Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
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 facaliënafvoer in Zwolle oost en Emmen en de treinwasinstallatie in Zutphen is? - In het antwoord op Nvi vraag 93 stelt u dat de concessieverlener de vertrouwelijkheid van een eventueel verzoek aan de zittend vervoerder voor toegang tot bovenstaande dienstvoorzieningen niet kan borgen. Het levelplayingfield wordt ernstig geschaad als deze informatie bij het tenderteam van de zittend vervoerder terecht komt. Indien u in bovenstaande vragen heeft bevestigd dat zittend vervoerder moet worden beschouwd als de exploitant van bovenstaande dienstvoorzieningen, treft u een regeling met zittend vervoerder om deze dienstvoorzieningen bij een onafhankelijke partij onder te brengen of over te dragen aan de opvolgende concessiehouder? Zo nee, kunt u onderdeel 4f en 6e schrappen uit het Implementatieplan, zodat wij geen contact hoeven op te nemen met de zittend vervoerder en deze informatie mogelijk bij het tenderteam van de zittend vervoerder belandt? Zo nee, welke andere maatregelen en/of regelingen laat u onderdeel uitmaken ter borging van het levelplayingfield?	"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. "	
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 anderzijds de verplichting heeft haar aanbieding 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 Refurbischment)** : 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. Refurbischment)**: In een periode van maximum van vijfendertig (35) jaar (gemeten vanaf datum eerste ingebruikname) met een restwaarde van Minimaal nul (0). - Bijlage 4 Aanschafprijs **(inclusief Refurbishment)** Tot slot is 'refurbishment' op diverse plaatsen in de aanbestedingstukken gewijzigd in 'Refurbishment' om te duiden dat het gaat om een begrip zoals dit is opgenomen in de begrippenlijst.
175	NVI1	NVI 1, Vraag 30				In uw beantwoording van NVI vraag 30 geeft u aan: De perronlengte op station Dalen wordt 3 meter verlengd (van 170 naar 173m nuttige perronlengte) om lange spitstreinen (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 hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: ProRail kan niet bevestigen dat bij de start van de concessie alle stations op het traject Zwolle - Emmen geschikt zijn voor het inzetten van 3 maal GTW. Vervoerders dienen bij het aanvragen van treinen, de treinlengte op te geven. Deze treinlengte dient korter te zijn dan de nuttige lengte van de vertrek-, inhaal- en aankomstsporen waarop de trein volgens de dienstregeling gepland wordt. Er kan onder omstandigheden van deze regel afgeweken worden door ProRail (zogenaamde maatwerktreinen).	
193	Achtergrondinformatie	Databestanden MIPOV				Om een goede inschatting te kunnen maken van de opbrengsten voor de concessie duur hebben we voor de verschillende proposities meer informatie nodig over het moment van reizen. Kunt u de verdeling van de proposities op werkdag, zaterdag en zondag aanleveren op uurblok.	Wij hebben de gegevens opgevraagd bij de huidige concessiehouder en gepubliceerd op de Pleio-omgeving.	Bestand 20241128-K07_met_proposities_2024-03 is toegevoegd aan de Pleio-omgeving.
195	Beschrijvend document	2 Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1.	14	Procesregeling inzake elektrificatie Almelo-Marienberg	In de documentatie geeft u aan dat Extra Materieel per startdatum in december 2028 beschikbaar moet zijn en dat de inschrijvers ervanuit moeten gaan dat er dan ook sprake is van volledige elektrificatie. De kans dat elektrificatie in december 2028 niet (volledig) gereed is lijkt echter aanzienlijk. Vanwege deze kans in combinatie met de productietijd van materieel verzoeken wij u om de inzet van Extra Materieel uit te stellen met ten minste een jaar naar december 2029. Bent u hiertoe bereid?	Nee, wij zijn niet bereid de instroom van Extra Materieel te verschuiven. Het is politiek onwenselijk dat er na oplevering van de elektrificatie op het traject Almelo - Mariënberg mogelijk geen of onvoldoende elektrische treinen ingezet kunnen worden op dit traject en de investering in elektrificatie daarmee niet meteen verzilverd kan worden. Daarnaast zien wij ten aanzien van het later laten instromen van Extra Materieel als risico dat er mogelijk onvoldoende Materieel beschikbaar is ten tijde van het refurbishment van het Overnamematerieel.	

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
196	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling electrificatie	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 er vanuitgaan dat de elektrificatie per december 2028 is afgerond conform uitgangspunt 1? Of moeten we ervan uitgaan dat we het eerste half jaar Treinvervangend vervoer inzetten conform uitgangspunt 5?	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
197	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling electrificatie	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-aanzienlijke financiele nadeel' kunnen beprijzen in onze aanbieding? Wij dringen aan op een heldere definitie van de verdeling van de financiele risico's omdat we ervoor willen waken dat de aanbesteding verwordt tot een casino, waarbij de inschrijver die het grootste financiele risico durft te nemen wint (en mogelijk later wordt geconfronteerd met kosten die voor een concessiehouder niet te dragen zijn, met alle risico's van dien voor de continuiteit van de concessie-uitvoering).	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
198	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling electrificatie	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 financiele 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 financiele risico's draagt die resteren na de onder uitgangspunt 6 van Concessiehouder geeiste 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 komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
199	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	12	Procesregeling electrificatie	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 financiele nadelen voor u als opdrachtgever van de electrificatie te vermijden, gaan wij er vanuit dat u deze kosten draagt. Wilt u dit bevestigen?	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
200	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	13	Procesregeling electrificatie	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?	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
201	Beschrijvend document	2. Achtergrond, onderwerp en doelstelling van de aanbesteding	2.2.1	13	Procesregeling electrificatie	In scenario 9 noemt u dat er schriftelijke afspraken worden gemaakt over de financiele risico's. Wij missen daarbij het uitgangspunt dat de Concessiehouder gecompenseerd wordt voor eventuele meerkosten die zich ondanks de onder (ii) geeiste inspanningen voordoen. Wilt u dit toevoegen?	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
203	Beschrijvend document	5 - Geschiktheidseisen	5.5	38	Verzekeringsbewijs	U vraagt om een verklaring van een verzekeraar waarin deze bevestigt dat 'in geval van gunning van de Concessie aan Inschrijver bovengenoemde verzekeringen zullen worden afgesloten'. Hiermee vraagt u de verzekeraar zich te commiteren aan het verzekeren van een concessie die pas over ruim 4 jaar ingaat, en u vraagt u ons daarmee om ons voor dezelfde periode te verbinden aan een verzekeringsmaatschappij, terwijl het gebruikelijk is met jaarlijkse verzekeringspolissen werken. Deze eis is in onze ogen niet realistisch en ook niet wenselijk. Wij verzoeken u de verzekeringseisen zodanig aan te passen dat ook het verstrekken van een bestaande verzekeringspolis volstaat als bewijs dat de concessiehouder ook in de toekomst adequaat verzekerd zal zijn. Stemt u hiermee in?	Nee, daar stemmen wij niet mee in. Wij nemen uw bezwaren weg door een verklaring te verzoeken op basis waarvan een verzekering kan worden afgesloten.	Beschrijvend document aanpassing GH2 Bewijs van verzekering: *een verklaring van een in een OESO-land gevestigde bank of verzekeringsinstelling met ten minste een A-/A3 credit rating (Moody's of Fitch respectievelijk Standard en Poors) of vergelijkbaar (of verklaringen van meerdere dergelijke instellingen), waarin de betreffende instelling(en) bevestigt/bevestigen dat hij/zij in geval van gunning van de Concessie aan Inschrijver bereid is/zijn bovengenoemde verzekeringen af te sluiten.*
204	Beschrijvend document	6	6.5	53	Toetsing T4	In het tekstvak "Toetsing T4" begrijpen we de gehele laatste alinea niet bij een toetsingscriterium. U stelt immers in de eerste alinea dat de ontwerp dienstregeling als voldoende wordt beoordeeld als aan twee voorwaarden wordt voldaan. (PvE + verklaring ProRail). Vervolgens schept de laatste alinea onduidelijkheid als gesproken wordt over een in te stellen beoordelingsteam, een verwijzing naar 7.2 waar het gaat over een score, en het evt inwinnen van advies bij externe deskundigen. Klopt onze aanname dat T4 alleen getoetst wordt op de 2 genoemde criteria (PvE + ProRail) én dat de gehele laatste alinea dus moet komen te vervallen? Zo niet, wilt u dan uitleggen wat het beoordelingsteam (bovenop een toets van ProRail) nog doet en hoe een score zich verhoudt tot een toetsingscriterium?	Het beoordelingsteam zal beoordelen of T4 als toetsingscriterium beoordeeld wordt met een voldoende of een onvoldoende. Bij deze toetsing kan het beoordelingsteam advies inwinnen van een (extern) deskundige. Om met een voldoende beoordeeld te worden dient de uitvoerbaarheid van de ontwerp Dienstregeling te voldoen aan de voorwaarden als opgenomen in het Programma van Eisen **en** dient Inschrijver door middel van een bijgevoegde verklaring van ProRail aannemelijk te maken dat de ontwerp Dienstregeling voor de Treindiensten ook uitvoerbaar, veilig en stabiel is en er voldoende capaciteit beschikbaar is. Het beoordelingsteam zal de ontwerp Dienstregeling toetsen aan het Programma van Eisen en de verklaring van ProRail nader bekijken.	
205	Beschrijvend document	7	7.9	65		In hoofdstuk 7.9 G3: Kwaliteitsplan geeft u aan dat u veel waarde hecht aan een plan dat uniek is. Kunt u ons meer duiding geven hoe we de term 'uniek' dienen te interpreteren zodat alle inschrijvende partijen hier een éénduidig beeld bij hebben?	Bij nader inzien laten wij het woord 'uniek' vervallen. Wel willen wij benadrukken dat u in uw uitwerking dient aan te sluiten bij het beoogde doel van het gunningscriterium.	Beschrijvend document Verwijdering zin: De Concessieverlener hecht veel waarde aan een plan dat uniek is en expliciet meerwaarde biedt op de gestelde eisen.
206	Beschrijvend document	7. Beoordeling van de inschrijving	7.9	65	Paginamaximum	Voor G3 Kwaliteitsplan vraagt u een aantal uiteenlopende onderwerpen uit. Om al deze onderwerpen goed te beantwoorden is 20 pagina's wat beperkt. Bent u ertoe bereid om het paginamaximum voor het kwaliteitsplan te verruimen naar 30 pagina's?	Opdrachtgevers zijn hiertoe niet bereid. Het maximum aantal pagina's voor G3 Kwaliteitsplan blijft 20 pagina's.	
207	Bijlage D2 - Boetetabellen				Punctualiteit	U stelt eisen aan de punctualiteit per treindienst. De treinserie 13800 kent echter maar een beperkt aantal ritten, waardoor uitval van een zeer beperkt aantal ritten al tot een overschrijding van de boetenorm leidt. Dit kan tot gevolg hebben dat de Concessiehouder bij een verstoring wordt gestimuleerd om (normaal gesproken) drukker bezette stoptreinritten te laten vervallen ten gunste van minder drukke spitstreinen, om daarmee boetes te voorkomen. Om dit soort perverse prikkels te voorkomen stellen we voor de boetenormen voor punctualiteit per traject te bepalen in plaats van per treinserie. Stemt u hiermee in?	Wij stemmen niet in met uw verzoek (Zie verder het antwoord op vraag 233).	

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
208	Bijlage E	Bijlagen	Bijlage 4	25	Berekening overnamewaarde	In Bijlage 4 heeft u aangegeven hoe de waarde van het overnamematerieel wordt bepaald. 1 Kunt u daarbij aangeven welke normen u hanteert voor onderhoudsachterstand, zowel klein onderhoud als (met name) het lange termijn onderhoud. 2 Daarnaast vragen we u aan te geven hoe de algemene waarde van het overnamematerieel wordt bepaald? Uit de schouw is bijvoorbeeld gebleken dat er significant meer corrossieschade is dan opgegeven in het rapport Rapportage-waardebepaling-materieel. Dat zorgt ervoor dat er meer kosten voor herstel ontstaan dan wordt meegenomen in de business case, terwijl het niet gegarandeerd is dat deze kosten gecompenseerd worden door een lagere overnamewaarde. Kunt u daarom aangeven hoe u concreet tot een waardebepaling van het overnamematerieel komt?	De te betalen overnamewaarde van het Overnamematerieel bij de start van de (nieuwe) Concessie wordt bepaald op grond van de voorwaarden uit de huidige (reeds lopende) concessie. Wij verwijzen hiervoor naar het document "[1] 884919 - Bijlage 5 - Paragraaf _materieel_ concessie Vechtdallijnen incl. Nvl.pdf" dat u als bijlage bij het rapport van Ricardo Nederland B.V. op dataportaal Pleio kunt vinden. In bijlage E Overnameregeling is de waardebepaling van het Overnamematerieel beschreven zoals deze geldt in de (nieuwe) Concessie, bijvoorbeeld in geval van een tussentijdse beindiging. 1 In Artikel 10 van bijlage E Overnameregeling zijn de voorwaarden voor het onderhoud van het Materieel opgenomen. De normen voor onderhoudsachterstand zijn in bijlage B Begrippenlijst geconcretiseerd met o.a. de begrippen "Onderhouden" en "Onderhoudsachterstand". Er is daarnaast voor het preventief onderhoud een IHHB (884948 Onderhoudsvoorschrift BU_1992352) inclusief alle toleranties op de onderhoudstermijnen. 2 Bij een concessieovergang in december 2028 naar een andere vervoerder dan de huidige concessiehouder zal er een definitieve waardebepaling van het Overnamemateriaal worden opgesteld (inclusief eventueel over te nemen strategische reserveonderdelen) rekening houdend met hun technische staat en eventueel achterstallig onderhoud. Voor het Materieel geldt dat deze aan het einde van de Concessie in een staat verkeren zoals verwacht mag worden op basis van leeftijd en aantal kilometers, en wel zo dat voldaan kan worden aan de voorwaarden die de leverancier(s) heeft (hebben) verbonden aan hun garanties ten aanzien van hun minimale inzetperiode (zie 884948 Onderhoudsvoorschrift BU_1992352 artikel 6 lid 2). In algemene zin is corrosie gelet op de restlevensduur van het materieel aan het einde van de huidige concessie niet acceptabel en leidt dit tot een korting op de verkoopprijs ter hoogte van de van de (ingeschatte) herstelkosten.	
209	Bijlage E Overnameregeling		2			Wilt u de volgende activa toevoegen als onderdeel van de overnameregeling? 1 Reserveonderdelen die naar het oordeel van de Concessieverlener niet noodzakelijk zijn voor een betrouwbare inzet van het Materieel 2 Refurbishment uitgevoerd **tijdens** de looptijd van de concessie, aanvullend op NVI 151.	1 Reserveonderdelen die op voorhand niet noodzakelijk zijn voor een betrouwbare inzet van het Materieel voegen wij nu niet toe aan de overnameregeling. Concessieverleners zijn bereid hierover in overleg te treden met de Concessiehouder. 2 Op voorhand houden wij vast aan het begrip Refurbishment en het antwoord zoals dit is beschreven in NVI vraag 151. Concessiehouder en Concessieverlener kunnen na concessieverlening afspraken maken over refurbisment uitgevoerd tijdens de looptijd van de concessie.	
210	Data Pleio				Uitgevallen DRK's	Kunt u een specificatie verschaffen van de uitgevallen dienstregelingkilometers per maand van de afgelopen 5 jaren, onderverdeeld naar oorzaak van de uitval, inclusief geplande uitval als gevolg van werkzaamheden?	De informatie over de uitgevallen dienstregelingkilometers is terug te vinden in element K04 A, B en C. Deze informatie is reeds opgenomen op Pleio.	
211	Financiele bepalingen	Hoofdstuk 6 - Bonus/malus	11.1 B	14		1 In de financiele bepalingen wordt verondersteld dat vanaf het tweede jaar eventuele tegenvallende reizigersopbrengsten ten opzichte van het jaar ervoor (rekeninghoudend met LTI en dienstregelingsontwikkelingen) voor 50% voor rekening zijn voor de concessiehouder. Hoe interpeteert u deze Malus in relatie tot het feit dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de opdrachtgever ligt? 2 Daarnaast staat niets opgenomen over hoe wordt omgegaan met overmachtssituaties. Situaties zoals COVID 19 kunnen significant effect hebben op de reizigersopbrengsten. Kunt u aangeven hoe u hiermee omgaat als het gaat om de bonus-malusregeling?	1 Hoewel Concessieverleners opbrengstverantwoordelijk zijn heeft de Concessiehouder v.w.b. de Reizigersopbrengsten ook een belangrijke rol, bijvoorbeeld gezien de verantwoordelijkheid voor het innen van de Reizigersopbrengsten (en meer algemeen: voor het aanbieden van aantrekkelijk openbaar vervoer). 2 De Concessieverleners zullen de bonus- malusregeling uitvoeren tenzij er sprake is van een situatie van 'Overmacht'. Wij willen u erop wijzen dat het begrip 'Overmacht' is opgenomen in de begrippenlijst en de omgang met 'Overmacht' is in opgenomen in 2.3.3. van het Programma van Eisen.	Bijlage B Begrippenlijst Aan het begrip Overmacht is toegevoegd: Onder Overmacht wordt in ieder geval ook niet verstaan: gebrek aan Personeel en Materieel, staking door het Personeel, ziekte van Personeel, structurele verkeersdrukte, **pandemie of epidemie** Bijlage A Concessiebeschikking Artikel 11, lid 2 is aangevuld: Gebeurtenissen die voortvloeien uit handelen van het Personeel of uit (de staat van) het Materieel van de Concessiehouder vallen niet onder Overmacht. Onder overmacht wordt in ieder geval ook niet verstaan: gebrek aan Personeel en Materieel, staking door het Personeel, ziekte van Personeel, structurele verkeersdrukte, **pandemie of epidemie**
212	Financiele bepalingen	Hoofdstuk 6 - Bonus/malus	11.2 C	14		De bonus-malusregeling brengt in onze optiek aanzienlijke risico's met zich mee, doordat bij het bepalen van een Malus geen uitzonderingen worden genoemd voor de impact van externe factoren op reizigersgroei en klanttevredenheid. De veiligheidsproblematiek op de lijn Zwolle - Emmen heeft de afgelopen jaren bijvoorbeeld impact gehad op de beleving van reizigers en het is maar de vraag hoe deze problematiek zich de komende jaren verder ontwikkelt (met onder een een Rijksbezuiniging van 85% op het COA in het verschiet). 1 We verzoeken u een uitzondering toe te voegen voor het opleggen van Malussen als een daling te wijten is aan externe factoren. 2 In datzelfde licht verzoeken wij u de koppeling tussen reizigersgroei en klanttevredenheid zoals genoemd in art. 11.2c los te laten.	Wij nemen uw suggesties niet over. 1 Wij wensen deze prikkel - ook bij externe factoren - te behouden. Omdat het telkens een meting betreft ten opzichte van een direct voorgaand kalenderjaar, zien wij hierin geen aanzienlijk risico voor de Concessiehouder. 2 Het algemene kwaliteitsoordeel ligt al een ruime tijd boven 7,6, mede door inzet van de huidige concessiehouder. Concessieverleners zien het kwaliteitsoordeel van tenminste 7,3 als absolute ondergrens die een dergelijk malus rechtvaardigt.	
213	Financiele bepalingen	Hoofdstuk 10. Indexering en BTW	23.2	22		In dit artikel wordt twee keer gesproken over indexatie echter wordt er maar eenmaal verwezen naar de voetnoot. Kunt u (aan de hand van een voorbeeld) toelichten hoe u de indexatie bij start van de concessie voor ogen hebt?	De in de voetnoot opgenomen 'vaste' kostencomponenten worden gedurende de looptijd van de concessie niet geindexeerd. Het door u verzochte (reken)voorbeeld is opgenomen in standaardformulier 14 tab 'subsidieverlening Al-Ha' en 'Subsidieverlening Zw-Em'.	
214	Meerpartijenovereenkomst	3. Overnameverplichting activa	Overweging d)	2	Rechten en plichten financier	De Overnameregeling maakt deel uit van de Concessie en elke Financier zal deze zien als een bilaterale overeenkomst tussen de Concessiehouder en de concessieverlener, die in de eerste plaats tot doel heeft de overdracht van materieel bij de overdracht van de concessie te regelen. Daarnaast kan de Overnameregeling worden ingetrokken. Om de continuiteit van het openbaar vervoer te waarborgen, zou elke Financier bereid zijn om de beschikbaarheid en overdracht van het materieel te garanderen, zoals beschreven in de Model Meerpartijenovereenkomst. Anderzijds zal iedere financier ook verwachten dat de Concessieverlener de overname van het materieel garandeert. Dat hieraan voorwaarden worden verbonden richting de Financier is prima, maar die voorwaarden moeten beperkt blijven tot alleen zaken die binnen de invloedssfeer van de Financier liggen en zaken daarbuiten moeten rechtstreeks met de Concessiehouder worden geregeld (in lijn met principe van artikel 3.7 van de Model Meerpartijenovereenkomst). Bent u bereid om hier een zin toe te voegen die aangeeft dat de Overnameregeling geen rechten en verplichtingen schept voor Financier?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Het is juist dat de financier geen partij is bij de Overnameregeling en dat deze de Financier dus niet bindt. Maar een eventueel te sluiten meerpartijenovereenkomst, waarbij de Financier wel partij is, kan niet los worden gezien van de Overnameregeling (die een bijlage bij die overeenkomst vormt). De Overnameregeling is daarmee mede bepalend voor de verplichtingen die voor de Concessieverlener uit de meerpartijenovereenkomst voortvloeien (en daarmee ook voor de rechten die voor de Financier uit de meerpartijenovereenkomst voortvloeien).	

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
215	Meerpartijenovereenkom	Algemeen	-	-	-	In recente tenders zijn 2 varianten beschikbaar gesteld van de Meerpartijenovereenkomst namelijk een Financial lease versie en een projectfinancierings versie. Bent u bereid om deze variant alsnog aan te bieden dit zou de financierbaarheid ten goede komen. Mocht u hiertoe niet bereid zijn kunt u dan toelichten wat uw bezwaren hiertegen zijn?	Wij komen tegemoet aan uw verzoek en hebben de eerder verstrekte model-MPO vervangen door twee nieuwe model-MPO's (een variant 'financial lease' en een variant 'projectfinanciering'). NB: de nieuwe model-MPO 'financial lease' wijkt op enkele punten af van het eerder verstrekte model.	De volgende MPO's zijn toegevoegd: Bijlage K1 - Model meerpartijenovereenkomst (financial lease) - versie na NvI-3 Bijlage K2 - Model meerpartijenovereenkomst (projectfinanciering) Voor Bijlage K1 zijn ook de wijzigingen t.o.v. het eerder verstrekte model inzichtelijk gemaakt.
216	Meerpartijenovereenko mst	De Activa	1.2	3		Aangezien de Koopovereenkomst ruim voor de aanvang van de concessie zal worden ondertekend, zou deze overeenkomst, om eventuele uitvoeringsrisico's te beperken, vóór de ondertekening van de Model Meerpartijenovereenkomst aan de concessieverlener kunnen worden verstrekt. Het risico dat op de concessiehouder wordt vertrouwd voordat het activum als eigendom van de financier wordt erkend, zou worden verminderd. In feite zou dit risico, zoals waargenomen door de Financier, de financier kunnen verhinderen om de meest optimale financieringsvoorwaarden voor te stellen, wat nadelig zou zijn voor de eerste Doelstelling van de Provincie. De financieringsvoorwaarden helpen optimaliseren: •Ten eerste, staat de provincie open voor het ontvangen van de Koopovereenkomst vooruitlopend op de ondertekening van de Model Meerpartijenovereenkomst om voorwaarde a) van clausule 1.2 te valideren? •Ten tweede, zou u willen overwegen om deze documenten toe te voegen aan artikel 5.1? •Ten derde, zou u kunnen overwegen om een activum als eigendom van de financier te erkennen zodra de activafactuur door deze laatste is goedgekeurd in plaats van binnen zes weken? De goedkeuring van de factuur is namelijk een opschortende voorwaarde voor de betaling van de activa door de financier. Het betalingsbewijs zou dan als een latere voorwaarde aan de provincie kunnen worden verstrekt.	1) Ja, de Provincie staat hiervoor open. Een dergelijke aanpassing kan worden doorgevoerd in de uiteindelijke MPO (overeenkomstig het bepaalde in de derde alinea tussen haken op pagina 1 van de Model-MPO). 2) Artikel 5.1 heeft betrekking op alle tussen de Financier en de Concessiehouder en door en met derden gemaakte definitieve afspraken met betrekking tot de Activa. Daartoe kan naar het oordeel van de Provincie ook de Koopovereenkomst worden gerekend. Aanpassing van artikel 5.1 lijkt hiervoor dus niet nodig. 3) De Provincie is bereid deze mogelijkheid te bespreken, maar kan nu niet goed beoordelen of een dergelijke aanpassing tot extra risico's voor de Concessieverlener leidt en/of ten koste kan gaan van de doelen die de Concessieverlener met de Overeenkomst nastreeft.	
217	Meerpartijenovereenko mst	De Activa	1.5	4		Naast de zaken genoemd in artikel 3.7 zou de Koopprijs ook kunnen worden aangepast op basis van artikel 1.5, schadevergoeding en eventuele andere tekortkomingen onder de Overnameovereenkomst. Kunt u een correctie op de Overnamewaarde wegens het ontbreken van niet-essentiële accessoires te verplaatsen naar artikel 3.7? Op deze manier zou het consistent zijn met de correctie van de onderhoudsachterstand.	Nee, daartoe zijn wij niet op voorhand bereid. De correctie in het geval van een Onderhoudsachterstand wordt bepaald aan de hand van - kort gezegd - de kosten die de opvolgende vervoerder moet maken om de Onderhoudsachterstand weg te werken. Bij het ontbreken van niet-essentiële accessoires staat niet op voorhand vast dat dit kan worden hersteld. In sommige gevallen zal dat mogelijk zijn en gaat de vergelijking met de correctie wegens Onderhoudsachterstand op. Maar dat geldt niet voor alle gevallen.	
218	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.1	6		Ook indien de Concessiehouder de Overnameregeling niet nakomt of indien de Overnameregeling wordt herroepen, kan de overnameverplichting jegens enige Financier van kracht blijven in geval van (tussentijdse) beëindiging van de Concessie. Kunt u de overnameverplichting jegens de Financier beperken tot alleen de voorwaarden die binnen de invloedssfeer van de Financier liggen en die in de Model Meerpartijenovereenkomst worden genoemd? Dat zou bijvoorbeeld kunnen zijn (i) onbezwaard eigendom, (ii) betaling van de koopprijs, (iii) medewerking aan een soepele overgang van de concessie.	Wij kunnen uw vraag niet goed volgen. De Provincie is tegenover de Financier alleen verplicht de opvolgende concessiehouder te verplichten de Activa over te nemen, als wordt voldaan aan de voorwaarden die de Overnameregeling terzake stelt. Volledigheidshalve verwijzen wij in dit verband naar artikel 6.2 van de Model-MPO. Dat artikel bepaalt dat de Concessieverlener bij eventuele (gehele of gedeeltelijke) intrekking van de overnameverplichting op grond van artikel 4 van de Overnameregeling rekening zal houden met de gerechtvaardigde belangen van de Financier en de Concessiehouder. De Concessieverlener zal niet tot een dergelijke intrekking overgaan dan na overleg met de Financier en de Concessiehouder.	
219	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.2	6		Staat de provincie ervoor open om de volgende aspecten in het artikel op te nemen? •In het geval dat de Overnameregeling wordt ingetrokken, hoe zou de overnamewaarde dan worden bepaald en hoe zou de uiteindelijke afschrijvingsperiode zich ontwikkelen? • Bent u bereid om een modelberekening voor bepaling van de overnamewaarde toe te voegen aan de meerpartijenovereenkomst? •Bent u bereid om aan dit artikel toe te voegen dat, als de resterende boekwaarde van de activa op enig moment moet worden terugbetaald aan de Financier, en als deze boekwaarde lager is dan men op dat moment zou mogen verwachten (volgens lineaire afschrijving), dat de concessiehouder aansprakelijk wordt gehouden voor het verschil tussen de verwachtte boekwaarde en de actuele waarde? Een verschil hiertussen kan bijvoorbeeld veroorzaakt worden door een onderhoudsachterstand.	1. Indien de Overnameregeling wordt ingetrokken, is een bepaling van de Overnamewaarde niet aan de orde. Dat neemt niet weg dat de Provincie in dat geval - gelet op het uitgangspunt dat de Activa te allen tijde beschikbaar zullen zijn voor het uitvoeren van openbaar treinvervoer op de Vechtdallijnen - bereid is met de Financier in overleg te treden teneinde alsnog te voorzien in een overname van het materieel. Het ligt voor de hand dat ook in dat geval de overnamewaarde wordt bepaald in lijn met het bepaalde in de Overnameregeling. 2. Zoals vermeld bij artikel 3.2 van de model-meerpartijenovereenkomst kan een indicatief overzicht van de ten behoeve van de vaststelling van de overnamewaarde te gebruiken boekwaarde van de Activa, berekend conform de in de Overnameregeling beschreven afschrijvingssystematiek, worden bijgevoegd in Bijlage 2 bij de uiteindelijke meerpartijenovereenkomst. Dit overzicht bindt de onafhankelijke deskundige(n) als bedoeld in artikel 13 van de Overnameregeling niet. 3. Nee, daartoe zijn wij niet bereid. De boekwaarde dient te worden berekend conform het bepaalde in de Overnameregeling. Het is de verantwoordelijkheid van de Concessiehouder en de Financier hierop toe te zien. Een afwijkende boekwaarde kan daarom niet aan de orde zijn.	
220	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.3	6		Kunt u het artikel of de Model Meerpartijenovereenkomst aanpassen en voorwaarden vaststellen om de concessiehouder bij beeindiging van de concessie de mogelijkheid te geven voor een bepaalde datum(long stop date) de activa over te nemen?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Uitgangspunt is immers dat de Activa te allen tijde beschikbaar zullen zijn voor het uitvoeren van openbaar treinvervoer op de Vechtdallijnen.	
221	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.3 (i)	6		Kunt u onder voetnoot 4 overwegen de eventuele belastingen toe te voegen aan de lijst van verplichtingen waaraan de concessiehouder moet voldoen? Zodat de financier hier niet voor aansprakelijk gesteld kan worden. Met eventuele belastingen bedoelen wij alle aan de asset gerelateerde openstaande vorderingen van de Belastingdienst aan de concessiehouder (BTW).	Nee, daartoe zijn wij niet bereid.	
222	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.4	6		Is Opdrachtgever bereid het artikel 3.4 aan te passen, zodat dit ook betrekking heeft op een situatie/het scenario wanneer de overnameregeling niet van toepassing is of niet meer geldig is?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Zie ook het antwoord op vraag 219 sub 1.	
223	Meerpartijenovereenko mst	Overnameverplichting activa	3.7	7		Staat u open voor toevoeging van de volgende zinsnede aan de laatste zin: "of andere correcties of aanpassingen van de overnamewaarde in het kader van het Overnamereglement" ?	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Zie ook ons antwoord op vraag 217.	

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
224	Meerpartijenovereenkomst	Slotbepalingen	5.2	9		Bent u bereid vast te stellen dat het eventueel niet nakomen van de Overnameregeling door de Concessiehouder geen grond is voor opzegging of schorsing jegens de Financier?	In artikel 5.2 staat al dat een tekortkoming van de Concessiehouder in de nakoming van de verplichtingen onder de Overnameregeling, de Financier en de Concessieverlener niet het recht geeft de Meerpartijenovereenkomst ten opzichte van elkaar te beëindigen door ontbinding of anderszins of om de verplichtingen van de Concessieverlener en de Financier ten opzichte van elkaar uit hoofde van deze Overeenkomst op te schorten. Het is ons niet duidelijk wat u daaraan precies wilt toevoegen.	
225	Meerpartijenovereenkomst	Slotbepalingen	5.3	9		Wilt u het artikel wijzigen zoals hierna wordt voorgesteld, door de volgende zinsnede toe te voegen? "Het bepaalde in deze overeenkomst doet geen afbreuk aan de verplichtingen tussen de Concessieverlener en de Concessiehouder over en weer aangaande de Concessie of tussen de Financier en de Concessiehouder op grond van de Leaseovereenkomst. Het bepaalde in deze overeenkomst kan nimmer worden uitgelegd op een wijze die de Concessieverlener **jegens Concessiehouder** zou verplichten af te wijken van het bepaalde in de Concessie in het algemeen en de Overnameregeling in het bijzonder (met uitzondering van de in artikel 3.7 expliciet benoemde afwijking) dan wel van enige wettelijke bepaling."	Nee, daartoe zijn wij niet bereid. Ook de Financier kan de Provincie niet verplichten af te wijken van de Concessie en de Overnameregeling.	
226	Meerpartijenovereenkomst	Wijzigingen	6.2	10		Is de Provincie bereid om hier te verduidelijken dat de overnameverplichting en de bepaling van de overnamewaarde ten opzichte van de Financier in ieder geval onverlet blijven?	Nee, hiertoe zijn wij niet bereid. Zie het antwoord op vraag 218.	
227	Meerpartijenovereenkomst		Overweging e)	2		Deze overweging is opgesteld volgens het principe dat de activa eerst eigendom zullen zijn van de concessiehouder en vervolgens via een sale-and-lease-backregeling zullen worden overgedragen aan de financier. Staat de provincie ervoor open dat het eigendom van de activa rechtstreeks naar de financier gaat via een directe leaseregeling? Dit verandert niets aan de continuïteit van de dienstverlening en zou het procesmatig eenvoudiger maken.	Ja, daar staat de Provincie voor open.	
228	Meerpartijenovereenkomst				Bijlagen	Wilt u de Koopovereenkomst en Overzicht overnamewaarde als Bijlage toe voegen?	De Koopovereenkomst kan deel uitmaken van de in Bijlage 3 opgenomen documenten (zie het antwoord op vraag 216). Een indicatief overzicht van de ten behoeve van de vaststelling van de overnamewaarde te gebruiken boekwaarde van de Activa, berekend conform de in de Overnameregeling beschreven afschrijvingssystematiek, worden bijgevoegd in Bijlage 2 (zie artikel 3.2 van de Model-MPO).	
229	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 141			Vraag 141	U geeft aan dat dat u geen wettelijke bevoegdheden heeft in kader van artikel 68c van de Spoorwegwet. Dit is uiteraard juist, echter doordat u onder 4f van het Implementatieplan én in gunningscriterium G2.1 Inschrijvers vraag hierop in te gaan, gaat u er aan voorbij dat essentiële informatie voor het bod bij slechts één partij beschikbaar is. Daarnaast is het niet beschikbaar hebben van een prijsopgave bepalend voor de business case. Inschrijvers weten niet met welke prijs zij moeten rekenen voor de schoonmaak, fecaliënafvoer en de kosten voor de werkplaats in Zutphen, ofwel weten niet of een opgegeven prijs voor alle inschrijvers hetzelfde is. Dit heeft dan ook een direct verband met gunningscriterium G4 Prijs. Immers is het mogelijk dat andere geïnteresseerde partijen veel meer geld moeten inrekenen voor deze faciliteiten dan de huidige concessiehouder. Hoewel u wettelijk niet gaat over het handhaven van de Spoorwegwet, dient u als aanbestedende dienst er wel voor te zorgen dat het level-playingfield zo goed mogelijk geborgd wordt. Wij verzoeken u daarom nogmaals de huidige concessiehouder te verzoeken het aanbod dienstvoorzieningen voor te leggen aan den ACM, of inschrijvers een vastgestelde prijs op te geven welke in de business case verwerkt moeten worden voor deze diensten. Mochten deze in de praktijk afwijken, dan kan dit verschil tijdens de concessie door middel van een open boek calculatie vereffend worden.	Zoals aangegeven in antwoord 141 heeft de Provincie geen wettelijke bevoegdheid in het kader van (de handhaving van) artikel 68c Spoorwegwet. Desalniettemin hebben wij uw vraag voorgelegd aan de huidige concessiehouder. Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Wij verwachten onze dienstencatalogus inclusief de Vechtdallijnen uiterlijk in week 49 ter toetsing voor te leggen aan ACM. Deze komt overigens deels overeen met de dienstencatalogus voor de concessie Achterhoek Rivierenland die tijdens de betreffende aanbesteding is aangeboden aan ACM en is te vinden op onze website: https://over.arriva.nl/media/nv4eylo1/dienstencatalogus-arriva.pdf In de hier gepubliceerde dienstencatalogus zullen wij de aanvullende diensten voor de Vechtdallijnen opnemen zodra deze aan ACM zijn voorgelegd.	
230	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 151			Leesbaarheid antwoord	Het antwoord op vraag 151 is niet volledig te lezen, kunt u deze alsnog (bijvoorbeeld in excel) verschaffen. Daarnaast verzoeken we u geïnteresseerde partijen de mogelijkheid te bieden hier eventueel nog vragen over te stellen, ondanks dat er geen Nvi meer is gepland	Op basis van uw vraag hebben wij vraag 151 en het daarop geformuleerde antwoord opnieuw gepubliceerd in deze Nvi-3.	Vraag 151 en het antwoord zijn opnieuw gepubliceerd bij deze nota.
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 gereed zijn van de elektrificatie werkzaamheden op het baanvak Almelo - Mariënberg is helder. U legt daarbij wel een heel groot risico neer 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 gereed is, verzoeken we u inzicht 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.	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 buitendienststellingen, levering van materialen en beschikbaarheid van monteurs. Als dit risico optreedt schuift de planning van realisatie mogelijk naar 2028.	
232	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 165				Kunt u bevestigen dat inschrijvers uit kunnen gaan van de huidige opstellocatie in Mariënberg voor de business case en ook het uitgangspunt is voor de kosten (zowel directe kosten, als gerelateerde kosten zoals efficiency van diensten) voor de feo? En hoe gaat u als opdrachtgever om indien er een andere opstellocatie komt die minder efficient is in de dienstregeling? Wij vragen dit om eventueel foutieve aannames omtrent opstelsporen te voorkomen.	Inschrijvers kunnen in hun bieding uitgaan van gebruik van de huidige opstellocatie in Mariënberg. Het staat u uiteraard vrij om een andere opstellocatie te kiezen als deze locatie beter in uw plannen past.	
233	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 166			Punctualiteit	U schrijft dat de punctualiteitseisen per maand zijn gebaseerd op het Proraildashboard. Wij herkennen de cijfers echter niet. Wilt u de onderliggende cijfers delen, zodat we een goed beeld kunnen vormen van de mogelijkheden en risico's per maand?	Wij hebben - mede naar aanleiding van vraag 207 - de door ons gebruikte data (beschikbaar op Pleio) nagezien en concluderen dat de punctualiteitseisen te grote risico's bevatten voor inschrijvers. Naar aanleiding hiervan passen wij het volgende aan: - Tabel 3 'Punctualiteitseisen per treindienst per maand' in bijlage C Programma van Eisen; - Bijlage D2 'Boetetabellen' hoogte boete t.a.v. Eis 4.2.1 Punctualiteit van € 1.000 naar €500. In algemene zin kunt u deze cijfers raadplegen op: https://kpi.prorail.nl/reizigersvervoer?lang=nl&spec=punc03	Aanpassing van het Beschrijvend Document: Bijlage C Programma van Eisen Tabel 3 'Puntcualiteitseisen per treindienst per maand': Tabel gewijzigd. Bijlage D2 'Boetetabellen': Hoogte boete t.a.v. Eis 4.2.1 Punctualiteit van € 1.000 naar € 500. De data zullen wij op Pleio publiceren: 05 Achtergrondinformatie bestaande concessie → a. Databestanden MIPOV → Rituitval en punctualiteit
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 evenutuele wijzigingen geen economisch nadeel voor concessiehouder teweeg zullen brengen?	Wij komen zo spoedig mogelijk met een antwoord op deze vraag.	
235	Nota van Inlichtingen 3				Aanleveren Nvi's in excel	Kunt u de Nvi's ook beschikbaar stellen in excel. Met het alleen aanleveren van de Nvi's in PDF format ontstaat het risico dat niet alle vragen en/of antwoorden goed leesbaar zijn, zoals bij vraag 140 het geval is. Door de Nvi's ook in excel te publiceren, voorkomt u dit.	Wij zullen een check doen op het volledig afdrukken van de antwoorden, maar gaan de Nvi's niet in Excel format verstrekken. Wij zullen de beantwoording van Nvi-vraag 140 toevoegen bij deze Nvi.	Nvi-vraag 140 is bij deze nota volledig toegevoegd.

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
236	Programma van Eisen	5. Materieel	5.5.3.	32	Materieelinrichting	U verwijst in PVE eis 5.5.3. naar de randvoorwaarden van [lid 5.6.2], maar dit lid is niet opgenomen in het Programma van Eisen.	Wij passen de verwijzing in eis 5.5.3 aan.	Vanuit het oogpunt van Sociale Veiligheid is de binnenruimte van het Materieel, binnen de randvoorwaarden van [lid 5.5.2], zo transparant en overzichtelijk mogelijk.
237	Programma van Eisen bijla	3.2	3.2.14	19	Eerste ritten in het weekend	In tabel 2 eist u op zaterdag en zondag tussen 7:00 en 7:59 tenminste 1 vertrek in beide richtingen vanaf elk station. De eisen over de exploitatietijden in artikel 3.2.14 luiden dat op deze dagen de eerste ritten uiterlijk om 8:30 moeten vertrekken in beide richtingen vanaf alle stations en zijn daarmee minder streng. Kunt u bevestigen dat artikel 3.2.14 leidend is?	Wij bevestigen dat artikel 3.2.14 hier leidend is. Daarnaast wijzen we u in dit kader op artikel 3.2.12, met de tekst zoals opgenomen in het Programma van Eisen opgenomen vanaf Nvl 2.	
238	Standaardformulier 11				Referentie inzake kerncompetenties TB1	Standaarformulier 11 biedt geen ruimte voor ondertekening door de concessieverlener maar alleen voor ondertekening door concessiehouder. Wij vermoeden dat in dit formulier de ruimte voor ondertekening door de concessieverlener ontbreekt, klopt dit?	Dit is niet correct. Enkel de Inschrijver dient dit standaardformulier rechtsgeldig te ondertekenen een ondertekening door een opdrachtgever is niet noodzakelijk.	
239	Standaardformulier 14					De afstanden genoemd in de tabel I.01 Drkm AL-HA zijn niet correct; De juiste afstanden volgens ProRail zijn vanuit Almelo: Almelo-Vriezenveen 6,3 km., Almelo- Daarlerveen 10,9 km., Almelo-Vroomshoop 12,7 km., Almelo-Marienberg 18,7 km., Almelo-Hardenberg 27,2 km. De afstanden vanuit Hardenberg zijn: Hardenberg-Marienberg 8,5 km., Hardenberg-Vroomshoop 14,5 km., Hardenberg-Daarlerveen 16,3 km., Hardenberg-Vriezenveen 20,9 km., en Hardenberg-Almelo 27,2 km. Wilt u de afstanden in formulier aanpassen?	Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: De afstand tussen dienstregelingspunten zijn: - Almelo - Vriezenveen 6,2 km - Almelo - Daarlerveen: 10,9 km - Almelo - Vroomshoop: 12,7 km - Almelo - Mariënberg: 18,7 km - Almelo Hardenberg: 27,2 km	Standaardformulier 14 FEO Tabblad L01, Cellen L5-L10 aangepast. Standaardformulier 16 - Dienstregeling en capaciteit Aanpassing CELLEN: A10 t/m A17, A39 t/m A46, A68 t/m A75, A97 t/m A104, A126 t/m A133, A155 t/m A162. Bijlage H Dienstregeling en capaciteit Vechtdallijnen 2024, tabblad ALHA2023: Aanpassing CELLEN: A8 t/m A15, A37 t/m A44, A66 t/m A73, A95 t/m A102, A124 t/m A131, A153 t/m A160. Aanpassing Programma van Eisen Figuur 2.1: Almelo – 0,0 km Vriezenveen – ~~6,4 km~~ 6,2 km Daarlerveen – ~~11,1 km~~ 10,9 km Vroomshoop – ~~12,9 km~~ 12,7 km Mariënberg – ~~18,9 km~~ 18,7 km Hardenberg – ~~27,3 km~~ 27,2 km
240	Standaardformulier 14		Tab B.02	Cel C17	Leasekosten	In jaar 2028 worden geen leasekosten berekend. Bent u bereid de formule te wijzigen?	Ja, wij zullen deze omissie aanpassen en een nieuwe versie beschikbaar stellen.	Standaardformulier 14 In tabl. 'B.02' voegen wij "+1" toe aan de formules in celbereik B17:O32 =ALS(EN($AREGEL>JAAR(KOLOM$11);$AREGEL<JAAR(KOLOM$12));12*KOLOM$14;ALS($AREGEL=JAAR(KOLOM$11);(12-MAAND(KOLOM$11)+1)*KOLOM$14;ALS($AREGEL=JAAR(KOLOM$12);(MAAND(KOLOM$12))*KOLOM$14;0)))
241	Standaardformulier 16					In standaard formulier 16 zitten in tabblad ZWEM 2023 foutieve verwijzingen. In het kwantiteiten overzicht verwijst de zaterdag naar de zondagdienstregeling en de zondag naar de zaterdagdienstregeling. Wilt u het formulier aanpassen?	Ja, wij zullen deze omissie aanpassen en een nieuwe versie beschikbaar stellen.	Standaardformulier 16, Tabblad ZWEM2023,Cellen E243 en E244 zijn aangepast.
242	Standaardformulier 16					De afstanden genoemd in de tabel ALHA 2023 zijn niet correct; De juiste afstanden volgens ProRail zijn vanuit Almelo: Almelo-Vriezenveen 6,3 km., Almelo- Daarlerveen 10,9 km., Almelo-Vroomshoop 12,7 km., Almelo-Marienberg 18,7 km., Almelo-Hardenberg 27,2 km. De afstanden vanuit Hardenberg zijn: Hardenberg-Marienberg 8,5 km., Hardenberg-Vroomshoop 14,5 km., Hardenberg-Daarlerveen 16,3 km., Hardenberg-Vriezenveen 20,9 km., en Hardenberg-Almelo 27,2 km. Wilt u de afstanden in het formulier aanpassen?	Zie onze beantwoording op vraag 239.	
243	Standaardformulier 9				Bereidverklaring	Onze bank wenst een toevoeging aan de Bereidverklaring dat hierop het Nederlands recht van toepassing is. Dit zou kunnen door een zesde lid toe te voegen. "Op deze bereidverklaring is Nederlands recht van toepassing". Gaat u hiermee akkoord?	Dit is akkoord. De Bereidverklaring zal hierop worden aangepast.	Standaardformulier 9 Bereidverklaring bankgarantie Artikel 6 toegevoegd: Op deze bereidverklaring is Nederlands recht van toepassing.
244	Standaardformulier 9					Onze bank wil clausule 5 aanvullen met een verwijzing naar de uiterlijk deadline van 1 januari, 2026 geschreven in clausule 3. Het voorstel voor de tekst wordt daarmee: "De Bank zal de bankgarantie stellen binnen twee maanden na verlening van de Concessie door de Concessieverlener aan de Inschrijver, indien daarom wordt verzocht vóór de in lid 3 bedoelde vervaldatum." Gaat u hiermee akkoord?	Dit is akkoord. De Bereidverklaring zal hierop worden aangepast.	Standaardformulier 9 Bereidverklaring bankgarantie Artikel 4 is aangevuld met: , indien daarom wordt verzocht voor de in lid 3 bedoelde vervaltermijn.
245	Standaardformulier 9					Onze bank wil een clausule toevoegen aan het bankgarantiemodel waar de gezamenlijkheid van de twee begunstigden wordt verduidelijkt. Wij verzoeken u onderstaande clausule aan Standaardformulier 9 toe te voegen: "Als twee of meer personen als begunstigde worden genoemd, wordt deze garantie van kracht ten behoeve van hen gezamenlijk en wordt een vordering onder deze garantie door een of meer van hen geacht een vordering te zijn door hen beiden of allen gezamenlijk. Betaling door de Bank onder deze garantie aan een of meer van hen ontslaat deze garantie tot het bedrag dat aldus is betaald. Vrijwaring van verplichtingen onder deze garantie door een of meer van hen wordt geacht een vrijwaring te zijn door hen beiden of allen gezamenlijk."	Dit is akkoord. De Bereidverklaring zal hierop worden aangepast.	Standaardformulier 9 Bereidverklaring bankgarantie Artikel 7 is toegevoegd: Als twee of meer personen als begunstigde worden genoemd, wordt deze garantie van kracht ten behoeve van hen gezamenlijk en wordt een vordering onder deze garantie door een of meer van hen geacht een vordering te zijn door hen beiden of allen gezamenlijk. Betaling door de Bank onder deze garantie aan een of meer van hen ontslaat deze garantie tot het bedrag dat aldus is betaald. Vrijwaring van verplichtingen onder deze garantie door een of meer van hen wordt geacht een vrijwaring te zijn door hen beiden of allen gezamenlijk.
246	Voorbeeldbrief rentevoordeel					Kunt u bevestigen dat deze brief ten laatste moet worden verstrekt bij de ondertekening van de Model Meerpartijenovereenkomst door de concessieverlener, de financier en de concessiehouder? De selectie van de Financier vindt namelijk pas plaats na gunning van de concessie en afloop van de bezwaarperiode.	Ja, dit kunnen wij bevestigen.	
247	Voorbeeldbrief rentevoordeel					Bent u bereid enkele wijzigingen in deze voorbeeldbrief in overweging te nemen? Aangezien de brief ondertekend moet worden door een derde partij die niet bekend is bij het indienen van de offerte, kan de concessiehouder niet garanderen dat deze derde partij de brief zal ondertekenen 'as-is'.	Ja, dit kunnen wij bevestigen. U moet er wel vanuit gaan dat de strekking van de brief gelijk blijft.	
248					Beveiliging Almelo - Mariënberg	Kunt u aangeven welke beveiligingssysteem er op het baanvak Almelo - Mariënberg geïnstalleerd is vanaf start van de concessie?	Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: Qua beveiligingssysteem bij de start van de Concessie dient u uit te gaan van het beveiligingssysteem dat in de huidige infrastructuur geïnstalleerd is, op het baanvak Almelo – Mariënberg is dit ATB-NG.	
						Deze week vinden er werkzaamheden plaats tussen Almelo en Mariënberg waarbij de treinbeveiliging wordt vervangen, zo lezen wij op https://www.prorail.nl/nieuws/werkzaamheden-tussen-almelo-en-marienberg-geen-trein-maar-bus#:~:text=22%20oktober%202024,2%20en%20maandag%2011%20november. Exacte details over de aard van genoemde vervanging vinden wij nergens terug. Bij ons rijst de vraag of dit betekent dat het huidige ATB-NG systeem wordt vervangen door ATB-EG(vv), of dat de genoemde 'vervanging' louter technisch onderhoud betreft waarbij het ATB-NG systeem gehandhaafd blijft. Zouden jullie hierover uitsluitsel kunnen geven?	Wij hebben van ProRail het volgende antwoord ontvangen: Tijdens deze werkzaamheden is het ATB-NG systeem gehandhaafd. Er zijn tijdens de werkzaamheden ATB-NG componenten uitgewisseld.	

Vraag nummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
M1	Overlap begrippen Dienstregelingkilometer en Treinstelkilometer.				Mededeling vanuit de opdrachtgever	In de begrippen Dienstregelingkilometer en Treinstelkilometer hebben we overlap geconstateerd. Om deze overlap en onduidelijkheid uit de documenten te verwijderen is het begrip Treinstelkilomter verwijderd. De eis in het Programma van Eisen waar de definitie Treinstelkilometer voorkwam is ook aangepast.	Aanpassingen Bijlage B Begrippenlijst: Aanpassing begrip Dienstregelingkilometer: Een kilometer of de som van het aantal kilometers die ~~Voertuigen~~ **Treinstel(len)** hebben gemaakt voor Ritten zoals opgenomen in de Geldende Dienstregeling. Verwijdering begrip Treinstelkilometer: ~~Een kilometer, waarin een Treinstel daadwerkelijk wordt ingezet voor het vervoeren van Reizigers.~~ Aanpassing Bijlage C Programma van Eisen, 3.4.2. sub e: het aantal Dienstregelings~~- en Treinstel~~kilometers op jaarbasis dat met de uitvoering van het Vervoerplan gemoeid is;	
M2	Programma van Eisen hoofdstuk 6.2				Mededeling vanuit de opdrachtgever	Aan hoofdstuk 6.2 hebben wij een nadere specificatie van de gevraagde reizigersinformatie toegevoegd.	Wij voegen artikel 6.2.4 toe aan het Programma van Eisen.	Aan het Programma van Eisen is een nieuwe artikel 6.2.4 toegevoegd: De Concessiehouder zorgt dat reizigersinformatie op de digitale informatieschermen (InfoPlus-borden of Trein Beeld Perron) en reisplanners is gebaseerd op de actuele treinstelinzet en niet op basis van geplande inzet. Hieronder valt ook de actuele treinstelinformatie over de ingezette unieke Treinstellen, evenals beschikbare voorzieningen in het Treinstel. Dit betekent ook dat de actuele treinstelinformatie kan worden gebruikt via de reguliere open-data-standaarden.
M3	Pleio document Operationalisatie MIPOV				Mededeling vanuit de opdrachtgever	Opdrachtgevers hechten waarde aan duidelijke informatie over de concessie. Hiervoor willen we zoveel mogelijk weten per concessiedeel, dat wil zeggen per modaliteit per provincie per traject. Tot nu toe is bij een opvolgende concessies geen aparte code gebruikt en is de provincie Drenthe niet onderscheiden. Dit gebeurt met ingang van de nieuwe concessie wel. Dit is verwerkt in een nieuwe versie, de 'Operationalisatie MIPOV2008 versie 3.9'.	In het nieuwe document wordt bij de datalevering de provincie Drenthe als aparte entiteit onderscheiden.	Operationalisatie MIPOV versie 3.9 wordt toegevoegd aan de Pleio omgeving. Dit document vervangt versie 3.8.