleggen aan de Concessieverleners.	
200	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	13	Procesregeling elektrificatie	Wilt u uitgangspunt 8 verder toelichten? Welke minimale termijn hanteert u voor het wegnemen van de treindienst Almelo - Hardenberg uit de concessie? En hoe borgt u in dit geval bijvoorbeeld de belangen van betrokken medewerkers van de Concessiehouder?	Indien we bij scenario B: Geen elektrificatie, na het doortoeren van uitgangspunt 7 bij uitgangspunt 8 terecht komen – het uit de Concessie halen van de treindienst Almelo-Hardenberg – zal dit per december 2028 gebeuren. Afhankelijk wat er met de Treindienst Almelo-Hardenberg gebeurt, zal het personeel mee overgaan naar de vervoerder die in die situatie de Treindienst Almelo-Hardenberg zal uitvoeren. Wij zullen er in een dergelijke situatie naar streven om het beval hieromtrent zo spoedig mogelijk na 1 oktober 2025 te nemen, zodat alle betrokkenen voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de gewijzigde situatie.	<b>Beschrijvend document, punt 8 van paragraaf 2.2.1.</b> Indien de Concessievernemer en de Concessiehouder geen overeenstemming bereiken over exploitatie van de treindienst Almelo - Hardenberg met bijvoorbeeld dieseltreinen, is de Concessievernemer gerechtigd de treindienst Almelo - Hardenberg uit de Concessie te halen. De financiële effecten worden in een dergelijke situatie zoveel mogelijk vastgesteld op basis van de ingediende Financiële economische onderbouwing van de Inschrijving en toelichting daarop. <b>Met de financiële effecten van het uit de Concessie halen van de treindienst Almelo - Hardenberg doelen wij op de aan de Concessiehouder verschuldigde Exploitatiesubsidie. Deze Exploitatiesubsidie verminderen wij met:</b> - De directe kosten voor zover deze specifiek betrekking hebben op de treindienst Almelo-Hardenberg, zoals personeelskosten voor machinisten (en ander direct uitvoerend personeel), materieel gebonden kosten (kapitaalkosten treinstellen, onderhoud, etc.) en gebruikersvergoeding ProRail; en - De indirecte kosten zullen - wanneer er geen concrete toerekening mogelijk is - naar rato worden betrokken op grond van logische verdelingsleides; <b>Voor het bepalen/toetsen van de hiervoor beschreven financiële effecten kan kunnen Concessieverleners een onafhankelijke (financieel) specialist worden ingeschakeld. De kost van de onafhankelijke toets komen voor rekening van de Concessievernemer.</b>
201	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	13	Procesregeling elektrificatie	In scenario 9 noemt u dat er schriftelijke afspraken worden gemaakt over de financiële risico's. Wij missen daarbij het uitgangspunt dat de Concessiehouder gecompenseerd wordt voor eventuele meerkosten die zich ondanks de onder (i) geëiste inspanningen voordoen. Wilt u dit toevoegen?	Wij hebben aan de procesregeling toegevoegd dat, als Scenario C zich voordoet, Concessieverleners eventuele financiële nadelen voor Concessiehouder zullen compenseren, mits de Concessiehouder de onvermijdelijkheid en omvang van deze nadelen overtuigend heeft aangetoond.	<b>Beschrijvend document, punt 9 van paragraaf 2.2.1</b> Voor alle de scenario's onder C geldt dat Concessievernemer en Concessiehouder vooraf schriftelijke afspraken maken over de gevolgen van een vertraagde besluitvorming en de bij het de scenario's behorende gevolgen en (financieel) risico's. Dit dient de Concessiehouder d.m.v. een business case (artikel 4 financiële bepalingen) te onderbouwen (uitgangspunt 5) daarbij dat: <b>(i) Concessievernemers echter niet aansprakelijk zijn voor gevolgen en (financieel) risico's ten opzichte van de inschrijving anders dan vooraf tussen Concessiehouder en Concessievernemer is overeengekomen;</b> <b>(ii) de Concessiehouder zich tot het uiterste inspannt om negatieve (financieel) gevolgen en risico's van het betreffende de scenario te voorkomen e.q. te beperken</b> <b>(iii) Concessievernemers eventuele onvermijdelijke financiële nadelen voor Concessiehouder zullen compenseren, mits de Concessiehouder de onvermijdelijkheid en omvang van de nadelen overtuigend heeft aangetoond.</b>

231	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 157		Vraag 157	Uw antwoord omtrent het wel of niet beschouwen van een situatie omtrent overmacht met betrekking tot het niet tijdig gemeed zijn van de elektrificatie werkzaamheden op het baanvak Almelo - Marienberg is helder. U legt daarbinnen heel groot risico naar bij de vervoerder. Immers reguliere werkzaamheden zijn vaak jaren van tevoren bekend in omvang en zijn daarmee goed in te calculeren. Een sterk vertraagde oplevering van beschikbare infrastructuur is niet te voorspellen. Dat heeft een grote impact op de business case. Om een reële inschatting te maken van de kans dat de elektrificatie niet tijdig gered is, verzoeken we u inzicht te geven in de planning wanneer de werkzaamheden gepland zijn. Kunt u daarnaast aangeven of de meest recente planning de oorspronkelijke planning betreft, of dat dit een aangepaste planning is. In het geval van een aangepaste planning ontvangen wij graag de redenen waarom de planning is aangepast en met hoeveel weken.	<b>Nvl-3</b> Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: ProRail streeft de huidige planning van realisatie in 2027 na. Er blijft echter een risico voor wat betreft landelijke maakbaarheid vanwege onder andere de beschikbaarheid van buitendienststellen, levering van materialen en beschikbaarheid van monteurs. Als dit risico optreedt schuift de planning van realisatie mogelijk naar 2028. <b>Aanvulling Nvl-3a:</b> Concessieverleners willen via de procesregeling (zoals gewijzigd bij deze Nota van Inlichtingen) aan inschrijvers richtinggevend kader meegeven voor mogelijke scenario's teneinde voor beide partijen eventuele risico's te minimaliseren. Concessieverleners hebben besloten om het risico voor inschrijvers te beperken en eenduidig te maken door in artikel 3 lid 3 sub g van de Financiële bepalingen een aparte regeling op te nemen in verband met een mogelijke vertraging van de elektrificatie. Zie verder het antwoord op vraag 197. Verder hebben wij ProRail om een geactualiseerde planning gevraagd van de elektrificatie. Deze planning volgen wij na ontvangst toe aan het dataportaal P160.	
234	Nota van Inlichtingen 2a	M2			U geeft aan in paragraaf 2.2.1 van het beschrijvend document dat wijzigingen tov het scenario elektrificatie uitgewerkt zullen worden in een business cases die vergeleken zal worden met de FEO. Kunt u bevestigen dat eventuele wijzigingen geen economisch nadeel voor concessiehouder teweeg zullen brengen?	Zie hiervoor het antwoord op vraag 201.	
250	Personeelsoffgave			Aantal indirecte medewerkers	Ons valt het hoge aantal indirecte medewerkers op. Wij hebben van de zittende vervoerder bij andere recente aanbestedingen meerdere personeelsoffgaven ontvangen. Daarbij is de ratio tussen het aantal FTE indirecte medewerkers en de opzet steeds min of meer gelijk. Wij hebben deze analyse in onderstaande tabel meegenomen. Hier valt gelijk op dat de ratio indirecten t.o.v. de omzet tussen de 0,8 en 0,9 is. Bij de Vechtdallijnen is dit echter 1,07. Dit betekent dat, uitgaande van de opgegeven loonsum, circa 0,6 miljoen hogere loonkosten opgegeven worden dan logischerwijs aan de concessie is toe te wijzen, danwel dat er een hoge voorziening voor het aflopen van het personeel moet worden opgenomen. Een kostenpost die een directe relatie heeft met Gunningscriterium G4. Voor ons is het onduidelijk waarom er voor deze concessie in verhouding meer indirecte medewerkers op de personeelsoffgave gezet worden, dan in andere concessies.  Concessie indirecten omzet ratio ind/omzet West Brabant 66,0 77,6 0,85 Vechtdallijnen 31,3 25,2 1,07 Zuid Holland Noord 80,8 91,2 0,89  Wij verzoeken u dan ook dringend om een nieuwe personeelsoffgave te doen toekomen waar een logisch navolbaar aantal FTE indirecte medewerkers wordt opgegeven, danwel een uitgebreide én door een onafhankelijke accountant geakkordeerde verklaring van het verschil aan geïnteresseerde partijen ter beschikking te stellen waaruit naar voren komt dat specifiek voor de concessie Vechtdallijnen een hogere ratio indirecte medewerkers kan worden toegewezen. Omdat een kostenpost van 0,6 miljoen per jaar circa 2% van de omzet betreft én de marges zeer klein zijn, is de impact op de business case en Gunningscriterium G4 zeer groot en heeft impact op het onderhoudsbesluit dat genomen moet worden voor deze concessie. Wij verzoeken u daarom de inschrijfdatum uit te stellen tot minimaal 4 weken nadat een nieuwe personeelsoffgave is verstrekt, danwel dat de gevraagde toelichting is verstrekt.	De personeelsoffgaven van West-Brabant en Zuid Holland Noord gingen uit van de omzet over het jaar 2021 en de peildata van deze concessies lagen op 1 augustus 2022 resp. 1 april 2022. De personeelsoffgave van de concessie Vechtdallijnen gaat uit van de omzet over het jaar 2023 en een peildatum van 1 maart 2024. De data en omzetten zijn dus niet vergelijkbaar.  De regels voor de toerekening van indirecten zijn toegepast zoals de wet voorschrijft. De personeelsoffgaf voldoet aan de Wp2000. Er is geen reden een nieuwe personeelsoffgaf te verstrekken.	
251	Overnamematerieel			Modificaties aan het overnamematerieel	Zijn er na de ingebruikname aanpassingen gedaan aan het overnamematerieel? Zo ja, welke aanpassingen zijn doorgevoerd en welke partij heeft de aanpassingen gedaan? Wij vragen hier om een uitputtende lijst van alle modificaties, revisies, conformering. Voor het bepalen van de zaken die omgebouwd moeten worden is deze informatie voor de ombouwpakket essentieel.	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen:  Frontcamera's De treinen zijn voorzien van frontcamera's in iedere cabine:  • De frontcamera's zullen in de staat "as is" worden geleverd; • Koper dient zelf te zorgen voor software, zodat de frontcamera's kunnen worden uitgelezen. • Arriva verstrekt in het kader van de aanbesteding de handleiding van de frontcamera's.  Energimeters Alle treinen zijn eind 2021 voorzien van energimeters van Mars Smit. De energimeters zijn gecertificeerd om te voldoen aan de eisen van Vivens voor de verrekking van de verbruikte elektriciteit op het gemengde net. De Energimeters zijn door Ricardo Nederland gecertificeerd  • De meters zullen in de staat "as is" worden geleverd en er is geen apart softwareprotocol voor beschikbaar; • Arriva verstrekt in het kader van de lopende aanbesteding een beschrijving/handleiding van de energimeters.  Wifi Ten behoeve van draadloos internet is er een systeem ingebouwd. Hier zijn geen revisies voorzien.  Voor deze componenten zijn geen revisies voorzien.	
252	Overnamematerieel			Toiletten	Wij hebben vernomen dat de toiletten in het Overnamematerieel regelmatig bevroren. Kunt u aangeven wat hier de oorzaak van is?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Als het voorkomt is dit door de vorstbeveiliging die in werking treedt bij lage buitentemperaturen.	
253	Personeelsoffgave				Maakt zittende vervoerder naast de opgegeven FTE's in de personeelsoffgave van 41,2 FTE nog gebruik van een flexibele schil aangaande de inzet van BOA's en stewards om invulling te geven aan hetgeen gesteld is in het convenant sociale veiligheid (bijlage C1.2)?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Op dit moment is er geen sprake van een flexibele schil in de formatie. Incidenteel wordt er gebruik gemaakt van de VZD (Veiligheidszorg Drenthe) voor inhuur van medewerkers.	
M1					Zoals vorige week via TenderNet reeds is aangekondigd is de de inschrijftermijn opgeschoven. De planning van de aanbesteding is ook aangepast in het Beschrijvend document.	<a href="#">Beschrijvend document aanpassing paragraaf 3.2 Planning</a> Deadline indienen inschrijving is opgeschoven naar 8 april 2025. Deadline voor indienen Nvl-4 is toegevoegd: 10 januari 2025.	