Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
254	Aanbestedingsleidraad	6.4	12	46	Implementatieplan (T3)	In het Beschrijvend document geeft u aan dat de detailplanning op 1 pagina A3 mag worden aangeleverd. Dit geeft ons weinig ruimte om voldoende detail weer te kunnen geven in de planning om daarmee aan te tonen dat wij een beheerste planning hanteren. Kunt u instemmen dat wij 3 pagina's A3 detailplanning mogen toevoegen, waarmee wij een veel beter beeld kunnen aanleveren van de door ons te nemen processtappen in de implementatie?	Ja, dat mag, zolang de planningen gezamelijk niet meer dan drie (3) A3 omvatten. De maximale ruimte wordt aangepast van één A3 naar drie (3) A3. Het Beschrijvend document wordt hierop aangepast. Het verzoek is om de printinstellingen zo in te stellen dat de A3 pagina's horizontaal naast elkaar worden afgedrukt.	Aanpassing Beschrijvend document: Deze detailplanning bestaat uit ~~één~~ **maximaal drie (3)** A3-pagina**'s** en wordt buiten het maximum van 30 pagina's gehouden.
255	Aanbestedingsleidraad	6.4	12	46	Implementatieplan (T3)	In de implementatieplanning verwacht u ook het volgende te zien: "Ten behoeve van een integrale planning dienen tevens het proces en de activiteiten om het Overnamematerieel tijdig aan te passen onderdeel te zijn van de detailplanning.". Deze planning betreft echter met name de periode na start concessie, terwijl de implementatieplanning met name de periode voor start concessie beslaat. Doordat dit verschillende perioden beslaat, draagt het niet bij aan de leesbaarheid en het overzicht van de planning. Is het mogelijk dat voor de planning van de aanpassing van Overnamematerieel een afzonderlijke bijlage wordt toegekend?	Zie het antwoord op vraag 254	
256	Bedrijfsregelingen Trein Arriva Nederland versie 2	4.4		12	Inspanningsverplichtingen	In de sectie '4.4 Dienstenoverleg' wordt gesproken over inspanningsverplichtingen. In geen van de bijgaande documenten worden deze verder gespecificeerd, waar bij andere aanbestedingen deze vrijwel altijd bijgevoegd is. Kunt u deze alsnog bijleveren, of anders bevestigen dat deze niet bestaan?	Van de huidige concessiehouder (Arriva) hebben wij het volgende antwoord ontvangen: Inspanningsverplichtingen zijn geen strikte eisen en kunnen daarom in overleg worden besproken. Ter illustratie is een voorbeeld bijgevoegd.	Document toegevoegd op Pleio: "Afspraken diensten eisen en inspanningsverplichtingen DR jaar 2023".
257	Beschijvend document	3.2		19	Planning	U heeft bij Nota van Inlichtingen 3a een aangepaste planning gepubliceerd. Deze roept bij ons een aantal vragen op: 1) U heeft de indiendatum met 10 weken uitgesteld. Op grond van de Nota van Inlichtingen is ons niet duidelijk waarom u dit heeft gedaan. Kunt u dit toelichten, zodat we ook kunnen inschatten of er bijvoorbeeld nog nieuwe informatie volgt tijdens de resterende inschrijfperiode? 2) U heeft geen nieuwe Nota van Inlichtingenronde toegevoegd, waardoor er nu zo'n 3 maanden ligt tussen de laatste mogelijkheid tot het stellen van vragen en de sluitingsdatum. Het lijkt ons reeel dat er in deze periode nog vragen naar boven komen en er is ook voldoende tijd deze te beantwoorden. Wilt u daarom een vijfde NvI toevoegen aan de planning?	1) Wij hebben deze extra tijd toegevoegd zodat dit geïnteresseerde partijen de gelegenheid biedt om kennis te nemen van en vragen te stellen over de ten tijde van NvI 3 toegevoegde procesregeling. Omdat in deze procesregeling is opgenomen dat de Concessiehouder tot 1 oktober 2025 geen onomkeerbare stappen zal zetten, biedt dit ruimte om extra tijd toe te voegen aan het aanbestedingsproces. 2) Wij nemen een vijfde Nota van Inlichtingen op in de planning. Voor informatie over een vijfde NvI verwijzen wij naar mededeling M1.	Beschrijvend document aanpassing paragraaf 3.2: Toevoeging NvI 5 in Tabel 2. Beschrijvend document aanpassing paragraaf 3.4: Nota van Inlichtingen 5 Vragen die uiterlijk 7 februari 2025 voor 12:00 uur zijn ontvangen via de berichtenmodule van TenderNed worden, voor zover mogelijk, beantwoord in de Nota van Inlichtingen 5 die zal worden gepubliceerd op of rond 21 februari 2025. Vragen tijdens de vijfde vragenronde mogen uitsluitend betrekking hebben op: • de antwoorden en mededelingen van de Concessieverlener opgenomen in de gepubliceerde Nota van Inlichtingen 4; of • naar aanleiding van deze antwoorden en mededelingen: o gepubliceerde aanpassingen in het Beschrijvend document, de standaardformulieren en bijlagen; en o verstrekte aanvullende informatie.
258	Beschrijvend document	6.4	12	48	Detailplanning	U vraagt om een detailplanning voor de implementatie tot en met de ombouw van het Overnamematerieel. Deze planning dient (grotendeels) de activiteiten per week te tonen. De planning dient op A3 opgenomen te worden. Dit resulteert in een planning die minimaal 104 weken plus tientallen maanden moet tonen. Dit is op zichzelf mogelijk, maar we maken ons wel zorgen over de leesbaarheid van de planning. Wij verzoeken u dan ook om in het kader van de leesbaarheid ofwel meer pagina's toe te staan, ofwel een groter papierformaat toe te staan. Bent u daartoe bereid? Zo nee, hoe kijkt u aan tegen de leesbaarheid van de planning?	Zie het antwoord op vraag 254.	
259	Beschrijvend document	6.5 (T4)		49	Gewijzigde insteek advies Prorail toetsingscriterium T4	Prorail heeft ons in kennis gesteld over de aangepaste manier waarop zij over de uitvoerbaarheid van de dienstregeling zal adviseren t.b.v. toetsingscriterium T4. Waar het Beschrijvend Document nog uitgaat van een toets op Basis Uur Patronen, wordt nu een 24-uurs uitwerking getoetst. Hoewel wij begrijpen dat deze manier van toetsen een completer beeld geeft, willen wij voorkomen dat deze wijziging leidt tot een vroegtijdige bevriezing van ons aanbod. Wij willen namelijk vermijden dat ons vervoeraanbod zoals we in november ter toetsing hebben aangeleverd bij Prorail, niet meer bijgesteld kan worden in onze inschrijving. In de laatste weken voor de inleverdatum willen we ruimte houden om het aanbod bij te kunnen schaven o.b.v. de laatste financiële inzichten en kaders van onze aandeelhouder. Staat u afwijkingen in het aanbod toe zolang deze voldoen aan de door Prorail getoetste patroontijden? Kunt u aangeven hoe u omgaat in de situatie waarin het vervoeraanbod uit de Inschrijving afwijkt t.o.v. het vervoeraanbod waarop Prorail haar advies heeft uitgebracht?	Het vervoeraanbod dient overeen te komen met het vervoeraanbod uit de door ProRail met positief resultaat uitgevoerde 24-uurs dienstregelingstoets. Afwijkingen zijn alleen toegestaan indien de Inschrijver ritten die wel zijn opgenomen in de door ProRail getoetste dienstregeling, niet aanbiedt in zijn Inschrijving. Het aanbieden van extra ritten bovenop het vervoeraanbod uit de 24-uurs dienstregelingstoets is niet toegestaan. Indien het aanbod uit de inschrijving afwijkt t.o.v. het vervoeraanbod waarop ProRail haar advies heeft uitgebracht kan de concessieverlener deze afwijkingen in het kader van toetsingscriterium T4 bij ProRail verifiëren.	Aanpassing paragraaf 6.5 Beschrijvend document "ProRail baseert zich bij dit advies op ~~**de Basis Uur Patronen**~~ **een 24-uurs uitwerking** van de Treindiensten en verlangt hiervoor van de….." Door de Inschrijver aan te leveren informatie - **De ontwerp Dienstregeling waarmee wordt ingeschreven mag in ieder geval geen ritten bevatten die niet zijn meegenomen in de 24-uurtoets van ProRail. Het is wel toegestaan om getoetste ritten uit deze ontwerp Dienstregeling te halen.**

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
260	Beschrijvend document	7.6	4	64	afbeeldingen	In het beschrijvend document wordt aangegeven dat bij de beoordeling van het Materieelplan alleen de afbeeldingen beoordeeld worden die betrekking hebben op de voorzieningen uit sub 1. Dit zou betrekking kunnen hebben op 4.1, iedere sub 1. Kunt u bevestigen dat dit gaat over hoofdstuk 7.1.1? Indien het antwoord op vraag bovenstaande ja is, bent u het er mee eens dat niet alle voorzieningen in het materieel concreet af te beelden zijn zoals (niet limitatief) het klimaatbeheersingssysteem. En dus niet zichtbaar gemaakt kunnen worden op een afbeelding en dit dus ook niet beoordeeld kan worden als een afbeelding. Kunt u bevestigen dat alleen maatregelen die voor de reiziger zichtbaar zijn afgebeeld moeten worden?	Wij gaan er vanuit dat u met 7.1.1, 7.6.1. bedoelt. In dat geval bevestigen wij dat sub 1 betrekking heeft op sub 1 uit hoofdstuk 7.6 met als titel 'Voorzieningen in het Materieel'. Wij kunnen bevestigen dat alleen de maatregelen die zichtbaar zijn voor de reiziger afgebeeld moeten worden.	
261	Beschrijvend document				Beoordelingskader G2.2 Proces aanpassing overnamematerieel	Er lijkt tekst te ontbreken in het beoordelingskader van G2.2 proces aanpassing overnamematerieel. Achter het punt "*•Door middel van een onderbouwing aannemelijk maakt dat de noodzakelijke aanpassingen en de door de Inschrijver aangeboden maatregelen in het Overnamematerieel tijdig en probleemloos worden gerealiseerd, onder andere door:* " mist de opsomming. Kunt u het juiste beoordelingskader zo snel mogelijk aanleveren?	Wij hebben het beoordelingskader in het Beschrijvend document aangepast en de woorden 'onder andere door' geschrapt.	Aanpassing Beschrijvend document, Beoordeling G2.2 : Door middel van een onderbouwing aannemelijk maakt dat de noodzakelijke aanpassingen en de door de Inschrijver aangeboden maatregelen in het Overnamematerieel tijdig en probleemloos worden gerealiseerd~~, onder andere door:~~
262	Bijlage C	5.2	5.2.7	30	Overnamematerieel	In Artikel 1 Overnameverplichting Activa en in PvE eis 5.2.7 beschrijft u hoe Overnamematerieel aan het eind van de concessie om niet overgedragen dient te worden aan de opvolgende concessiehouder of aan concessieverlener. Stel dat een vervoerder tijdens de looptijd van de concessie het bestaande materieel geheel of ten dele wil vervangen door nieuw materieel (bijvoorbeeld omdat dat meer bijdraagt aan de kwaliteit), betekent dat: 1) Dat de vervoerder door deze vervanging eigenaar is geworden van de vervangen (=oude) treinstellen en het de vervoerder dus vrijstaat om deze treinstellen te verkopen? 2) Dat de nieuwe treinstellen deel gaan uitmaken van de overnameregeling en tegen een marktconforme prijs zullen worden overgedragen aan een opvolgend vervoerder (en dus niet om niet zoals nu is bepaald)?	De Inschrijver dient in zijn Inschrijving ervan uit te gaan dat het Overnamematerieel wordt ingezet ten behoeve van de Concessie. Tijdens de Concessie kan het Overnamematerieel met instemming van de Concessieverlener worden vervangen door Nieuw Materieel op basis van een business case (artikel 4 van bijlage D Financiele bepalingen). Specifiek ten aanzien van uw vragen rondom deze casuïstiek: 1) Indien de Concessiehouder het Overnamematerieel tijdens de looptijd van de Concessie wenst te verkopen (bijv. voor de financiering van Nieuw Materieel dat in de plaats komt van het Overnamematerieel) zullen de effecten worden betrokken in de hiervoor in te dienen business case (artikel 3 lid 6 en 7 van bijlage D Financiele bepalingen). 2) Voor Nieuw Materieel dat tijdens de looptijd van de concessie is aangeschaft ter vervanging van het Overnamematerieel passen wij de regels voor het bepalen van de overnamewaarde toe zoals deze in het Beschrijvend document van toepassing zijn voor Nieuw Materieel. Voor zaken waarin het Beschrijvend document niet voorziet hanteren wij het instrument business case. Naar aanleiding van uw vraag scherpen wij artikel 3 lid 1 sub c van de Overnameregeling aan om te voorkomen dat er vlak voor het einde van de Concessie Nieuw Materieel kan worden aangeboden zonder instemming van de Concessieverlener.	Aanpassing Artikel 3, lid 1 sub c Overnameregeling Het Materieel voldoet aan de hierna geformuleerde leeftijdscriteria: • Bestaand Materieel : o Tussentijdse beëindiging: bij aanvang van de Concessie niet jonger dan twee (2) jaar en niet ouder dan twintig (20) jaar (bouwjaar 2008) en op het moment van overdracht niet ouder dan vijfendertig (35) jaar. o Einde Concessie (december 2043) : op het moment van overdacht niet ouder dan ~~dertig (30) jaar.~~ **twintig (20) jaar.** • Nieuw Materieel : ~~Bij aanvang van de Concessie niet ouder dan (2) jaar (bouwjaar 2026).~~ **Op de overdrachtsdatum in 2043 niet jonger dan zeven (7) jaar [bouwjaar 2036] en niet ouder dan zeventien (17) jaar [bouwjaar 2026].**
263	Bijlage C	5.2	5.2.7	30	Overnamematerieel	Indien het is toegestaan om Overnamematerieel te verkopen: hoe wenst u dan om te gaan met de beoordeling van criterium G2.2 Aanpassing van het Overnamematerieel, in het scenario waarin een Inschrijver al het Overnamematerieel verkoopt en direct een volledig nieuwe vloot inbrengt? Kan er dan vanuit gegaan worden dat de Inschrijver de volledige punten krijgt voor dit criterium, omdat er geen aanpassing meer nodig is tijdens de lopende concessie?	Op grond van paragraaf 5.2 van het Programma van Eisen neemt de Concessiehouder het Overnamematerieel veplicht over van de huidige concessiehouder en dient een aantal maatregelen te nemen. In het kader van ciriterium G2.2. ontvangen Inschrijvers een beoordeling die direct gerelateerd is aan het proces en de activiteiten om het Overnamematerieel tijdig (binnen de in artikel 5.2.2 gestelde termijn van 24 maanden) aan te passen. Uit het bovenstaande volgt dat in het kader van criterium G2.2 geen punten zullen worden toegekend voor Nieuw Materieel dat het Overnamematerieel **vervangt.**	
264	Bijlage C	Algemene Eisen Materieel	5.1.8.	29	Invoering ERTMS	Kunt u bevestigen dat eventuele financiele risico's (begrotingsoverschrijdingen) mbt de landelijke uitrol van ERTMS niet voor rekening van de concessiehouder komen?	Dit kunnen wij niet bevestigen. Overeenkomstig 5.1.1 en 5.1.5 is de Concessiehouder verantwoordelijk het organiseren van toegelaten Materieel dat geschikt is voor de uitvoering van Treindiensten en ten allen tijde voldoet aan alle geldende wet- en regelgeving. Nieuw Materieel moet tenminste ERTMS ready zijn.	
265	Bijlage E, overnameregeling	4. Onderhoud	10.5	12	tussentijds rapportages op te vragen over de onderhoudstoestand	Aangezien de Financier er ook belang bij heeft te weten dat het materieel goed wordt onderhouden, kan de Financier ook opgenomen worden in artikel 10.5? Zowel de Concessieverlener als de Financier zouden de behoefte kunnen hebben om een onafhankelijk deskundige aan te stellen om een rapport uit te brengen over de staat van het Onderhoud en de omvang van eventuele Onderhoudsachterstanden. Is de provincie bereid de Financier toe te voegen?	Financier is geen partij bij de overnameregeling en zal niet toegevoegd worden aan artikel 10.5. De Concessiehouder en de Financier kunnen onderling afspraken maken over door of namens de Financier uit te voeren inspecties. Indien met de Financier een Meerpartijenovereenkomst wordt afgesloten geldt voorts het bepaalde in artikel 1.4 van die overeenkomst.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
266	Bijlage K1	1. De activa	1.6	3	goedkeuring door de Concessieverlener	In de bijgewerkte K1-versie van de meerpartijenovereenkomst wordt nu aangegeven dat de financier “de activa niet zal overdragen of bezwaren met pand- of hypotheekrechten”. Dergelijke pand- of hypotheekrechten zijn desondanks gebruikelijk bij het type financiering dat wordt gebruikt voor soortgelijke activa. Het feit dat er voorwaarden kunnen zijn voor de goedkeuring van dergelijke rechten die op dit moment onbekend zijn, kan schadelijk zijn voor de manier waarop financiers een dergelijke transactie zullen bekijken en kan het verlagen van de financieringskosten en de totale kosten van de concessie in de weg staan. Kan de provincie commentaar geven op deze wijziging en deze eventueel aanpassen?	Bij de Financial Lease-variant van de Meerpartijenovereenkomst is de Financier zelf eigenaar van de Activa. Indien de Financier de Activa voor eigen verplichtingen jegens een derde (de zekerheidshouder) bezwaart met pand- of hypotheekrechten, leidt dat ertoe dat hij niet langer ongehinderd kan beschikken over de Activa. Dat kan een belemmering vormen voor de overdracht van de Activa aan de opvolgende concessiehouder. Daarnaast ontstaat door bezwaring van de Activa het risico dat de zekerheidshouder gedurende de looptijd van de Concessie overgaat tot uitwinning van de zekerheden (verkoop van de Activa) om reden dat de Financier zijn verplichtingen jegens die derde waarvoor die zekerheden zijn gevestigd – waarop de Concessieverlener geen invloed heeft – niet nakomt. Dit levert het risico op dat de Activa niet te allen tijde beschikbaar zal zijn voor het uitvoeren van openbaar treinvervoer op de Vechtdallijnen; één van de doelen van de MPO (zie overweging g) van de Model Meerpartijenovereenkomst). Om die redenen staat de Concessieverlener bezwaring van de Activa met een pand- of hypotheekrecht niet zonder meer toe. Het artikel is in lijn met artikel 5 van de concept concessiebeschikking. Het bezwaren van de Activa kan alleen na schriftelijke toestemming van de Concessieverlener. Na gunning en indien gebruik gemaakt wordt van een Meerpartijenovereenkomst en indien het bezwaren van de Activa met een pand of hypotheekrecht aan de orde is, kan daartoe een verzoek worden gedaan aan de Concessieverlener. De Concessieverlener zal dit verzoek vervolgens beoordelen, waarbij als eis voor honorering in ieder geval geldt dat de belangen van de Concessieverlener onder de MPO niet worden geschaad. Dat betekent concreet dat de Concessieverlener voorwaarden kan verbinden aan het verlenen van goedkeuring voor het vestigen van zekerheidsrechten op de Activa waaronder dat de zekerheidshouder partij wordt bij de MPO. Het is daarnaast voor de hand liggend dat er beperkingen worden gesteld ten aanzien van de vorderingen van de Financier waarvoor zekerheidsrechten op de Activa mogen worden gevestigd en de situaties waarin de zekerheidshouder kan overgaan tot uitwinning van de zekerheden	
267	Bijlage K1	3. Overnameverplichting ten aanzien van de Activa	3.3	4/5	Meer partijen overeenkomst	Is de provincie bereid om in het kader van een vroegtijdige beëindiging van de concessie haar standpunt verder te verduidelijken over hoe zal worden omgegaan met de kosten van het materieel met alle bijbehorende kosten (inclusief maar niet beperkt tot de onderhoudskosten, verzekeringskosten en eventuele belastingplicht)?	In het antwoord op vraag 221 in Nota van Inlichtingen 3 hebben wij al aangegeven dat een eventuele belastingplicht niet wordt toegevoegd aan voetnoot 4. In de situatie als bedoeld in artikel 3.3(i) van de Meerpartijenovereenkomst ziet de Concessieverlener er uitsluitend op toe dat wordt voldaan aan de onderhouds- en verzekeringsverplichtingen ten aanzien van de Activa.	
268	Bijlage K1	3. Overnameverplichting ten aanzien van de Activa	3.6	5	Meer partijen overeenkomst	Zoals beschreven, kan de provincie, als er een onderhoudsachterstand is welke niet is hersteld, deze waarde in mindering brengen op de exploitatiesubsidie ten gunste van de koper. Er wordt niet beschreven dat het deel van de exploitatiesubsidie dat overeenkomt met de leasebetaling aan de financier niet voor deze aftrek zal worden gebruikt. Kunt u toelichten hoe hier rekening mee wordt gehouden?	Artikel 3.6 doet geen afbreuk aan het bepaalde in artikel 2.3 ("De Concessieverlener zal de in artikel 2.1 bedoelde maandelijkse voorschotten zodanig vaststellen en uitbetalen dat de hoogte van het maandelijkse voorschot te allen tijde toereikend zal zijn om de in artikel 2.1 beschreven maandelijkse betaling aan de Financier doorgang te laten hebben, dit zolang de Concessie niet is beëindigd. De Concessieverlener zal zich ter zake van het deel van de exploitatiesubsidie dat aan de Financier wordt betaald niet beroepen op verrekenings- en/of opschortingsrechten die zij ten opzichte van de andere Partijen zou (kunnen) hebben of verkrijgen.").	
269	Bijlage K1	Inleiding	Inleiding	1	Belangen concessieverlener	U heeft toegevoegd 'Concessieverlener is bereid na concessieverlening met de Concessiehouder en Financier in overleg te treden over het doorvoeren van niet-wezenlijke wijzigingen waardoor de belangen van Concessieverlener niet worden geschaad'. Wat verstaat u onder niet-wezenlijke wijzigingen? Kunt u een voorbeeld geven?	Een wijziging mag niet tot extra risico voor de Concessieverlener leiden. Daarnaast mag een aanpassing niet te koste gaan van de doelen die de Concessieverlener met de meerpartijenovereenkomst nastreeft, te weten het verlagen van de financieringslasten om zo een beter OV aanbod voor reizigers in te kunnen kopen en het waarborgen van de continuiteit van het OV en het waarborgen dat de Activa te allen tijde beschikbaar zullen zijn voor het uitvoeren van openbaar treinvervoer op de Vechtdallijnen. Een voorbeeld van een niet-wezenlijke wijziging is een tekstuele aanpassing van artikel 1.2 als de facturen van de leverancier rechtstreeks door de Financier worden betaald. De onder c t/m e genoemde bewijsmiddelen kunnen dan worden vervangen door een bewijs van betaling van de facturen van de leverancier door de Financier.	
270	Bijlage K1	Inleiding	Inleiding	1	Doelen die concessieverlebner nastreeft	Kunt u toelichten waarom u de volgende doelen die u nastreeft met de overeenkomst heeft verwijderd? 1. het verlagen van de financieringslasten om zo een beter OV-aanbod voor reizigers in te kunnen kopen; en 2. de continuiteit van het OV te waarborgen, ook bij een eventuele vroegtijdige beëindiging van de Concessie.	De oorspronkelijke tekst tussen [] is een toelichtende tekst die niet in de definitieve overeenkomst vermeld wordt. Er is een algemenere tekst als toelichting vermeld die de oorspronklijke tekst overbodig maakt. Desalniettemin veranderen de doelen die de Concessieverlener met de meerpartijenovereenkomst nastreeft niet. Deze doelen zijn ook benoemd in overwegingen f) en g) van de Model-Meerpartijenovereenkomst.	
271	Bijlage K1	Inleiding	Inleiding	1	Vijfde optionele partij	een optionele vijfde partij (de kentekenhouder) is toegevoegd, kan de provincie de redenatie hiervan nader toelichten?	Deze optie is toegevoegd voor het geval de leaseovereenkomst met de Financier niet wordt afgesloten door de Concessiehouder zelf, maar door een aparte Materieel BV van de Concessiehouder. In dat geval zal ook die Materieel BV partij moeten worden bij de Meerpartijenovereenkomst om ervoor te zorgen dat de Meerpartijenovereenkomst haar werking behoudt.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
272	Bijlage K1					Het zou kunnen dat er meerdere financieringen worden gebruikt om de activa te financieren die nodig zijn voor de concessie, bijvoorbeeld omdat er nieuwe treinen nodig zijn bovenop de gebruikte treinen die moeten worden overgenomen van de huidige concessiehouder. Om de financiering te optimaliseren en om ingewikkelde (juridische) constructies tussen financiers te voorkomen, zou elke financier verwachten om een meerpartijenovereenkomst apart te tekenen. Dit zal mogelijk leiden tot meerdere meerpartijenovereenkomsten in het geval van meerdere financiers. Is dit mogelijk en kunt u deze mogelijkheid toevoegen?	Het is in beginsel mogelijk om met elke financier voor haar deel van de gefinancierde Activa een Meerpartijenovereenkomst te tekenen. Afhankelijk van de concrete omstandigheden van het geval (bijvoorbeeld vanwege de voorgestelde financieringstruct(u)ur(en)), het aantal financiers en/of de wijze waarop de te financieren Activa tussen de financiers worden “verdeeld”) kan de Concessieverlener hieraan voorwaarden verbinden. Ook is het mogelijk dat de Concessieverlener financiering door meerdere financiers uiteindelijk weigert. Dat zal het geval zijn als de doelen die de Concessieverlener met de Meerpartijenovereenkomst nastreeft door de financieringsmix in gevaar komen of omdat daardoor de belangen van de Concessieverlener worden geschaad. In aanvulling hierop geldt dat er nooit meerdere Meerpartijenovereenkomsten voor dezelfde trein worden gesloten. Daarnaast geldt dat voor elke financiering hetzelfde model dient te worden gebruikt, tenzij de Concessieverlener anders bepaalt.	
273	Bouwstenen document 2024 v0.2 Versie VDL	Tijden Oost			Looptijden	Wij merken op dat de looptijd in Zwolle van spoor 15/16 naar spoor 488/489 niet gelijk is aan die van de tegengestelde richting. Kunt u dit verklaren?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Beide tijden zouden overeen moeten komen. De juiste tijd is 12 minuten. Zie nieuw document op Pleio.	Toegevoegd op Pleio: "Bouwstenen document 2024 v0.2. vechtdallijnen".
274	Bouwstenen document 2024 v0.2 Versie VDL	Tijden Oost			Looptijden	In Zwolle ontbreekt de looptijd van opkomstruimte naar spoor 15/16 (of de tegengestelde, dat is niet duidelijk). Kunt u bevestigen dat deze looptijd gelijk is aan de looptijd in de andere richting? Zo nee, kunt u aangeven wat deze moet zijn?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Beide tijden zouden overeen moeten komen. De juiste tijd is 12 minuten. Zie nieuw document op Pleio.	Toegevoegd op Pleio: "Bouwstenen document 2024 v0.2. vechtdallijnen".
275	Bouwstenen document 2024 v0.2 Versie VDL	Tijden Oost			Machinisten	In het document Bouwstenen document 2024 v0.2 Versie VDL wordt in de cellen F30 en F31 een tijdsduur van 7 en 14 minuten genoemd voor 'tot inc depot halen'. Welke posten zitten hierin, en hoe komt men tot deze tijdsduren?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Dit is niet meer van toepassing. Zie bijgevoegd het bijgewerkte Bouwstenen document.	Toegevoegd op Pleio: "Bouwstenen document 2024 v0.2. vechtdallijnen".
276	Convenant sociale veiligheid bijlage C12				Subsidie	De concessiehouder is één van de stakeholders binnen dit convenant, waarbij politie, gemeenten en het COA centrum in Ter Apel belanghebbenden zijn. Kunt u aangeven of er momenteel aanvullende geldstromen ter beschikking worden gesteld aan de huidige concessiehouder ten behoeve van dit convenant of inzet van medewerkers sociale veiligheid in het algemeen bovenop de exploitatiesubidie. Zo ja, kunnen inschrijvers ervan uitgaan dat deze geldstromen ook in de nieuwe concessie beschikbaar zijn?	De Concessieverleners bekostigen nu gezamenlijk met het Ministerie van Jusitie en Veiligheid extra formatie aan de huidige concessiehouder als gevolg van de problematiek die wordt veroorzaakt door het aanmeldcentrum in Ter Apel. De Concessieverleners willen dit continueren in de Concessie. De aanvullende formatie die nu wordt ingezet en gefinancierd komt terug in 10.5.2 van het PVE. De benodigde middelen zijn meegenomen in het budget dat overeenkomstig artikel 2.1 van de financiele bepalingen beschikbaar is voor de uitvoering van de Concessie. Wij willen Geinteresseerden erop wijzen deze kosten te specificeren onder A.03 van standaardformulier 14 financieel economische onderbouwing. Indien de problematiek rondom het aanmeldcentrum in Ter Apel of de aanvullende Rijksbijdrage wijzigt treden wij met de Concessiehouder in overleg over de gevolgen hiervan met betrekking tot de verleende Concessie.	
277	Materieel					Wat is de staat van de vloeren in de passenger area? Welke herstellingen hebben plaatsgevonden aan de vloeren? Wij verzoeken u dit per treinstel aan te geven met daarbij onderscheid tussen de topvloer en de vloer eronder.	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: De staat van de vloeren van de treinen is passend bij de leeftijd van de trein. Er hebben behoudens eventuele kleine schadeherstellingen geen herstellingen plaats gevonden aan de vloeren in de passagiersruimten.	
278	Multimodaal Vervoer CAO 01-01-2023 t/m 31-12-2025		30 lid 8	30	Maximum aantal gebroken diensten	In het Multimodaal Vervoer CAO 01-01-2023 t/m 31-12-2025 wordt voor het maximum aantal gebroken diensten verwezen naar het aantal in dienstregelingjaar 2023. Wij verzoeken u dit aantal gebroken diensten te verstrekken, per vestiging, per functiegroep, als gemiddelde per persoon.	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Gebroken diensten zijn in het basispakket 1x in Emmen Stewards en 1x Emmen Machinisten opgenomen. In het vakantiepakket vervallen deze. De overige Vechtdallijnen-vestigingen kenden in 2023 geen gebroken diensten.	
279	Nota van Inlichtingen 3a	Vraag 196			Procesregeling elektrificatie	U heeft bij uw antwoord op deze vraag een aangepaste tekst in het beschrijvend document opgenomen. Deze wijziging is echter niet verwerkt in de aanbestedingsleidraad. Wilt u dit alsnog doen?	De aangekondigde wijziging bij vraag 196 is opgenomen in het Beschrijvend document (versie NvI-3a) in paragraaf 2.2.1, punt 5.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
280	Nota van Inlichtingen vraag 126				Klapstoelen	Wij willen graag verduidelijking over een specifieke variant van Klapstoelen, namelijk zitmeubels die qua comfort, afmetingen en functionaliteiten gelijk zijn aan een vaste Zitplaats (zoals arm- en hoofdsteunen en een opstelling van maximaal 2+2 zitmeubels) en in hun 'neutrale stand' niet zijn opgeklapt, maar wel incidenteel kunnen worden opgeklapt om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker. Dit type zitmeubels wordt ook wel *foldable seats* genoemd. Conform uw huidige begrippenlijst van een Klapstoel in de begrippenlijst, vallen dergelijke zitplaatsen onder de categorie Klapstoelen: "Een vaste plaats (stoel) waarvan de zitting kan worden opgeklapt, en waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel." Bepaalde treinleveranciers bieden *foldable seats* aan, bijvoorbeeld bij de rolstoelplaatsen. In concessies waar dit type zitmeubels wordt aangeboden, tellen deze mee als volwaardige Zitplaatsen, vanwege het gelijkwaardige kwaliteitsniveau ten opzichte van reguliere Zitplaatsen en het sporadische gebruik van de opgeklapte stand. Wij verzoeken u daarom om de definitie van een Klapstoel en Zitplaats in de begrippenlijst als volgt aan te passen, zodat recht wordt gedaan aan deze specifieke variant: Klapstoel: "Een vaste plaats (stoel) waarvan de zitting in de 'neutrale stand' omhoog is geklapt, en waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel." Zitplaats: "Een vaste plaats (stoel) waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel. Dit omvat ook stoelen die qua comfort, afmetingen en functionaliteiten gelijk zijn aan Zitplaatsen (zoals arm- en hoofdsteunen en een opstelling van maximaal 2+2 zitmeubels) en incidenteel kunnen worden opgeklapt om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker."	Wij nemen uw voorstel over en passen de definitie van de begrippen "Klapstoel" en "Zitplaats" aan.	<u>Aanpassing in de Bijlage B Begrippenlijst:</u> Klapstoel: "Een vaste plaats (stoel) waarvan de zitting **in de 'neutrale stand' omhoog is geklapt** ~~kan worden opgeklapt~~**,** en waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel." Zitplaats: "Een vaste plaats (stoel) waar Reizigers kunnen zitten in het Materieel. **Dit omvat ook stoelen die qua comfort, afmetingen en functionaliteiten volledig gelijk zijn aan Zitplaatsen (zoals arm- en hoofdsteunen en een opstelling van maximaal 2+2 zitmeubels) maar incidenteel kunnen worden opgeklapt om ruimte te bieden aan bijvoorbeeld een rolstoelgebruiker.**"
281	Nota van Inlichtingen vraag 139					In antwoord 139 van Nvi 2 citeert u ProRail dat "ProRail de ontwerpdienstregelingen [zal] toetsen op basis van de bestaande situatie". ProRail geeft aan te toetsen op de nieuwe situatie (dus incl aanpassing Coevorden en elektrificatie Almelo-Mariënberg). De reden ervan is dat de huidige situatie niet voldoet aan de plannormen van ProRail (ProRail geeft aan dat mede om die reden de infra in Coevorden wordt aangepast). ProRail geeft aan dat dat met u is afgestemd. In de 3e NvI zien wij deze verandering echter niet terug. Vraag: Wilt u bevestigen dat ProRail toetst op de nieuwe situatie en dat inschrijvers het positief advies van dié toets bijvoegen?	Ja, dat kunnen wij bevestigen.	
282	Nvi 3	Vraag 214			Meer partijen overeenkomst	Een mogelijke mismatch tussen de model meerpartijenovereenkomst en de overnameregeling zou het positief effect van de meerpartijenovereenkomst vanuit het perspectief van de financier kunnen ondermijnen. Hierdoor kan de beoogde verlaging van de financieringskosten beperkt worden, wat een nadelig effect heeft voor de provincie maar niet voor de vervoerder. Kunt u toelichten hoe u probeert deze situatie te voorkomen?	Ter voorkoming van een mismatch tussen de Overnameregeling en de Model-Meerpartijenovereenkomst is in de Model-Meerpartijenovereenkomst opgenomen dat alleen sprake zal zijn van een overnameverplichting als wordt voldaan aan de voorwaarden uit de Overnameregeling (artikel 3.1 Model-MPO), dat de Overnamewaarde van het Materieel wordt vastgesteld conform het bepaalde in de Overnameregeling (artikel 3.2 Model-MPO), dat overdracht van de Activa geschiedt conform de Overnameregeling (artikel 3.4 Model-MPO) en dat het bepaalde in de Meerpartijenovereenkomst nimmer kan worden uitgelegd op een wijze die de Concessieverlener zou verplichten af te wijken van het bepaalde in de Overnameregeling (artikel 5.3 Model-MPO). De Financier zal zich dienen te vergewissen van de inhoud van de Overnameregeling (die als bijlage bij de Meerpartijenovereenkomst wordt gevoegd) en de daaruit voor haar mogelijk voortvloeiende (financiële) risico's. De "zekerheid" die de Concessieverlener de Financier met de Meerpartijenovereenkomst beoogt te bieden is niet onbeperkt.	
283	Nvi 3	Vraag 218			Meer partijen overeenkomst	U vermeldt dat de provincie in artikel 6.2 niet tot een terugtrekking overgaat, behalve na overleg met de financier en de concessiehouder en rekening houdend met hun gerechtvaardigde belangen. Vanuit het perspectief van de financier zou dit onzekerheid kunnen veroorzaken bij de betaling van de koopsom. Hierdoor kan de beoogde verlaging van de financieringskosten beperkt worden, wat een nadelig effect heeft voor de provincie maar niet voor de vervoerder. Kunt u toelichten hoe u probeert deze situatie te voorkomen?	Zie artikel 4 van de Meerpartijenovereenkomst. Concessieverlener en Financier zullen elkaar op de hoogte houden indien Concessiehouder zich niet houdt aan haar verplichtingen. Partijen zullen dan met elkaar in overleg treden. Door tijdig te signaleren en in overleg te treden, kan escalatie voorkomen worden. Zoals in het antwoord op de vorige vraag opgenomen is de "zekerheid" die de Concessieverlener de Financier met de Meerpartijenovereenkomst beoogt te bieden niet onbeperkt.	
284	Nvi 3	Vraag 219 (punt 3)			Meer partijen overeenkomst	Wanneer de overname plaatsvindt aan het einde van de concessie (verwacht of normaal), verwacht de financier zekerheid over de betaling van de uitstaande hoofdsom, die gebaseerd zal zijn op de niet-afgeschreven waarde van de activa op het moment van beëindiging (lineaire afschrijving met gebruikmaking van de door de provincie geadviseerde levensduur van de activa). Onzekerheid hierover zal nadelig zijn voor het optimaliseren van de financieringskosten. Clausule 3.6 geeft zekerheid dat de onderhoudsachterstand niet zal worden afgetrokken van de aankoopprijs die de financier ontvangt, maar het gaat niet in op de onzekerheid met betrekking tot een verschil tussen de koopsom en de uitstaande hoofdsom bij financier. Dit kan veroozaakt zijn door schade of ontbreken niet-essentiele toebehoren (meerpartijen overeenkomst art. 1.5) Is de provincie bereid dit toe te voegen?	Nee, de Concessieverlener is hiertoe niet bereid. NB: Anders dan de vraag suggereert, adviseert de Concessieverlener niet over de levensduur van de Activa (zoals de vraag impliceert). De Overnameregeling bevat enkel voorschriften ten aanzien van de afschrijvingstermijnen van Activa.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
285	Nvi 3	Vraag 220			Meer partijen overeenkomst	We begrijpen dat het van fundamenteel belang is voor de provincie om het materieel beschikbaar te hebben voor het uitvoeren van de concessie, zelfs na beëindiging van de concessie. Artikel 3.3 beschrijft de opties bij beëindiging van de concessie om de beschikbaarheid van de activa te garanderen. De financiers verwachten echter op enig moment de aankoopprijs te ontvangen, omdat de leasefinanciering een bepaalde looptijd heeft en dus moet worden beëindigd. Hoe gaat de provincie hiermee om?	In beginsel zal na afloop van de Concessie altijd direct een opvolgende concessie starten, zodat de Activa direct kunnen worden overgedragen aan de opvolgende concessiehouder. De kans dat de in artikel 3.2 bedoelde situatie (waarin er op enig moment géén concessiehouder is) zich voordoet, is naar het oordeel van de Concessieverlener zeer klein; een dergelijke situatie heeft zich in Nederland nog nooit voorgedaan. Mocht deze situatie zich toch voordoen, dan zal de Concessieverlener met de Financier in overleg treden om te komen tot een oplossing die zowel tegemoet komt aan de belangen van de Financier als aan de belangen van de reiziger. Het in de MPO opnemen van een harde overnameverplichting voor de Concessieverlener is echter niet akkoord. Zoals in het antwoord op eerdere vragen opgenomen is de “zekerheid” die de Concessieverlener de Financier met de Meerpartijenovereenkomst beoogt te bieden niet onbeperkt.	
286	NVI 3				mededeling M1	Wij willen u erop wijzen dat uw mededeling M1 zoals gepubliceerd in NVI3, en met name de nieuwe definitie van het begrip Dienstregelingskilometer, een groot effect heeft op deze aanbesteding. Wij vermoeden dat dit niet het beoogde effect is van uw mededeling. Dit blijkt ook uit Standaardformulier 16, waarin de lengte van de trein geen effect heeft op de Dienstregelingkilometers. Wij verzoeken u derhalve de definitie van een Dienstregelingskilometer te herstellen naar de definitie zoals deze was voor de aanpassing. Hierbij attenderen wij u erop dat een belangrijk deel van de definitie van dienstregelingskilometer afhangt van de defintie Voertuig. Deze definitie is niet gegeven. Wij verzoeken u deze definitie, om discussies te voorkomen, toe te voegen. Een Voertuig dient in onze optiek een trein te zijn die een rit rijdt bestaande uit 1 of meerdere treinstellen. We lichten dit graag toe:	Het antwoord op deze vraag is op 10 januari 2025 medegedeeld via TenderNed. Voor de volledigheid vindt u het antwoord nogmaals hieronde: Uw constatering is terecht. Het is niet onze bedoeling om gunningscriterium 1.2. te wijzigen. Per abuis hebben wij in de gewijzigde definitie van het begrip Dienstregelingskilometers “Treinstellen” in plaats van “Trein” gebruikt. Wij zullen dit corrigeren. Aanpassingen Bijlage B Begrippenlijst: Aanpassing begrip Dienstregelingskilometers: Een kilometer of de som van het aantal kilometers die Trein(en) hebben gemaakt voor Ritten zoals opgenomen in de Geldende Dienstregeling. Deze aangepaste bijlage vindt u op TenderNed onder Documenten > Nota van Inlichtingen > Nota van Inlichtingen 3b.	
287	Nvi 3				Verzekeringen	In Nvi vraag 203 geeft u aan de verzekeringsverklaring te verzoeken op basis waarvan een verzekering kan worden afgesloten. Dit is gewijzigd in het beschrijvend document na nvi 3. In de standaardformulieren staat echter nog de oude tekst. Wij verzoeken u ook dit document aan te passen.	Wij zullen deze wijziging ook doorvoeren in Standaardformulier 1.	Aanpassing Standaardformulier 1: Verklaringen van verzekeraar(s) dat **hij/**zij **bereid is/zijn** de vereiste verzekeringen met Inschrijver ~~zullen~~ af **te** sluiten (GH2).
288	Nvi3 vraag 229				Dienstencatalogus Arriva	In uw antwoord op vraag 229 stelt u dat de zittende vervoerder verwachtte dat hun dienstencatalogus inclusief de Vechtdallijnen uiterlijk in week 49 ter goedkeuring werd voorgelegd aan ACM. Op https://over.arriva.nl/media/nv4eylo1/dienstencatalogus-arriva.pdf zouden volgens de zittend vervoerder de aanvullende diensten voor de Vechtdallijnen worden opgenomen. Wij constateren dat het aanbod van dienstvoorzieningen behorend bij de Vechtdallijnen zoals gedefinieerd in het antwoord op Nvi vraag 21, en met name de installaties voor fecaliënafvoer in Zwolle (oost) en Emmen, nog steeds niet bekend gemaakt is. Kunt u daarom de zittend vervoerder met klem verzoeken de vernieuwde dienstencatalogus beschikbaar te stellen. Mocht deze niet voor 1 februari beschikbaar zijn, verzoeken wij u maatregelen te treffen. Wij denken er bijvoorbeeld aan dat u een regeling treft met de zittende vervoerder waarmee de dienstvoorzieningen behorend bij de Vechtdallijnen, met name de installaties voor fecaliënafvoer in Zwolle (oost) en Emmen, om niet zullen worden overgedragen aan de opvolgende concessiehouder. Zo nee, dan verzoeken wij u dringend aan te geven welke prijs alle inschrijvers moeten inrekenen voor het afvoeren van de fecaliën.	De huidige concessiehouder (Arriva) heeft een vernieuwde dienstencatalogus beschikbaar gesteld waarin de aanvullende diensten voor Vechtdallijnen zijn opgenomen. Deze is te raadplegen via https://over.arriva.nl/wie-we-zijn/publicaties/ en is tevens toegevoegd aan de Pleio-omgeving.	Toegevoegd op Pleio: "Dienstencatalogus Oost voor de concessies Achterhoek-Rivierenland, Twente en Vechtdallijnen.pdf"
289	Nvi3a vraag 252				Toilet	In het antwoord op de vraag wat de oorzaak is van het regelmatig bevriezen stelt u dat, als het voorkomt, dit is door de vorstbeveiliging die in werking treedt bij lage buitentemperaturen. Met dit antwoord creëert u onvoldoende gelijk levelplayingfield, omdat nog steeds niet bekend is waarom de vorstbeveiliging in werking treedt en daarmee niet de betrouwbaarheid van de toiletten kan worden verhoogd. In onze ervaring zou het in werking treden van de vorstbeveiliging er hoogstens toe kunnen leiden dat het toilet niet kan worden geleegd, maar wel in werking is voor reizigers. Het toilet en de (afvoer)watertanks bevinden zich immers in het verwarmde gedeelte van de trein. Wat is de (technische) oorzaak van het in werking treden van de vorstbeveiliging bij lage temperaturen? Voor welk(e) component(en) van de toiletvoorziening treedt de vorstbeveiliging in werking? Waarom is het toilet niet bruikbaar voor reizigers als de vorstbeveiliging in werking is getreden? Bij welke temperatuur treedt de vorstbeveiliging in werking?	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) de volgende antwoorden ontvangen: Wat is de (technische) oorzaak van het in werking treden van de vorstbeveiliging bij lage temperaturen? De beveiliging zorgt ervoor dat de friswatertank (die het water toevoegt voor doorspoelen) niet bevriest. Als deze tank bevriest, gaat deze barsten doordat bevroren water uitzet. Als de tank gebarsten is moet deze dus vervangen worden. Dit is natuurlijk onwenselijk. Voor welk(e) component(en) van de toiletvoorziening treedt de vorstbeveiliging in werking? De friswatertank. Waarom is het toilet niet bruikbaar voor reizigers als de vorstbeveiliging in werking is getreden? Uit voorzorg (zie eerste vraag) laat de trein het water af. Als er geen water meer is kan het toilet niet worden gebruikt. Dit moet eerst opnieuw worden gevuld. Bij welke temperatuur treedt de vorstbeveiliging in werking? Bij temperaturen onder de 5 graden gemeten in de toiletruimte. Doordat de kachel in de trein aanstaat wordt deze limiet enkel bereikt als de temperatuur buiten duidelijk onder 0 gaat.	
290	Overname treinen				Overname treinen	Worden de energiemeters in de treinen overgedragen aan de opvolgende concessiehouder? Zo ja, hoe komen de energiemeters over? Komt de bijbehorende software mee? Zo nee, welke software is nodig om de energiemeters te laten functioneren?	De energiemeters in de treinen worden overgedragen aan de opvolgende concessiehouder. De meters zullen in de staat “as is” worden geleverd en er is geen apart softwareprotocol voor beschikbaar. Voor details verwijzen wij u naar de de brief op de Pleio-omgeving (map Nvi-2) "Brief aan Arriva Bevestiging afspraken overdracht materieel concessie Vechtdallijnen.pdf"	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
291	Programma van Eisen		5.1.15		onderhoud	In bijlage C22 Gespecificeerde uitzonderingen Overnamematerieel staat dat het overnamematerieel op het moment van overname niet voldoet aan eis 5.1.15 van het PvE. Wij verzoeken u een uitputtende lijst te delen van onderhoud dat niet overeenkomstig de voorschriften van de leverancier wordt uitgevoerd en waarom wordt afgeweken van de voorschriften van de leverancier.	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: Arriva onderhoudt haar treinen volgens de laatste geldende onderhoudsdocumentatie van de leverancier. Dit is ook getoetst en bevestigd in het Ricardo rapport (rapportage waardebepaling materieel concessie Vechtdallijnen).	
292	Programma van Eisen		5.1.15		onderhoud	In Bijlage C22 staat dat de winnaar van de aanbesteding er zelf voor moet zorgen dat het overnamematerieel zal voldoen aan deze eis. Kunt u bevestigen dat alle afwijkingen in het daadwerkelijk gerealiseerde onderhoud ten opzichte van de onderhoudsvoorschriften worden aangemerkt als onderhoudsachterstand en zodanig in mindering worden gebracht op de overnamewaarde? Zo nee, hoe dienen inschrijvers hiermee om te gaan?	Wanneer blijkt dat de staat van onderhoud afwijkt van de te verwachten staat conform het IHHB, onderhoudsvoorschriften en de daarbij behorende toleranties, zal dit worden opgemerkt bij de definitieve waardebepaling van het materieel en in mindering worden gebracht op de overnamewaarde.	
293	Standaardformulier 1				Checklist	De nieuwe inschrijfdatum is nog niet in Standaardformulier 1 aangepast. Dit betreft de regels die verwijzen naar paragraaf 3.12 en 4.6. Graag ontvangen wij van u een hernieuwde versie.	Wij zullen dit aanpassen in Standaardformulier 1.	Aanpassing Standaardformulier 1: Paragraaf 3.12 - De Inschrijver dient de Inschrijving uiterlijk op ~~20 januari~~ **8 april 2025**, voor 10:00 in via TenderNed. Paragraaf 4.6 - De Gestanddoeningstermijn van de Inschrijving is minimaal 180 kalenderdagen gerekend vanaf ~~20 januari~~ **8 april 2025**.
294	Standaardformulier 10				Bankgarantie	Onze bank vraagt dringend om de eerste alinea als volgt aan te passen. ".....en provincie Drenthe (hierna tezamen: 'Concessieverlener', elk een aanbestedende dienst);". Bent u hiertoe bereid?	Provincie Overijssel en provincie Drenthe zijn tezamen en ieder afzonderlijk Concessieverlener, ieder voor haar grondgebied. Zie ook par. 2.1 van het Beschrijvend document. De toevoeging "elk een aanbestedende dienst" is overbodig. De tekst zal conform bovenstaande aangepast worden.	Aanpassing Standaardformulier 10 Bankgarantie: Aangepaste tekst: (hierna tezamen en ieder afzonderlijk Concessieverlener, ieder voor haar grondgebied); .....ten behoeve van de provincie Overijssel en provincie Drenthe (**hierna tezamen en ieder afzonderlijk voor haar grondgebied**: 'Concessieverlener');
295	Standaardformulier 10				Bankgarantie	Onze bank vraagt dringend om de volgende zin toe te voegen aan artikel 6: "Indien de Bank de Concessieverlener uit hoofde van deze bankgarantie een bedrag heeft betaald, blijft deze bankgarantie van kracht, met dien verstande dat het maximumbedrag verminderd zal zijn met het bedrag van de betaling."Bent u hiertoe bereid?	Ja, hiertoe zijn wij bereid. Het model van de bankgarantie zal hierop worden aangepast. Na artikel 3 zal een nieuw artikel worden ingevoegd: *"Indien de Bank de Concessieverlener uit hoofde van deze bankgarantie een bedrag heeft betaald, blijft deze bankgarantie van kracht, met dien verstande dat het maximumbedrag verminderd zal zijn met het bedrag van de betaling*."	Aanpassing Standaardformulier 10 Bankgarantie: Na artikel 3 zal een nieuw artikel worden ingevoegd: *"Indien de Bank de Concessieverlener uit hoofde van deze bankgarantie een bedrag heeft betaald, blijft deze bankgarantie van kracht, met dien verstande dat het maximumbedrag verminderd zal zijn met het bedrag van de betaling*."
296	Standaardformulier 16				Lengte	In standaard formulier 16 vraagt u per rit naar "Lengte" en geeft u als invul-voorbeeld o.a.: "3+3+3". Maar de aanduiding "3+3+3" is geen lengte. We veronderstellen dat u de treinsamenstelling in "aantal bakken" bedoelt. Is dat juist? Zo ja, wilt u dan "lengte" wijzigen in "aantal bakken"?	Wij zijn het met u eens dat "bakken" een betere formulering is dan "lengte" en zullen standaardformulier 16 hierop corrigeren.	Wijziging standaardformulier 16 Ter duiding van de capaciteitsinzet wordt in het werkblad 'ALHA 2023' en 'ZWEM 2023' de aanduidig **Lengte** gewijzigd in **Bakken**
297	Standaardformulier 16				Aanvullende dagsoorten	Standaardformulier 16 biedt geen ruimte om rijdagen te specificeren en beperkt zich tot 4 dagsoorten (MV, MV nvak, ZA, ZO) met een vastgesteld aantal dagen per gestandaardiseerd dienstregelingjaar. Hierdoor is het niet mogelijk te differentiëren binnen vakantieperiodes (bijv. kleine vakanties meer aanbod dan in zomer- en kerstvakantie) of op dagniveau doordeweeks (bijv. op vrijdag een aangepast aanbod t.o.v. andere weekdagen). Bent u bereid om Standaardformulier 16 aan te passen zodat wij in onze aangeboden dienstregeling meer maatwerk kunnen toepassen?	Wij zijn bereid standaardformulier 16 aan te passen zodat in de aangeboden dienstregeling meer dagsoorten aangeboden kunnen worden. Ter voorkoming van onduidelijkheden en misverstanden willen wij u erop wijzen dat de aangeboden dienstregeling: 1) moet voldoen aan het toetsingscriterium T4 (zie hiervoor ook het antwoord op vraag 259) en; 2) voor de vergelijkbaarheid uit moet gaan van een genormaliseerd kalenderjaar (zie G1.2 vervoersomvang).	Wijziging standaardformulier 16 Wij hebben "2023" verwijderd in de naamgeving van de tabbladen "ALHA 2023" en "ZWEM2023". In het tabbladen "ALHA" voegen wij in celbereik **A184:C193** extra cellen toe voor aanvullende dagsoorten. **Aanvullende dagsoorten dienen hier in te vullen alvorens deze elders in het formulier geselecteerd kunnen worden.** Als gevolg van deze extra functionaliteit hebben wij de formules in celbereik **E184:J193** en **E200:J202** herschreven. Tot slot is in bereik **K195:197** en cel **I203** een controleberekening toegevoegd. In het werkblad "ZWEM" voegen wij in celbereik **A240:C252** extra cellen toe voor aanvullende dagsoorten. **Aanvullende dagsoorten dienen hier in te vullen alvorens deze elders in het formulier geselecteerd kunnen worden.** Als gevolg van deze extra functionaliteit hebben wij de formules in celbereik **E240:V252** en **E259:H261** herschreven. Tot slot is in bereik **Y254:256** en cel **J262** een controleberekening toegevoegd.
298	Standaardformulier 16				Fout in optelling per dagsoort	Los van onze eerdere vraag over het toevoegen van additionele dagsoorten in Standaardformulier 16, merken wij op dat in tabblad "ZWEM 2023" de optelling per dagsoort onjuist is door verkeerde verwijzingen. 1) In rij 243 verwijzen de cellen F, G, K, L, M, Q, R en S naar de waarden van de zondagse dienstregeling in plaats van die van de zaterdag. 2) In rij 244 is dit omgekeerd en verwijzen deze cellen naar de zaterdagse dienstregeling in plaats van die van de zondag. 3) Hierdoor is ook de optelling per dagsoort in de cellen F13 en G13 in het tabblad "Totalen" onjuist. 4) Tot slot maken wij u erop attent dat de beschrijving in cel A1 van tabblad "ZWEM 2023" onterecht suggereert dat het de dienstregeling van de treindienst Almelo-Hardenberg betreft.	Uw constatering is terecht, bij NvI-4 verstrekken wij een nieuwe versie van standaardformulier 16 waarin deze tekortkomingen zijn verholpen. Zie verder het antwoord op vraag 297.	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
299	Standaardformulier 5				Verschil met het Beschrijvend document	Bij het nader bestuderen van de standaardformulieren hebben wij een dicrepantie ontdekt tussen het Beschrijvend document en Standaardformulier 11. In het Beschrijvend document bij GH4 lid 4 het volgende: "Het binnen een referentieproject uitgevoerd Openbaar Vervoer per Trein dient ten minste een gemiddelde totale (verwachte) jaaromzet van € 17 miljoen exclusief btw prijspeil 2024 te vertegenwoordigen. Ingeval de Inschrijver een opdracht heeft verricht in combinatie, dan telt slechts zijn aandeel in het referentieproject mee bij de beoordeling of aan deze ervaringseis wordt voldaan.". In Standaardformulier 11 dienen Inschrijvers aan tegeven wat de omzet per jaar betaald door de Concessieverlener is. De meeste concessies in Nederland en Europa zijn opbrengstencontracten, waarbij de inkomsten vanuit reizigers niet vanuit de Opdrachtgever worden vergoed. Er ontstaat dan een verschil. Wij verzoeken u daarom de tekst in Standaardformulier 11 in lijn te brengen met het Beschrijvend document door de tekst aan te passen naar "Omzet per jaar in euro's in relatie tot de Concessie".	Wij kunnen ons vinden in uw voorstel en zullen standaardformulier 11 aanpassen. Concessieverlener zal de door Inschrijver opgegeven gemiddelde jaaromzet voor het vergelijken corrigeren naar prijspeil 2024 door het hanteren van de index LBI trein elektrisch.	Wijziging standaardformulier 11 **Gemiddelde totale jaar**omzet ~~per jaar betaald door concessieverlener aan de Inschrijver~~ **exclusief btw** in euro's in relatie tot de concessie.
300	Standaardformulier 9				Bereidverklaring	Onze bank vraagt dringend of u het volgende artikel 6 wilt toevoegen: Op deze bankgarantie is Nederlands recht van toepassing. Bent u hiertoe bereid?	Dit is al verwoord in artikel 8 van de Model bankgarantie (standaardformulier 10). Aanpassing is niet nodig.	
301	Standaardformulier 9 en 10				Bereidverklaring en Bankgarantie	In de eerste alinea van Standaardformulier 9 schrijft u, volgens ons terecht, dat beide provincies 'hierna Concessieverlener' genoemd worden. Vervolgens staat in beide Standaardformulieren regelmatig 'Concessieverleners'. Wilt u het formulier overal 'Concessieverlener' toepassen?	Wij passen de Standaardformulieren 9 en 10 hierop aan en zullen consequent Concessieverlener toepassen.	Standaardformulier 9 aanpassingen: de Inschrijver gehouden is bij het indienen van zijn Inschrijving ten behoeve van de Concessieverlener~~s~~ deze bereidverklaring af te geven. ..... van de uit de Concessie voortvloeiende verplichtingen jegens de Concessieverlener~~s~~, ... 2. Deze bereidstellingsverklaring houdt geen garantie van de Bank ten opzichte van de Concessieverlener~~s~~ in.... Standaardformulier 10 aanpassingen: .....verplichtingen jegens de Concessieverlener~~s~~; .....op de onderliggende rechtsverhouding tussen Concessieverlener~~s~~ en Inschrijver als vervat in de verleende Concessie; 2. Met het oog op het bepaalde onder 1. van deze bankgarantie, verbindt de Bank zich jegens de Concessieverlener~~s~~ om op eerste schriftelijk verzoek van de Concessieverlener~~s~~ zonder opgaaf van redenen te verlangen of nader bewijs te vragen, aan deze te zullen voldoen al hetgeen de Concessieverlener~~s~~ jegens de Bank verklaart uit hoofde van de voornoemde verplichtingen te vorderen, zulks met inachtneming van het onder 1. van deze bankgarantie bedoelde maximumbedrag. 6. Na verval van deze bankgarantie kan de Concessieverlener geen aanspraak meer maken jegens de Bank uit hoofde van deze bankgarantie en zijn de Concessieverlener~~s~~ op verzoek
302						In vervolg op de antwoorden 5, 9 en 139 (dat de werkelijke capaciteit pas wordt verdeeld in het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces, dus niet nu) verzoeken we u ook de tekst "… en er voldoende capaciteit beschikbaar is" in het Beschrijvend Document op pag 53 in het tekstvak "Toetsing T4" te verwijderen.	Uw constatering is terecht en wij zullen de tekst schrappen in het Beschrijvend document.	Beschrijvend document, Toetsting T4: De Inschrijver maakt door middel van een bijgevoegde verklaring van ProRail aannemelijk dat de ontwerp Dienstregeling voor de Treindiensten uitvoerbaar, veilig en stabiel is ~~en er voldoende capaciteit beschikbaar is~~.
303					treinvervangend vervoer	Treinvervangend vervoer is aanzienlijk duurder dan het rijden van de trein zelf. Daar komt bij dat door het niet rijden van treinen er een lagere gebruiksvergoeding berekend zal worden door ProRail. Dit betekent dat voor de Concessiehouder de kosten toenemen, maar voor u als Concessieverlener een besparing ontstaat. Bent u bereid om de gebruiksvergoeding die wordt voorkomen door het treinvervangend vervoer ter beschikking te stellen om deze extra kosten te dekken?	Nee, hiertoe zijn wij niet bereid. De Concessieverleners gaan ervan uit dat de Concessiehouder de rituitval in de Concessie weet te minimaliseren en dat de meerkosten als gevolg van het treinvervangend vervoer tot een minimum worden beperkt. Daarnaast zal de jaarlijkse verantwoording van de gebruiksvergoeding onnodig complex worden bij het introduceren van een dergelijke uitzondering. Immers zal dan verbijzonderd moeten worden *Het deel van de gebruiksvergoeding dat wordt voorkomen door treinvervangend vervoer* en dat gelijktijdig *voldoet aan de eisen ten aanzien van het treinvervangend vervoer* . Tot slot zijn er in het beschrijvend document onder paragraaf 2.2.1 "procesregeling inzake elektrificatie Almelo-Mariënberg" uitgangspunten geformuleerd waarmee een belangrijk risico ten aanzien van het treinvervangend vervoer voor de Concessiehouder wordt weggenomen.	
304					AED in treinstellen	Kunt u aangeven of het Overnamematerieel is voorzien van AED's. Zo ja vallen deze onder de overnameregeling?	Er zijn op dit moment geen AED's aanwezig in het Overnamematerieel	

Vraagnummer	Document	Hoofdstuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag en/of opmerking van geinteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
305						Kunt u de Standaardformulieren ook in Word format aanleveren naast het PDF format. Bij het digitaal invullen bestaat anders het risico dat er wijzigingen aan het PDF format aangebracht worden, dit is te voorkomen door ons het Word format te leveren.	Wij zullen de Standaardformulieren ook in Word aanleveren.	Standaardformulieren in Word-format aangeleverd.
306						In het beschrijvend document wordt verwezen naar Bijlage J: personeelsopgave en dat deze is opgenomen de personeelsopgave Concessie Vechtdallijnen. Ook staat hier dat deze separaat wordt gepubliceerd wordt via Pleio. Dit document staat echter niet (onder deze naam) in Pleio. Wij verzoeken u deze te delen of te bevestigen dat alles in map D.Personeel hieronder valt.	Wij bevestigen dat alle informatie in map D. Personeel op de pleio-omgeving, Bijlage J Personeelsopgave betreft waar in het Beschrijvend document naar wordt verwezen.	
307						Het document in de personeelsmap in Pleio: Bedrijfsregelingen trein Arriva Nederland versie 2 getekend, bevat meerder links welke niet beschikbaar zijn doordat deze PDF een gescand document is. Onder andere: Bedrijfsopleidingplan, formatieberekening, matching proces, matching document, jaardienst, scenario wijziging trein, infra onttrekkingen en BD updates, dienstenoverleg trein et cetera. Wij verzoeken u deze missende documenten welke met link in dit document staan te delen.	Wij hebben van de huidige concessiehouder (Arriva) het volgende antwoord ontvangen: De meeste links verwijzen naar interne bedrijfsafspraken die, in tegenstelling tot bedrijfsregels, niet worden overgedragen en daarom niet relevant zijn om te delen. Voor dit item blijven de matchingafspraken echter wel van belang. Het matchingsdocument is op Pleio geplaatst.	Toegevoegd op Pleio: "Matchingsregels Arriva 05-08-2024"
308						Op Pleio staat niet de maintenance manual voor de Vechtdallijnen GTW-2/6, hier staat wel de maintenance manual voor de Vechtdallijnen GTW-2/8 treinen. Wij verzoeken u de handleiding voor de GTW-2/6 ook te verstrekken.	Zie ons antwoord op vraag 108 zoals opgenomen in de 1e nota van inlichtingen. De handleiding van de GTW-2/6 is gelijk aan die van de GTW- 2/8. Er bestaat dus geen aparte handleiding voor de GTW-2/6.	
M1	Mededeling van de opdrachtgever					Toevoeging NVI-5	Zoals vermeld op TenderNed op 27 januari, zullen wij een Nota van Inlichtingen 5 toevoegen. De vragen die in deze nota gesteld mogen worden, mogen alleen gaan over de in Nota van Inlichtingen 4 verstrekte informatie of over kennelijke fouten in de standaardformulieren. De deadline voor het indienen van vragen voor Nvl 5 is vrijdag 7 februari 12:00. Alle vragen die buiten deze termijn gesteld worden zullen niet meer beantwoord worden. Het verstrekken van de antwoorden staat vooralsnog gepland op vrijdag 21 februari.	
M2	Mededeling van de opdrachtgever					Mededeling in het kader van standaardformulier 17	In vraag 33 van Nvl 1 hebben wij het gunningscriterium G2.3 'Aangeboden zitplaatscapaciteit Materieel' verduidelijkt. Ter verdere verduidelijking verstrekken wij bij Nvl-4 een nieuwe versie van standaardformulier 17. Aan standaardformulier 17 hebben wij een tabblad 'Zitplaatscapaciteit' toegevoegd waarmee wij transparant maken op welke wijze het aantal zitplaatsen zal worden bepaald in het kader van G.2.3. Het tabblad "Zitplaatscapaciteit' vult zich hierbij automatisch op basis van de gegevens die de Inschrijver heeft ingevuld in het tabblad "Materieeloverzicht". De waarde in cel AA23 zal worden getoetst en gebruikt voor de beoordeling van G2.3. aangeboden zitplaatscapaciteit materieel.	Standaardformulier 17 Aan standaardformulier 17 is tabblad "Zitplaatscapaciteit" toegevoegd.
M3	Mededeling van de opdrachtgever					Standaardformulieren 14, 16, en 17 ook in Excel format	In het Beschrijvend document wordt bij de 'aan te leveren informatie' voor de standaardformulieren 14, 16 en 17 een aanpassing doorgevoerd. Naast de ondertekende versies als PDF dient de Inschrijver dezelfde ingevulde versie in Excel bij de Inschrijving toe te voegen. De versie in Excel hoeft niet te zijn ondertekend en is ter verificatie.	Beschrijvend document: Toevoeging aanleveren Excel-format van standaardformulieren bij 'Door de Inschrijver aan te leveren informatie' bij G1.2, G2.3 en G4.