

EUROPESE AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER CONCESSIE PROVINCIE UTRECHT 2016



DERDE NOTA VAN INLICHTINGEN D.D. 31 maart 2015

Behorende bij en integraal onderdeel uitmakend van de aanbestedingsstukken ter zake van de aanbesteding concessie openbaar vervoer provincie Utrecht (nr. 2015/S 026-043437)

Hieronder treft u een overzicht van door potentiële inschrijvers gestelde vragen en antwoorden en overige verstrekte informatie.

Mededelingen van de aanbestedende dienst:

Nr.	Onderwerp	Mededeling
VII	Nota van Inlichtingen 2, vraag 37	Het in het antwoord op vraag 37 van de tweede Nota van Inlichtingen toegezegde "format opgave DRU's" is als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd.
VIII	Automatisch bericht activiteit op TenderNed	De Aanbestedende dienst stelt de Nota's van Inlichtingen via TenderNed.nl aan alle potentiële Inschrijvers beschikbaar. Potentielle Inschrijvers krijgen hier vanuit de Aanbestedende dienst geen notificatie van. Indien de potentiële inschrijvers automatisch op de hoogte gehouden willen worden van activiteiten met betrekking tot onderhavige aanbesteding op TenderNed dan dient u de knop "Houd mij op de hoogte van deze aanbesteding" te activeren. Potentielle inschrijvers zijn zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van informatie.
IX	Paragraaf 3.4.3 van het Bestek	De inhoud van lid 1 lijkt te suggeren dat een opgave bij inschrijving dient te worden overgelegd. Dit is echter niet de bedoeling van de Aanbestedende dienst. Het is voldoende om bij inschrijving te verklaren dat inschrijver op eerste verzoek – conform 2.19 Bestek – van Aanbestedende dienst aan het gestelde kan voldoen. Dit toont Inschrijver aan door overlegging van Bijlage A.2.4 Standaardformulier Uniforme Eigen Verklaring.

Nr	Document	Pagina	Verwijzing tekst/paragraaf	Vraag	Antwoord
88	Ontwerp Concessie beschikking	11	Artikel 10. Informatievoorzien-ing	Onderschrijft u dat de uitzondering zoals gesteld in artikel 10.2. niet van toepassing is op informatie die benodigd is om te komen tot een gelijkwaardige basis aan informatie om te komen tot een level playing field bij deze aanbesteding?	Aanbestedende dienst begrijpt uw vraag niet. Kan vragensteller de vraag toelichten? Antwoord volgt dan in een volgende nota van inlichtingen.
89	Ontwerp Concessie beschikking	11	Artikel 10. Informatievoorzien-ing	Onderschrijft u dat hetgeen gesteld in artikel 10.2 inzake een onevenredige benadeling van de Concessiehouder ondergeschikt is aan het belang van een gelijke informatiebasis tussen alle inschrijvers?	Aanbestedende dienst begrijpt uw vraag niet. Kan vragensteller de vraag toelichten? Antwoord volgt dan in een volgende nota van inlichtingen.
100	Ontwerp Concessie beschikking		Bijlage A – financiële bepalingen, Art. 3.4	In de laatste zin geeft u aan, 'indien aan de orde, andere percentages kunnen worden vastgesteld'. a. Kunt u enkele voorbeelden aangeven op welke manier u dit vaststelt? b. En welke impact dat heeft op de percentages?	De laatste zin van artikel 3.4 bevat een andere tekst. Verzoek om uw vraag te verduidelijken. Indien u de laatste zin van art 3.4 bedoelt: zie antwoord onder nummer 99.
166	PvE	38	5.2.9.2	Voldoen de huidige namen hieraan?	Zie het antwoord op vraag 276.
187	PvE	42	5.4.3.4	Wij nemen aan dat hier het concessieaandeel bedoeld wordt, klopt dat?	Art 5.4.3.4. bestaat niet. Op welk artikel heeft uw vraag betrekking?
188	PvE	43	5.4.5	a. Wat zijn voor u argumenten om meerkosten wel te vergoeden? b. Wat zijn argumenten om minderkosten te verrekenen? c. De kosten van het distributienetwerk liggen ver boven de honderdduizend euro, kunt u hier meer duidelijkheid over verschaffen wat de kosten zijn?	Art 5.4.5 bestaat niet. Op welk artikel heeft uw vraag betrekking?

205	PvE	61	Bijlage 6, punt 3 en 4	<p>a. Kunt u aangeven hoe hoog het jaarlijkse huurbedrag is voor de chauffeursvoorzieningen?</p> <p>b. Kunt u alle overige huurvoorwaarden verstrekken voor deze locaties?</p> <p>c. Kunt u alle juridische voorwaarden over deze locaties verstrekken?</p> <p>d. Kunt u alle technische specificaties van deze locaties verstrekken?</p> <p>e. Mag de concessiehouder aan andere vervoerders een bijdrage in de huurprijs vragen voor het gebruik van de chauffeursvoorzieningen?</p>	Voor het chauffeursverblijf op busstation Breukelen is de concept overeenkomst bij deze Nota van Inlichtingen op Tendered beschikbaar gesteld. U wordt geacht na eventuele concessieverlening deze overeenkomst te ondertekenen. Voor het nog aan te leggen chauffeursverblijf op busstation Driebergen-Zeist is er nog geen overeenkomst opgesteld. Deze wordt te zijner tijd opgesteld waarbij de voorwaarden van de overeenkomst voor busstation Breukelen in principe uitgangspunt zijn. De hoogte van de huur voor het chauffeursverblijf op busstation Driebergen-Zeist bedraagt maximaal €1000,- per maand. Concessiehouder mag naar redelijkheid en billijkheid een huurprijs vragen voor het gebruik door andere vervoerders.
206	PvE	61	Bijlage 6.4	Hoeveel bedraagt de huur van het chauffeursverblijf in Breukelen?	Zie de overeenkomst in de bijlage. Het huurbedrag is €700,- per maand.
212	PvE	62	11. Lijn 195/295	Waar precies (bij welke halte) ligt de DRU-grens tussen de concessies van de Provincie Utrecht en Provincie Zuid-Holland bij de lijnen 195/295?	Schoonhoven Henri Dunantplein.
213	PvE	62	11. Lijn 195/295	<p>Hoe worden de DRU's bij de lijnen 195/295 precies toegerekend aan de concessies van de Provincie Utrecht en Provincie Zuid-Holland?</p> <p>A op basis van de DRU's van de Arriva en niet-Arriva ritten/omlopen? OF</p> <p>B op basis van de DRU's per grondgebied (c.q. weerszijds van het grenspunt ? OF</p> <p>C op een andere wijze? Zo ja, welke?</p>	B: De dru's worden toegedeeld op basis van de dru-knip Schoonhoven Henri Dunantplein.

239	Bijlage C - Programma van Eisen	11	3.3 lid 4	U geeft aan dat concessieverlener tijdens de implementatiefase kan besluiten tot uitrol van de productformule U-OV. Kunt u aangeven of Inschrijver een huisstijl, al dan niet gebaseerd op de U-OV formule, dient mee te nemen in de plannen en zo ja, aan welke eisen deze huisstijl dient te voldoen?	Zie antwoord 25 uit Nota van Inlichtingen 2. Artikel 3.5 lid 4 kunt u als vervallen beschouwen.
240	Bijlage C - Programma van Eisen	27	4.16	U geeft aan dat de busvloot bij start van de concessie niet nieuw hoeft te zijn. Om aan alle eisen te voldoen zal niet elke vervoerder in staat zijn met gebruikt materieel in te schrijven waardoor nieuw materieel aangeschaft dient te worden. Gelet op de beperkte looptijd van de concessie van 7 jaar zal dit materieel in een onevenredig korte termijn grotendeels afgeschreven moeten worden. Dit werkt onnodig kostenverhogend voor deze aanbesteding. Bent u bereid om in het PvE op te nemen dat nieuwe bussen, die voor deze aanbesteding worden aangeschaft, gegarandeerd mee over mogen gaan naar de opvolgende concessie eind 2023?	Provincie Utrecht is hiertoe niet bereid.
241	Bijlage C -Programma van Eisen	29	4.16.4 lid 1a	U geeft aan dat de stoelsteek minimaal 750 mm dient te bedragen. Graag ontvangen wij van u de juiste meetmethode om de steek te bepalen.	Zie het antwoord op vraag 148 uit Nota van Inlichtingen 2.

242	Bijlage C - Programma van Eisen	53	Bijlage 2	U heeft een lijst opgenomen van 35 buslijnen of gedeelten van buslijnen, die deel uitmaken van de concessie, maar die rijden in andere concessiegebieden. U vermeldt daarbij dat de huidige routes zijn voorgeschreven. Op niet alle hier onderscheiden trajecten vraagt u een ov-bediening uit. Wij nemen aan dat hier bedoeld wordt dat, <u>als</u> een inschrijver op het betreffende (deel)traject een verbinding aanbiedt, dat <u>dan</u> de huidige route is voorgeschreven. En dat uit deze opsomming niet automatisch de verplichting volgt op ieder onderscheiden traject een verbinding te bieden. Is deze aanname juist?	Zie het antwoord op vraag 198 uit Nota van Inlichtingen 2.
243	Bijlage C Programma van Eisen	61	Bijlage 6	Kunt u bevestigen dat de hoogtebeperking in de spoortunnel bij station Veenendaal De Klomp 3,0 meter is?	De exacte hoogte dient u zelf na te gaan bij de gemeente Ede (wegbeheerder). Contactpersoon gemeente Ede is Daniël Willems: 0318-680256 daniel.willems@ede.nl Voor zover provincie Utrecht bekend is de hoogte max. 3 meter.

244	Bijlage C Programma van Eisen	62	Bijlage 6	Ten aanzien van lijn 19 in Amersfoort vermeldt u dat de hoogte van de externe bijdrage in de exploitatie van deze lijn in 2014 € 79.000 was. Vragen: a. Betreft dit de bijdrage van de gemeente Amersfoort en Royal Haskoning/DHV gezamenlijk? b. Is dit een bijdrage in de kosten van uitvoering van deze lijn tussen 8:00 – 9:00 en 16:30 – 18:00, of van 9:00 - 16:30, of van 8:00 – 18:00 uur? c. Is deze externe bijdrage jaarlijks gedurende de gehele concessieperiode beschikbaar? Zo nee, hoe dient een inschrijver hier dan mee om te gaan?	Zie ook vraag 209 en 215 uit Nota van Inlichtingen 2. a. Ja. b. De bijdrage geldt niet voor de spitsritten. Deze worden in de huidige situatie volledig bekostigd door DHV. De bijdrage van € 79.000,- is voor de kosten tussen 9.00 en 16.30 uur. c. Die garantie kan Concessieverlener u niet geven. U zult hiervoor te rade moeten gaan bij de gemeente Amersfoort en Royal Haskoning/DHV. Zie verder antwoord 209 uit Nota van Inlichtingen 2.
245	Bijlage C PvE - Bijlage 8 Tarieven en vervoerbewijzen	100	Algemeen uitgangspunt	U stelt dat tarieven en producten voor concessies “Busvervoer Provincie Utrecht” en “Tram en Bus regio Utrecht” qua prijzen en productvoorwaarden gelijk zijn en interoperabel geldig zijn. Zijn regio/ concessie specifieke producten daarmee uitgesloten?	Concessiespecifieke producten zijn uitgesloten. Uitzondering daarop vormt de stad Amersfoort.
246	Bijlage D Personeelsopgave	3	Indirect personeel	Wilt u opgave doen van het aantal monteurs dat tot de concessie behoort?	De indirecte functies worden niet verder uitgesplitst in aantallen. De personeelsopgave voldoet aan de Wp2000.
247	Bijlage D Personeelsopgave		Monteurs	Kunt u bevestigen dat de tot het personeelsbestand gerekende aantal monteurs ook daadwerkelijk overeenkomstig Wp2000 tot het personeelsbestand van Connexxion behoort? Wilt u aangeven in hoeverre dit getoetst is aan de hand van rechtsgeldige (detacherings-)overeenkomsten dan wel arbeidsovereenkomsten?	De indirecte functies worden niet verder uitgesplitst in aantallen. De personeelsopgave voldoet aan de Wp2000.

248	Bijlage D Personeelsopgave			Wilt u ten behoeve van een juiste kosteninschatting alle relevante bedrijfsregelingen verstrekken?	Deze zijn bij deze Nota van Inlichtingen beschikbaar gesteld op Tendered.
249	Bijlage D Beoordelingsrapport	3	4.2	In de toerekening van de indirecte personeelsleden 'zit een trapsgewijze benadering'. Wilt u aangeven wat de trapsgewijze benadering inhoudt?	De trapsgewijze benadering bestaat hieruit dat voor de toerekening van de indirecten die zich rechtstreeks met OV werkzaamheden bezighouden, de OV omzet als referentie is genomen. De indirecten die zich ook met overige onderdelen van het bedrijf bezig houden zijn eerst geschoond voor het aandeel in de totale omzet. Daarna is de OV omzet hierop toegepast.
250	Bijlage I03		Exploitatiebijdrage	In bijlage I verstrekt u de DRU aantallen van 2014. Wilt u ten behoeve van een juiste inschatting van de marktsituatie opgave doen van de bijhorende exploitatiebijdrage voor 2014?	De exploitatiebijdrage voor 2014 is nog niet definitief vastgesteld. Orde grootte bedraagt €27,5 mln. Dit is inclusief buurtbus en exclusief bonus malus.
251	Bestek	15/16	3.3.1	Kunt u bevestigen dat voor de kerncompetenties 1 en 2 u ook akkoord gaat met de uitvoering van een opdracht personenvervoer per bus/auto. Deze omschrijving is overeenkomstig de wet personenvervoer (h) openbaar vervoer en voldoet daarmee aan het proportionaliteits beginsel en is in lijn met andere eerder uitgegeven OV bestekken. Zo nee, uw motivatie waarom niet.	Paragraaf 3.3.1. sub a van het Bestek dient aldus te worden gelezen: "a) <i>Elk referentieproject heeft betrekking op het uitvoeren van openbaar vervoer (zoals bedoeld in artikel 1 van de Wp2000) per auto en/of bus in een lidstaat van de Europese Unie en/of de EER en/of een partij bij de in WTO-verband gesloten Government Procurement Agreement.</i> "

252	Bestek	18	3.4.2	<p>a. De door u gestelde bankgarantie beoordelen wij als fors en brengen aanzienlijke kosten met zich mee. Uitgaande van de door u aangegeven BDU en rekening houdend met andere OV concessies waarbij lagere bankgaranties worden gevraagd verzoeken wij u deze bankgarantie bij te stellen. Wij stellen voor een bankgarantie van € 500.000,-. Zo nee, graag uw motivatie</p> <p>b. Met betrekking tot de Credit rating van ten minste A2/A willen wij u verzoeken dit aan te passen aan A3/A- in lijn met andere gelijksoortige aanbestedingen. Zo nee, graag uw motivatie.</p> <p>c. Als aanvullend en compenserende garantie ter onderbouwing van de financiële en economische draagkracht in verband met de aanpassing van de hoogte van de bankgarantie willen wij de opdrachtgever in overweging geven een solvabiliteitsgarantie te vragen aan kandidaat inschrijvers. Zo nee uw motivatie waarom niet.</p> <p>De omschrijving van de op te nemen solvabiliteitsgarantie zou kunnen zijn: De winnende Inschrijver dient met zijn jaarrekeningen 2011, 2012 en 2013 aan te kunnen tonen dat zijn gewogen solvabiliteitsratio minimaal 15,0 procent bedraagt. De solvabiliteitsratio wordt berekend door het garantievermogen (ofwel eigen vermogen plus achtergestelde leningen) te delen door het balanstotaal. De solvabiliteitscijfers van de laatste drie jaren (2011, 2012 en 2013) worden vervolgens gewogen aan de hand van de volgende formule: Solvabiliteit = ((Solvabiliteit 2011 × 1) +</p>	<p>a. Dit is niet akkoord.</p> <p>b. Dit is niet akkoord.</p> <p>c. Dit is niet akkoord, naar opvatting van Aanbestedende dienst geeft een solvabiliteitsanalyse en/of een solvabiliteitsgarantie (mede doordat deze gebaseerd zijn op voorgaande boekjaren - en derhalve voor onderhavige doel naar opvatting van Aanbestedende dienst onvoldoende actueel zijn) niet eenzelfde financiële waarborg als die met de uitgevraagde bankgarantie wordt geboden.</p>
-----	--------	----	-------	---	--

				<p> $\frac{(\text{Solvabiliteit 2012} \times 2) + (\text{Solvabiliteit 2013} \times 3)}{6}$ </p> <p> Inschrijvers mogen zich beroepen op de financiële draagkracht van (een) Derde(n) Concerngarantie </p> <p> De winnende Inschrijver die: </p> <ul style="list-style-type: none"> - niet zelfstandig aan de bovengenoemde solvabiliteitseis voldoet; en - wel onderdeel is van een groepsmaatschappij en/of concern en niet de Topholding is; <p> dient een concerngarantie te verstrekken. Door middel van ondertekening van het Standaardformulier dient de Topholding gedurende de gehele looptijd van de Concessie onvoorwaardelijk te garanderen dat in geval de Concessiehouder op enigerlei wijze in gebreke blijft bij de uitvoering van de Concessie, de Concessie door of namens de garant (i.e. de Topholding) deugdelijk en overeenkomstig alle aan de Concessiehouder gestelde eisen, zal worden uitgevoerd. </p> <p> Indien de winnende Inschrijver onderdeel is van een groepsmaatschappij en/of concern, en dientengevolge op grond van het voorgaande een concerngarantie dient te verstrekken, kan de geconsolideerde balans van de groepsmaatschappij/het concern worden gebruikt om aan te tonen dat aan de minimale solvabiliteitseis wordt voldaan. </p> <p> Combinatie Indien de winnende Inschrijving wordt gedaan door een combinatie dient de solvabiliteitsratio op geconsolideerde basis minimaal 15,0 procent te bedragen. </p> <p> Indien de winnende Inschrijving wordt gedaan door een combinatie die: </p> <ul style="list-style-type: none"> - niet zelfstandig aan de bovengenoemde solvabiliteitseis voldoet; en - één of meerdere combinanten wel onderdeel is van een groepsmaatschappij 	
--	--	--	--	---	--

				<p>en/of concern en niet de Topholding is; dient elk lid van de combinatie die onderdeel is van een groepsmaatschappij en/of concern en niet de Topholding is, een concerngarantie te verstrekken. Indien een combinant geen eigen jaarrekening heeft, dient de betreffende combinant met een goedkeurende verklaring van een accountant (vergezeld van een toelichting) aan te kunnen tonen wat zijn solvabiliteitscijfers van 2011, 2012 en 2013 zijn. De verklaring dient niet ouder dan 1 maand (gemeten van uiterlijk moment van Inschrijving) te zijn.</p>	
253	Bestek	18	3.4.2. Bankgarantie	<p>In geval van verificatie dient inschrijver binnen 14 dagen een bereidverklaring te overleggen. Om hieraan tijdig te kunnen voldoen verzoeken wij u om ruim voor indieningsdatum van de offerte (1 juni 2015) de tekst van zowel de bereidverklaring als ook van de bankgarantie kenbaar te maken. Inschrijvers kunnen dan op voorhand afstemmen met hun financiële instelling.</p>	<p>Het is gebruikelijk dat een bankgarantie en bereidverklaring door bank zelf worden opgesteld.</p>

254	Bestek + PvE	26 resp. 13	4.3.3 resp. 3.6	<p>In het bestek geeft u aan dat de nummering zoals aangegeven letterlijk overgenomen dient te worden en dat afwijkingen buiten de beoordeling kunnen vallen. Voor bijvoorbeeld het betrouwbaarheidsplan is in het bestek echter geen nummering aangegeven maar slechts, een verwijzing naar het PvE. In het PvE geeft u aan dat “...in ieder geval betrekking op de volgende onderwerpen” in het betrouwbaarheidsplan aan de orde moeten komen. Dat geeft dus de ruimte om meer onderwerpen, met aanvullende nummering te behandelen in de aanbidding.</p> <p>Vraag 1: Moeten wij de nummering aanhouden uit het PvE?</p> <p>Vraag 2: Is het toegestaan om voor additionele onderwerpen door te nummeren (en dus af te wijken van de bestekseis de nummering letterlijk te volgen)?</p>	<p>1. Neen, dit is geen verplichting. De door u aangehaalde zinsnede ziet namelijk op de volgorde van de te overleggen uitwerking van de gunningcriteria (de documenten zoals vermeld in paragraaf 4.4.).</p> <p>2. Ja, dat is toegestaan.</p>
-----	-----------------	----------------	--------------------	--	--

255	Bestek		Bijlage I07 Kaartsoortgebruik per lijn	Kunt u het kaartsoortgebruik per lijn, zoals in de bijlage gegeven voor de maanden maart, augustus en november, ook voor de overige maanden van 2014 publiceren?	De geleverde maanden zijn maatgevend én representatief voor de omliggende maanden. Het rapport is in twee versies bij het bestek gevoegd, zowel met de kolom Saldo-opbrengst als zonder de kolom Saldo-opbrengst. De toelichting die bij de kolom "Saldo-opbrengst" hoort: Rapportage Kaartsoortgebruik · Het rapport is gebaseerd op OV-chipkaart transacties; · De toedeling van het aantal kilometers is gebaseerd op CI; · De toedeling van de saldo-opbrengsten zijn op basis van de transactie. Hierdoor kunnen bedragen negatief zijn; · Dit rapport inclusief de Connexxion ritten op lijnen 195 en 295.
256	Ontwerp Concessiebeschikking	19	18.2	De aanstaande nieuwe Concessiehouder moet bij overgang van de concessie de haltepalen kosteloos ter beschikking van de opvolgende vervoerder stellen. Gelet op het creëren van een level playing field lijkt het fair wanneer de huidige vervoerder kosteloos wordt gesteld door de Provincie waarna deze palen (en haltekoppen) eigendom worden van de provincie en de nieuwe vervoerder vervolgens als 'goed huisvader' wordt geacht de haltepalen te gebruiken. Kunt u zich vinden in dit voorstel?	De bepaling 18.2 wordt geschrapt. Haltepalen zijn van de vervoerder. Het is aan vervoerders of ze daar onderling een afspraak over willen maken (om ze over te nemen) of hun eigen borden/palen willen plaatsen.

257	Ontwerp Concessiebeschikking	28	Bijlage A, artikel 3 lid 5	Het standaard DRU-tarief (prijspeil 2015) geldt voor 2017 en wordt in de daarop volgende jaren geïndexeerd. Wilt u bevestigen dat het standaard DRU-tarief voor Meer- of Minderwerk voor het eerst in 2018 wordt geïndexeerd en dat deze indexatie alle jaren vanaf 2015 betreft?	Concessieverlener bevestigt dat het DRU-tarief voor Meer- of Minderwerk (pp2015) wordt geïndexeerd conform artikel 10 Bijlage A Concessiebeschikking.
258	PvE	3	1.4	In de Wp2000 is bepaald dat een concessie een recht is om met uitsluiting van anderen openbaar vervoer te verrichten in een bepaald gebied gedurende een bepaald tijdvak. Dat betekent dat derden gedurende de concessieperiode geen ov-diensten in hetzelfde concessiegebied mogen verrichten. De passage in het PvE, dat binnen het concessiegebied een ieder openbaar vervoer mag aanbieden op commerciële of maatschappelijke basis op tijden en plaatsen waarop de Concessiehouder geen openbaar vervoer verzorgt, staat op gespannen voet met het bepaalde in de Wp2000. De begrenzing ten opzichte van de concessie is afwezig, althans volstrekt onduidelijk en zal in de praktijk een bron van conflicten zijn. Bovendien is het verrichten van openbaar vervoer zonder concessie niet toegestaan. Wij stellen voor genoemde alinea door te halen. Kunt u instemmen met dit verzoek?	De passage in het PvE, dat binnen het concessiegebied een ieder openbaar vervoer mag aanbieden op commerciële of maatschappelijke basis op tijden en plaatsen waarop de Concessiehouder geen openbaar vervoer verzorgt, dient aldus te worden begrepen dat: enerzijds tijdens de concessieperiode de Concessieverlener kan besluiten tot geografische aanpassingen in het Concessiegebied en wijzigingen van de verbindingen; anderzijds, indien concessiehouder zelf dergelijk vervoer niet wenst te rijden, dan wordt zij geacht dergelijk vervoer te gedogen, wanneer een derde vervoerder een ontheffing (mogelijk onder onder voorwaarden) in de zin van artikel 29 van de Wp 2000 heeft gekregen. Zie tevens het antwoord op vraag 102 van Nota van Inlichtingen 2.
259	PvE	13	3.7 lid 2	U schrijft; “de samenwerking met andere concessiehouders en marktpartijen....”. Kunt u nader verklaren wat u precies bedoelt met “andere marktpartijen”?	Met marktpartijen worden bedrijven genoemd. In deze context wordt dan bedoeld op het woon- werkverkeer van en naar de bedrijven.

260	PvE	28	Artikel 4.16.1 lid 10	Wanneer de concessiehouder via de tunnel bij station Veenendaal De Klomp rijdt, houdt hij rekening met de doorrijhoogte. De huidige concessiehouder doet dat door de bussen die op deze route worden ingezet niet uit te rusten met een airco-installatie. Is dat, binnen de kaders van artikel 4.16.4 'Comfort' in de nieuwe concessie ook toegestaan? Indien ja, beoordeelt u dat dan negatief in het Duurzaamheids- en Materieelplan? Indien nee, hoe dient een inschrijver hier dan rekening mee te houden?	Concessieverlener gaat uit van professionele keuzes van Inschrijver. De verplichting om bussen die op de route via de tunnel bij station Veenendaal De Klomp rijden uit te rusten met een airco-installatie vervalt. De inschrijver dient in zijn duurzaamheids- en materieelplan aan te geven hoeveel bussen zonder airco-installatie op de route via de tunnel bij station Veenendaal De Klomp worden inzet. Voor de beoordeling geldt "hoe minder bussen zonder airco-installatie worden ingezet hoe hoger de toe te kennen kwalificatie.
261	PvE	39	5.2.12 lid 1	U vraagt een service en verkooppunt op het busstation Amersfoort. Kunt u aangeven in hoeverre Inschrijver de vrijheid heeft een locatie in de nabije omgeving van het busstation Amersfoort in te richten als service en verkooppunt?	Een locatie in de nabije omgeving van busstation Amersfoort als service- en verkooppunt is ook toegestaan binnen een straal van 800 meter.
262	PvE	40	5.3.2 lid 4	a. Zijn de genoemde Aanvul Machines eigendom van de huidige vervoerder? b. Zo ja, is Inschrijver verplicht tot overname? Onder welke voorwaarden? c. Zo nee, wie is dan de eigenaar?	a. Ja; b. Neen; c: Zie het antwoord op vraag a.
263	PvE	40	5.3.2. lid 7	Wat verstaat u onder de term 'loketten'?	Kanalen.

264	PvE	40 / 41	5.3.2	<p>a. De indruk bestaat dat de genoemde 46 distributiepunten gecontracteerd zijn door de huidige vervoerder. Klopt dit?</p> <p>b. Zo ja, is Inschrijver verplicht deze contracten over te nemen? In dit geval verzoeken wij om de contractvoorwaarden in de volgende Nota van Inlichtingen inzichtelijk te maken voor Inschrijvers.</p>	<p>a. Ja, dat klopt;</p> <p>b. Neen, inschrijver is hiertoe niet verplicht.</p>
265	PvE	42	5.3.4 lid 1	<p>Wilt u dit artikel aanvullen met de volgende zinsnede?: “Het betreft hier alleen die gemiste check-outs waarbij de reiziger geen gebruik gemaakt heeft van de restitutieregeling.”</p>	<p>Wij zullen artikel 5.3.4 lid 1 als volgt aanpassen:</p> <p><i>“Het betreft hier alleen die gemiste check-outs waarvan Concessiehouder aantoont dat de reiziger geen gebruik gemaakt heeft van de restitutieregeling.”</i></p>
266	PvE	54	Bijlage 3. Overzicht minimaal te bedienen keren ontsluitend net	<p>U eist dat het ontsluitend net een verbinding biedt tussen Veenendaal en het station Rhenen en tussen Achterberg en het station Rhenen. Dat deze plaatsen met de kern Rhenen verbonden moeten worden komt ons logisch voor, maar bij de meerwaarde van de vereiste verbinding met het station Rhenen hebben wij twijfels, zeker in het perspectief van de gewenste transitie van een aanbodgerichte naar een vraaggeoriënteerde dienstregeling. Wilt u deze eis versoepelen tot een verbinding met de kern Rhenen?</p>	<p>Neen, Concessieverlener handhaaft de eis dat Veenendaal en Rhenen met Station Rhenen verbonden moeten worden met een ontsluitende lijn. Bediening van Station Rhenen beoogt namelijk onder andere een verbinding met Wageningen te faciliteren.</p>

267	PvE	61	Bijlage 6 Bestaande infra afspraken	U geeft aan dat de concessiehouder verplicht is de chauffeursvoorziening op het huidige busstation Breukelen en het toekomstige busstation Driebergen-Zeist te huren van resp. de provincie Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Wij nemen aan dat deze verplichting uitsluitend geldt in het geval dat de concessiehouder de betreffende voorziening ook daadwerkelijk nodig heeft. Het verplicht huren van een niet noodzakelijke voorziening werkt onnodig prijsopdrijvend. Klopt deze veronderstelling? Wilt u de betreffende tekst in het PvE aanpassen?	Uw veronderstelling klopt niet. De betreffende tekst in het PvE wordt dan ook niet aangepast.
268	NvI 2		Algemeen	In de hoofddocumenten is een (groot) aantal artikelen vervallen en of gewijzigd. Kunt u n.a.v. iedere NvI de wijzigingen in deze documenten doorvoeren en de aangepaste versies (met revisies en zonder revisies) doen toekomen?	De aangepaste versies van de documenten worden met en zonder trackchanges uiterlijk 3 april 2015 op Tendered gepubliceerd.
269	NvI 2	2	Mededeling V	U heeft het plafond van de hoeveelheid DRU's met 25.000 DRU's verhoogd van 535.000 naar 560.000 DRU's. Aangezien het aantal DRU's direct verband houden met de hoogte van het ter beschikbaar gestelde jaarlijkse subsidiebedrag van 28,3mln, zien wij graag dat dit subsidiebedrag verhoudingsgewijs wordt verhoogd. Wij willen u vriendelijk doch dringend vragen het jaarlijkse subsidiebedrag te herzien in lijn met de verhoging van het nieuwe DRU plafond.	Conessieverlener herziert het jaarlijkse subsidiebedrag niet.

270	Nvl 2	2	Mededeling V	<p>Het bestek spreekt van een transitie van aanbodgericht naar vraaggericht OV. In onze ogen past de gewijzigde uitvraag met betrekking tot de te leveren DRU's – en de zware maximale score die hieraan verbonden is - niet in een bestek waarin vraaggerichtheid voorop staat.</p> <p>In Nvl 2 heeft u het DRU- plafond met maar liefst 29,4% verhoogd. Daarmee is de verhouding tussen aanbodvolume en kwaliteitsaspecten ingrijpend veranderd. Het is ongebruikelijk dat de aanbestedingsvoorwaarden tijdens de procedure zonder opgave van redenen zo vergaand worden gewijzigd. We ontvangen dan ook graag een toelichting op de verhoging van het DRU-plafond. Kunt u deze verstrekken?</p>	<p>Allereerst wenst de Aanbestedende dienst te benadrukken dat het DRU plafond met circa 4,67% is verhoogd (en niet met 29,4%). De verhoging van het DRU plafond is mede ingegeven door recente aanbestedingsresultaten, waarbij bij de Aanbestedende dienst de indruk is ontstaan dat er mogelijk meer geboden kan worden dan door de aanbestedende dienst vooraf kon worden voorzien/verwacht. Het DRU plafond is daarbij verhoogd om meer onderscheidend vermogen tussen de inschrijvingen mogelijk te maken. Uit de weging van de gunningscriteria (paragraaf 4.3.1 "Beoordeling Inschrijving" van het Bestek) blijkt al dat de Aanbestedende dienst het voorzieningenniveau belangrijk acht.</p>
271	Nvl 2	2	Vraag 1	<p>In uw antwoord geeft u aan dat de wijziging van het SOV-contract in 2014 niet onder artikel 17 lid b van de Ontwerp-Concessiebeschikking valt. Wilt u exact aangeven welke wijziging u bedoelt?</p>	<p>Hiermee bedoelt Concessieverlener dat bedoelde aanpassing van het SOV-contract in het verleden ligt en dus niet voor de nieuwe concessie op enigerlei wijze als "een structurele wijziging" is te beschouwen.</p>

272	Nvl 2	8	Vraag 16	Op basis van de verhoging van het DRU-plafond met 29,4% is de verhouding tot aanbodvolume en kwaliteitsaspecten ingrijpend veranderd. Alle afwegingen en werkzaamheden die we tot nu toe hebben verricht komen daarmee in een geheel ander daglicht te staan en behoeven daarom een totale heroverweging vanaf de basis. Daarmee komen we in een aanzienlijke tijds-klem. Wij willen u daarom vragen de inleverdatum van de aanbiedingen te verschuiven met 4 weken. Kunt u daarmee instemmen?	Neen, Concessieverlener zal de inleverdatum niet aanpassen. Zie tevens het antwoord op vraag 270.
273	Nvl 2	25	Vraag 69	In de tabel "gemiddelde score busvloot qua emissie-categorie" geeft u de gelijke score "5" voor Euro VI gas, hybride en elektrisch als emissie-categorie. Dit verbaast ons en komt niet overeen met de daadwerkelijke emissie uitstoot. Euro VI gas geeft meer emissie uitstoot dan hybride. Hybride op zijn beurt geeft meer emissie uitstoot dan de volledig emissievrije elektrische bus. Uw tabel kan uitgelegd worden dat u voorkeur heeft voor Euro VI gasbussen. Dit bevreemdt ons, aangezien de visiestukken als ook de aanbestedingsdocumenten aangeven dat u transitie naar emissievrij OV ambieert. Wij verzoeken u vriendelijk de scores van deze tabel overeenkomstig de werkelijke emissie uitstoot op te stellen.	Concessieverlener past de score niet aan.
274	Nvl 2	49	Vraag 181	Onder antwoord c geeft u aan dat reisproducten voor de stadsdienst Amersfoort worden meegenomen in de beoordeling van de offerte. Kunt u aangeven op welke wijze u dit gaat beoordelen?	Als onderdeel van de Marketingstrategie. Wel heeft u zich voor de stad Amersfoort ook te houden aan het maximumtarief zoals opgenomen in het Utrechts tarievenhuis.

275	Nvl 1	29	Vraag 88		Door de Aanbestedende dienst is geen vraagstelling aangetroffen.
276	Nvl 1	47	Vraag 166	Het betrof hier artikel 5.2.1.2 van het PvE waarin de volgende eis gesteld wordt: <i>“De Concessiehouder gebruikt eenduidige en logische haltenamen en eindbestemmingen in het vervoergebied en houdt hierbij rekening met mensen die moeite hebben met lezen.”</i> De vraag is of de huidige namen enz. aan deze eisen voldoen.	Ja, de concessieverlener heeft geen signalen ontvangen dat de huidige benaming niet adequaat zou zijn. Zie tevens het antwoord op vraag 166.
277	Bestek	28	paragraaf 4.4 Vervoerplan	Een vraaggerichte opzet van het lijnennet heeft tot gevolg dat kernen met een beperkte vervoervraag verstoken kunnen raken van verbindende en/ of ontsluitende lijnen. In deze gebieden ziet de Concessieverlener de buurtbus als een passend alternatief. Het verstoken kunnen raken geldt ook voor kernen buiten het grondgebied van deze concessie. Neemt u (de gevolgen van onze voorstellen voor) het voorzieningenniveau in kernen die buiten het grondgebied van deze concessie vallen ook mee bij uw beoordeling?	Ja, voor zover het kernen buiten het concessiegebied betreft die in het huidige netwerk door lijnen van het concessiegebied worden bediend (zoals Austerlitz en Vlist).
278	Bestek	28	paragraaf 4.4 Vervoerplan	Is het toegestaan om een maatwerkoplossing voor te stellen die enkel een vervoersrelatie bedient tussen kernen buiten het grondgebied van de concessie?	Neen. Een vervoerrelatie enkel tussen kernen buiten het grondgebied van de concessie zal geen onderdeel van deze concessie zijn.
279	Bestek	29	paragraaf 4.4 Vervoerplan	U geeft aan dat u het vervoersplan beoordeelt ten opzichte van de huidige situatie. Neemt u in de beoordeling ook mee (het gevolg van onze voorstellen voor) het voorzieningenniveau in kernen welke buiten het grondgebied van deze concessie vallen?	Zie het antwoord op vraag 277.

280	PvE	18/19	paragraaf 4.5 en Bijlage 3, pagina 56	De wijk Isselt in Amersfoort is industrieterrein. Bedoelt u inderdaad dat u dit gebied wilt bedienen met dezelfde bedieningstijden en -frequenties als voor de overige genoemde (woon)wijken?	Voor de Isselt wordt een uitzondering aan het Programma van Eisen toegevoegd. De minimale bediening is twee ritten per uur op werkdagen tussen 7.00 en 19.00 uur en op zaterdag van 08.00-18.00 uur.
281	PvE	76	Bijlage 7	5., pagina (= NvU, paragraaf 1.1) en De gemeente Stichtse Vecht maakt volgens pagina 76 geen onderdeel meer uit van de deze concessie. In de tabel op pagina 54 van het PvE (Bijlage 3) zijn wel eisen opgenomen voor het bedienen van de kernen Breukelen, Loenen en Maarssen. Dat lijkt tegenstrijdig. Zeker wanneer het gaat om geeiste verbindingen die dan geheel buiten het grondgebied van de concessie vallen zoals Loenen - Hilversum. Kunt u dit verduidelijken?	<p>De tekst in de NvU vervalt. De gemeente Stichtse Vecht (m.u.v. Maarssen) maakt wel onderdeel uit van de Concessie: zie artikel 1.4 PvE.</p> <p>Bijlage 2 PvE wordt aangepast: de lijnen 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 48, 126 en 122 in Maarssen en Maarssenbroek worden uit de opsomming onder “gedeelte West” verwijderd.</p> <p>Bijlage 3 PvE wordt aangepast: de kern Maarssen wordt verwijderd als minimaal te bedienen kern ontsluitend net.</p> <p>Bovenstaande wordt aangepast omdat Maarssen niet tot het concessiegebied behoort.</p>

282	PvE	53	Bijlage 2	De tabel lijkt niet te zijn aangepast op het feit dat de gemeente Stichtse Vecht buiten het concessiegebied ligt. Worden de huidige lijnen 120, 121 en 124 (of die daar vervoerkundig sterk op lijken) op het grondgebied van deze gemeente in de nieuwe concessie gedoogd?	De gemeente Stichtse Vecht maakt WEL deel uit van het concessiegebied. Zie het antwoord op 281.
283	Nvl 1	46	Vraag 159	<p>In de Nvl 1 staat: Het voorstel voor de inzet van de juiste media- en middelmix wordt toegevoegd als onderdeel van de Marketingstrategie en als zodanig meegenomen in de beoordeling. Daarmee vervalt lid 7 van art 5.2.2. Wel wordt de inzet dan onderdeel van het jaarlijks vast te stellen marketingplan.</p> <p>NB: lid 7 van 5.2. gaat over de vormgeving en de inhoud van de diverse vormen van reisinformatie die worden geboden.</p> <p>Onze vraag is: Wat wordt de volledige (nieuwe) tekst van artikel 3.4.1 van het PvE, gelet op uitbreiding van de Marketingstrategie zoals beschreven in de Nvl (pagina 46, vraag 159)</p>	<p>Aan paragraaf 3.4.1. sub j van het Programma van Eisen komt ten gevolge van de door u aangehaalde zinsneden als volgt te luiden: "Een onderdeel van de Marketingstrategie is de informatieverstrekking aan (potentiële) reizigers zowel digitaal als op papier. Het is aan de Concessiehouder om een voorstel te doen voor inzet van de juiste media- en middelenmix zodat alle doelgroepen op een laagdrempelige wijze in bezit kunnen komen van reisinformatie."</p>

284	Nvl 1		Vraag 115	<p>In vraag 115 hebben wij onvoldoende duidelijk gemaakt waar het ons om ging. Bijlage 4 bij PvE begint met de stelling dat in PvE paragraaf 3.4 is gevraagd hoe inschrijver NPS en CES wil gaan meten. Feitelijk is dit onjuist. In paragraaf 3.4 wordt gevraagd hoe inschrijver 'invulling geeft aan het behalen van hoge scores op de NPS en CES', met andere woorden hoe hij deze gaat beïnvloeden. Dat is iets anders dan meten. Wij vragen u de bijlage 4 en paragraaf 3.4 op dit punt eenduidig te maken.</p>	<p>Artikel 3.4.1h wordt als volgt aangepast en daarmee in lijn gebracht met bijlage 4 van het PvE: De wijze waarop hij invulling geeft aan het behalen van hoge scores op de Net Promotor Score (NPS) en/of Customer Effort Score (CES) en de wijze waarop hij de CES gaat meten. De NPS zal door Concessieverlener worden meegenomen als vraag in de Klantenbarometer.</p>
-----	-------	--	-----------	--	---

285	PvE	19	4.6	Maatwerkvervoer is sluitend omschreven. In marketingplan wordt creativiteit gevraagd. In welk plan mogen die creatieve maatwerkopties worden uitgewerkt?	<p>Artikel 3.4 lid 7 van de Marketingstrategie komt aldaar te vervallen en wordt opgenomen in artikel 3.7 in een toe te voegen lid 4 van het PvE.</p> <p>De tekst van 3.7 lid 4 luidt dan als volgt: (...) <i>"4. Voor specifieke wensen van derden (o.a. gemeenten, bedrijven) in lijnvoering of opstaphaltes aanvullend op het bestaande lijnennet biedt de Concessieverlener aan de Concessiehouder de ruimte om voorstellen in te dienen om deze wensen te financieren middels het verhogen van de reizigersbijdrage voor de betrokken lijn. Dit werkt de Concessiehouder uit in zijn jaarlijkse participatieplan."</i></p> <p>Daarnaast wordt de beoordeling van het Vervoerplan, deel 3 (het Maatwerk) als volgt uitgebreid:</p> <p><i>"(...)Het maatwerk, in dit geval de Buurtbussen alsmede specifieke wensen van derden (o.a. gemeenten, bedrijven) in lijnvoering of opstaphaltes aanvullend op het bestaande lijnennet (als bedoeld in 3.7 lid 4 (nieuw) PvE), waarbij in ieder geval wordt betrokken de mate waarin zij een zinvolle aanvullende functie vervullen op de overige lijnen en de mate waarin Inschrijver initiatieven neemt en / of stimuleert. (...)"</i></p>
286	PvE	23	4.11	Met welke evenementen dienen wij rekening te houden?	Hiervoor is vooraf geen lijst op te stellen.

287	Nvl		Vraag 96	U stelt dat 'beleving' vanaf 2015 als nieuw item wordt opgenomen in de OV-Klantenbarometer. Welke vragen/onderwerpen moeten reizigers hiervoor beantwoorden/beoordelen?	Vanaf de OV-klantenbarometer van 2014 zijn vijf vragen opgenomen over beleving. Het gemiddelde van deze vijf cijfers zal worden gebruikt bij de toepassing van de bonus/malus conform Art. 7.2 lid 3 van het PvE. De cijfers voor 2014 zijn 6,3 (gezellig); 5,8 (sfeervol); 6,4 (rustig); 6,7 (efficiënt); 6,8 (comfortabel); gemiddeld een 6,4.
288	Bijlagen I01 en I10		NVS - bezetting	<p>A. Uit een steekproef blijkt dat er grote inconsistenties zijn (tot een factor 2,2) tussen NVS 2013 en bezetting 2014 op basis van cico zoals verstrekt in bijlagen I01 en I10. Kunt u ons de NVS 2014 verstrekken?</p> <p>B. Op welke gegevens dienen wij onze bieding te baseren? M.n. als het gaat om in te zetten capaciteit en het laten vervallen van zwak bezette ritten (minder dan 6 personen).</p> <p>C. Bent u het met ons eens dat andere partijen dan de zittende vervoerder, in afwachting van het antwoord niet verder kunnen met het maken van gefundeerde vervoerkundige keuzes, vanwege ontbreken van consistente bezettingsgegevens?</p>	<p>A. Ja, zie bijlage NVS "Light" 2014. Het verschil tussen NVS en cico cijfers zal ook hier, gegeven de methodiek, bestaan.</p> <p>B. De norm van minder dan 6 reizigers is een richtsnoer, geen scherprechter. U dient uw inschrijving te baseren op de zowel de NVS als de chipkaartcijfers.</p> <p>C. De chauffeurstellingen werden altijd uitgevoerd in november en dat is veelal een meer dan gemiddeld drukke maand. Dat de chauffeurstellingen een factor hoger liggen dan de daadwerkelijke bezettingscijfers is breed bekend binnen de sector omdat chauffeurs slecht bezette ritten overschatten. De Chipkaartcijfers missen daarentegen de wagenverkoop en de gemiste check ins en check outs. Het verschil tussen de cijfers is naar mening van Concessieverlener geen belemmerende factor om een offerte op te stellen. De norm van gemiddeld 6 reizigers is immers een richtsnoer geen scherprechter en daarbij kan van een professioneel inschrijver worden verwacht dat hij hiermee op een deskundige manier mee om weet te gaan.</p>

289	Bestek	14	3.1 lid 2	Bij lid 2 beschrijft u 'gevraagde informatie dient achter tabbladen in de inschrijving te worden opgenomen, conform de in onderstaande paragrafen aangegeven nummering'. Wilt u deze nummering alsnog met ons delen?	Zie bijlage A.2.2. Checklist.
290	Bestek	7	2.8	U noemt in de (gewijzigde) voorwaarden aan Inschrijving de vijf oningebonden kopieerbare exemplaren gemerkt als 'kopie'. Begrijpen wij correct dat u de oningebonden exemplaren wilt ontvangen in een ordner met daarop 'kopie'?	Het is akkoord wanneer u de oningebonden exemplaren in één of meerdere ordermappen aanlevert. Het gaat er Aanbestedende dienst om dat de pagina's zonder beschadiging uit de mappen te halen zijn ten behoeve van eventueel te maken kopieën. Uiteraard dient wel duidelijk te zijn waar een exemplaar begint en eindigt (bijvoorbeeld aan te geven met een tabblad of plaatsing in separate orders/enveloppen).
291	PvE	40	5.3.2 lid 2	U stelt dat ten minste 46 distributiepunten voldoende dekkend is. In bijlage 9 lezen wij dat eind dit jaar 44 distributiepunten in werking zijn. Zijn wij verplicht in de nabije omgeving van de opgeheven locaties de twee distributiepunten te plaatsen of zijn we vrij in het plaatsen van de distributiepunten op een locatie waar deze toegevoegde waarde bieden?	In bijlage 9 leest de Aanbestedende dienst er nog steeds 46.
292	PvE	5	3. Een hoge reizigerstevredenheid	U verwijst naar de streefwaarden uit het Mobiliteitsprogramma. Wij verzoeken u dit programma met ons te delen.	Het Mobiliteitsprogramma vindt u op https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/mobiliteitsplan2015 . Onder het kopje downloads staat zowel de Mobiliteitsvisie als het Mobiliteitsprogramma.

293	PvE	12	3.4 lid 1.h	Wij ontvangen graag de meest recente scores op de NPS en/of CES voor de huidige concessie Provincie Utrecht. Alsmede de onderzoekende instantie voor deze score(-s).	De NPS en CES zijn in de huidige concessie niet gemeten en derhalve niet beschikbaar. Zie tevens het antwoord op vraag 284.
294	Bijlagen I			In diverse bijlagen zijn de reizigersopbrengsten en reizigersaantallen te vinden. Deze gegevens blijken niet met elkaar in overeenstemming (afwijkingen tot 30%) In bijlage 1 bij dit 'format vragen Nvl' vindt u hier een analyse op - (bijlagen I07, I08, bijlage bij vraag 81 Nvl 2). Dit resulteert in dat – naar ons inzicht – de HB-log onvolledig is en de huidige HB-log data geen basis kan zijn voor de onderbouwing van onze bieding. Zowel op opbrengsten als op inzet capaciteit en omgang met zwak bezette ritten. Daar inschrijvers de verschillende data nodig hebben voor analyses van de diverse lijnen en (deel-)trajecten, zoals geëist in het PvE, willen wij u verzoeken om bij de zittend vervoerder de volledige dataset 2014 op te vragen, voorzien van een accountantsverklaring. Gezien het grote belang van een level playing field.	U vergelijkt een HB log waarbij het aantal instappers dat 5 of minder bedraagt is vervangen door ** met rapporten waarin wel alle instappers zijn meegenomen. Die optelsommen zijn niet hetzelfde. De volledige log HB rapporten vanaf september 2011- heden zijn als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen meegeleverd. Voor alle gegevens heeft de huidige concessiehouder het volgende verklaard: "Connexxion heeft de gegevens naar waarheid verstrekt en heeft geen gegevens achtergehouden die uit oogpunt van uw vraag op basis van de Wet personenvervoer 2000 en in het kader van de aanbesteding relevant zijn."

295				Met betrekking tot opbrengstenanalyses zijn MIPOV-rapportages zeer waardevol. Bent u bereid deze gegevens te verstrekken? (KE2, KE3, KE7, KE8, KE9, KE10, OE5, OE7, EX19, GE1, GE2)	De MIPOV-rapportages KE2 en KE3 zijn reeds gepubliceerd. KE7, KE9, OE7, GE1 en GE2 zijn te herleiden uit de logs hb (die met deze Nota van Inlichtingen zijn gepubliceerd). KE8 is te herleiden uit de gepubliceerde NVS'en over 2011, 2012 en 2013 (met deze Nota van Inlichtingen wordt een NVS 'light' (korte telperiode) over 2014 gepubliceerd). KE10 en OE5 zijn te herleiden uit de reeds gepubliceerde overzichten opbrengsten per kaarsoort per lijn. EX19 is geen MIPOV-rapportage.
296	Nvl 2		Vraag 46a	Wij stellen vast dat vraag 46a (Nvl 2) niet is beantwoord. Wilt u alsnog deze vraag beantwoorden	Zie het antwoord op vraag 46 Nvl 2. Het gegeven antwoord impliceert dat het uitwerken van twee of meer doelstellingen niet automatisch tot een hogere beoordeling hoeft te leiden.
297	Bestek	29	4.4 Vervoerplan	Dient de uitwerking van de geformuleerde doelstelling voor het Vervoerplan voor elk deelplan te geschieden, of volstaat één doelstelling voor het Vervoerplan als geheel? Dient de uitwerking van de doelstelling voor het vervoerplan voor Oost/West/Amersfoort separaat te gebeuren of volstaat één doelstelling voor het vervoergebied in zijn totaliteit?	De gevraagde doelstelling(en) in 4.4. onder Vervoerplan zoals door u aangehaald, ziet in principe op een doelstelling voor het vervoerplan als geheel. Het is echter aan de inschrijver om een zo goed mogelijke invulling te geven aan de gevraagde gunningcriteria teneinde een zo hoog mogelijke score te behalen. Het staat u in dat kader vrij om verder te gaan dan het formuleren van één doelstelling voor het vervoerplan als geheel. Zie tevens het antwoord op vraag 296.

298	Bestek	29	Laatste alinea	Verwacht u een uitgewerkte dienstregeling voor de buurtbuslijnen? Zo ja, begrijpt u dat dit in het kader van de bieding nog niet afgestemd is met het buurtbuscomité?	Concessieverlener verwacht ook voor Buurtbuslijnen een uitgewerkte dienstregeling. Concessieverlener begrijpt dat dit voor NIEUWE lijnen nog niet is afgestemd met bestaande of nieuw te vormen buurtbuscomités.
299	Bestek	31	Duurzaamheids- en materieelplan	Bij punt b. vraagt u een onderscheid in de verbindende en ontsluitende lijnen. Sommige typen materieel vervullen zowel de ontsluitingseis als de verbindingseis. Onder welke categorie mogen wij dit materieeltype scharen?	Materieel dat op beide type lijnen rijdt, deelt u op inzichtelijke wijze in.
300	PvE	28	4.16.1 lid 11	Op welke manier dienen wij aan te tonen dat we voldoen aan eis voor voldoende technische reserve? Wat is voor u als opdrachtgever de norm voor voldoende technische reserve?	U toont in ieder geval op inzichtelijke wijze aan hoe de omvang van de vloot zich verhoudt tot de benodigde inzet voor exploitatie.
301	Bestek	31	Duurzaamheids- en materieelplan	Zijn voor het materieel voor de versterkingsritten dezelfde materieleisen van toepassing als voor het overig materieel?	Ja.
302	Bestek	32	Gemiddelde score busvloot qua emissiecategorie	Tellen de bussen voor versterkingsritten ook mee in de 'score vloot qua emissiecategorie'?	Ja.
303	Nvl 2a		Vraag 101	Kunt u op basis van de huidige geplande en gerealiseerde rijtijden aangeven welke punctualiteitscore er was in 2014 op basis van de in artikel 8, lid 2 genoemde boeteregeling?	Met deze Nota van Inlichtingen worden de data van de maanden maart, augustus en november 2014 brondata kv6 (koppelvlak 6; positieberichten van bussen bij haltes) zoals die door GOVI worden geleverd gepubliceerd. Hieruit kan stiptheid en (breder) de betrouwbaarheid van rijtijden worden afgeleid.

304	PvE	22	4.8 lid 8	In relatie tot de opgelegde punctualiteitseis en de daaraan gerelateerde boeteregeling, verzoeken wij u de KV6-data ter beschikking te stellen (KV6 = gerealiseerde rijtijden), omdat wij in staat moeten zijn te beoordelen of de punctualiteitseisen gerealiseerd kunnen worden met de huidige geplande rijtijden uit de dienstregeling. Mede gezien u in paragraaf 4.1, bullet 5 (pagina 16) verwacht dat de inschrijver goede rijtijden gebruikt.	Zie het antwoord op vraag 303.
305	NvI 2a		Vraag 121a	Kunt u ons garanderen dat indien wij een rit schrappen waar op het telpunt gemiddeld minder dan 6 reizigers zijn, dit ons nooit negatief aangerekend zal worden?	Het schrappen van een rit met gemiddeld minder dan 6 reizigers wordt beoordeeld in het Vervoerplan. Het schrappen van een rit met weinig reizigers zal over het algemeen minder negatief worden gewaardeerd dan het schrappen van een rit met veel reizigers.
306	NvI 2a		Vraag 121b	Bedoelt u met NVS, NVS 2013?	Neen, wij bedoelen NVS in het algemeen, waaronder die van 2013.
307	NvI 2a		Vraag 141	Wat verstaat u onder een afwijking? (a,b,c,d?) Kunt u een handvat geven wanneer afwijkingen positief, neutraal of negatief beoordeeld worden?	Onder een afwijking verstaat Concessiehouder elk verschil tussen de rijtijd van Inschrijver en die van de dienstregeling 2015. De beoordeling wordt gebaseerd op de mate waarin Concessieverlener de onderbouwing van de afwijking realistisch acht.
308	NvI 2a		Vraag 141	Als er afwijkingen zijn, in het vervoerplan, aan welke vormvereisten moet de toelichting voldoen om als volledig beschouwd te worden?	Concessieverlener hanteert geen vormvereisten. Zie verder het antwoord op vraag 307.

309	Nvl 2a		Vraag 177	Kunt u aangeven hoe de inkomstenstructuur is gewijzigd naar aanleiding van de transitie van de klassieke vervoerbewijzen en abonnementenstructuur naar het Utrechts Tarievenhuis?	Kan vragensteller de vraag verduidelijken?
310	Nvl 2a		Vraag 181c	Wilt u in overweging nemen om tariefmaatregelen en -acties, aanvullend aan het Utrechts tarievenhuis en ondersteunend aan het vervoerplan, mee te nemen in uw beoordeling?	Neen, met uitzondering van de stad Amersfoort. Zie antwoord op vraag 245. Met dit antwoord wordt mede het eerder gegeven antwoord op vraag 181c uit de 2e Nvl herzien. (...) <u>dienst</u> komt aldaar te vervallen; het gaat om alle lijnen die in de stad Amersfoort rijden.
311	Nvl 2a		Vraag 196	Kunnen wij ervan uitgaan dat alleen en uitsluitend de twee ritten in de huidige dienstregeling nu en in de toekomst gedoogd worden tussen Amerongen en Doorn?	Ja, vooralsnog wel.
312	Nvl 2a		Vraag 214	Wilt u overwegen de dienstregeling van lijn 195/295 in zijn totaliteit voor te schrijven ten behoeve van het level playing field?	Neen, dat wordt niet overwogen. Gelijkheid van speelveld betekent niet dat iedereen in een gelijke uitgangspositie zit en/of moet zitten.
313	PvE	25	4.13 lid 6	Voldoen de huidige haltepalen aan deze bepaling?	Voor zover Concessieverlener bekend, staan de haltepalen groetendeels aan beide zijden van de weg waar de bus stopt. Echter op enkele plekken gelden uitzondering. Deze uitzonderingslocaties zijn de Aanbestedende dienst niet bekend.

314				U vraagt ons om realistische rijtijden te hanteren. Waarop mogen wij deze baseren? KV1, dienstregelingboekje of website, waarna we de pdf's bijvoegen als bijlage? Welke peildatum hanteert u voor de KV1, dienstregelingboekje of data van de website van Connexxion?	De rijtijden conform het dienstregelingboekje 2015.
315	Bestek	24	4.3.1	<p>Overeenkomstig met gunningscriterium 3c vraagt u als onderdeel van het vervoerplan een deelplan "ketenmobiliteit" uit. Begrijpen wij correct dat u in dit deelplan uitwerking verwacht van zowel</p> <p>A de koppeling tussen OV als onderdeel van de concessie en OV dat geen onderdeel uit maakt van de concessie (bijv. trein, breng, etc.)</p> <p>B de koppeling tussen OV als onderdeel van de concessie en producten "aan de randen van het OV" zoals bijvoorbeeld regiotaxi</p> <p>C de koppeling tussen OV als onderdeel van de concessie en overige modaliteiten (auto, fiets, etc.)</p> <p>Zo niet, graag toelichting wat wel en niet onderdeel is van dit deelplan.</p>	De uitwerking van het door u genoemde aspect A verwacht Concessieverlener in de delen 1, 2 en 3 (zoals genoemd in hoofdstuk 4.4 van het Bestek) van het Vervoerplan. De uitwerking van de punten B en C verwacht Concessieverlener in het deelplan 4 Ketenmobiliteit.

316	Bestek	24	4.3.1	<p>Overeenkomstig met gunningscriterium 3c en 3d vraagt u als onderdelen van het vervoerplan twee separate deelplannen “ketenmobiliteit” en “buurtbus” uit.</p> <p>Naar onze mening bevatten deze deelplannen naast vervoerkundige aspecten ook marketing-, technische, organisatorische, stakeholders-, financiële, voertuig-, reisinformatie-, ict-, vergunningstechnische, derdepartijen en overige aspecten.</p> <p>Deelt u onze mening?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zo ja, verwacht u uitwerking van deze aspecten op deze plaats? - Zo niet, waar dan wel? 	Ja, Concessieverlener verwacht de uitwerking van ketenmobiliteit in al zijn facetten in het deelplan Ketenmobiliteit van het Vervoerplan.
317	PvE	16 - 21	4	<p>In hoofdstuk 4 van het PvE (een vraaggericht voorzieningenniveau) formuleert u verschillende eisen in de vorm van een aantal ritten per uur (bijvoorbeeld bij 4.3 lid 5 maar ook op vele andere plaatsen)</p> <p>Rijtijddopbouw en patroontijdenstructuur maken dat in een uitgewerkte dienstregeling soms niet in elk uur als gedefinieerd van x:00 tot x:59 daadwerkelijk de geëiste aantal ritten aangetroffen worden, bijvoorbeeld omdat een rit geëist tussen x:00 en x:59 bijvoorbeeld om y:02 plaats vindt.</p> <p>Wij gaan ervan uit dat u bekend bent met dit fenomeen en dit fenomeen aanvaardt (anders zou sprake zijn van een extreem kostenverhogend effect)</p> <p>Daarom geven wij u in overweging de volgende uitleg te geven aan “geëist aantal ritten per uur”:</p>	Concessieverlener beoordeelt het Vervoerplan onder andere op aantrekkelijkheid voor (potentiele) reizigers, onder andere blijkend uit frequenties, geboden verbindingen / routes, bedieningstijden, aansluitingen, rijtijden en voorspelbaarheid van het netwerk. Een afwijking van het aantal ritten per uur in een bepaald uurblok door de rijtijddopbouw zal niet leiden tot uitsluiting. Concessieverlener gaat hierbij uit van de deskundigheid van Inschrijver.

				<p>De dienstregeling van de inschrijver voldoet aan de minimum eisen wat betreft aantal ritten per uurblok als:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het aantal ritten per lijn(deel) per dagsoort tenminste gelijk is aan het "totaal aantal geëiste ritten per dag" zoals volgend uit de functie "aantal geëiste ritten per uurblok" vermenigvuldigd met "aantal uren geëiste bedieningsperiode" - de aankomst/vertrekmomenten zijn conform bestek en antwoord op vraag 122 - afwijkingen (onder andere als gevolg van rijtijdwisselingen, aansluitingen etc.) van maximaal 15 minuten zijn toegestaan: <p>voorbeeld 1: In het uurblok 18-19 moet een rit gereden worden er vertrekt een rit om 17:58 en de volgende rit vertrekt om 19:04 dan vervalt de rit in het uurblok 18-19, maar dat is toegestaan</p> <p>voorbeeld 2: tussen 16 en 18 uur moeten 2 ritten per uur gereden worden de vertrektijden zijn: 15:58, 16:28, 16:58, 17:28, 18:28 we zien dat tussen 15:45 en 18:00 vier ritten rijden, dus is deze dienstregeling toegestaan.</p>	
--	--	--	--	--	--

318	Bestek	25	4.3.3	<p>Ons inziens is er onduidelijkheid in het verschil tussen 'zeer mager' (0%) en 'voldoende' (20%) bij de beoordeling. In beide kwalificaties staat 'de uitwerking voldoet aan de kwaliteitseisen in het PvE'. Wat is het verschil (smart) tussen beide kwalificaties?</p>	<p>De als bijlage bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde tabel geeft een nadere toelichting/verduidelijking betreffende de beoordeling van het kwaliteitsdeel van de Inschrijvingen als bedoeld in paragraaf 4.3.3 (Kwaliteit) van het Bestek.</p> <p>De inhoud van bijgevoegde tabel vervangt de tabel als opgenomen onder vorgemelde paragrafen.</p> <p>Voor het overige blijft de inhoud van vorgemelde paragrafen in onderlinge samenhang met de reeds verschenen nota's van inlichtingen onverkort gehandhaafd.</p>
319	Bestek		3.3.1 / 3.4.4 / 3.4.5 Bijlage A.2.3	<p>a. Ingeval van een inschrijving met een onderaannemer, dienen dan alleen de documenten Uittreksel Kamer van Koophandel en de communautaire vergunning van de onderaannemer bij de inschrijving toegevoegd te worden?</p> <p>b. In bijlage A.2.3. dienen wij een eventuele onderaannemer te vermelden. Is het toegestaan om gedurende de implementatiefase in overleg met de concessieverlener een onderaannemer voor te stellen, indien bij de inschrijving nog niet bekend is voor welk onderdeel een onderaannemer wordt ingezet?</p>	<p>a. Derden, op wiens ervaring voor het voldoen aan de Geschiktheidseisen een beroep wordt gedaan, dienen de Eigen Verklaring in te vullen en te ondertekenen. Voor elke Derde waarop Inschrijver een beroep doet dient een afzonderlijke Eigen Verklaring bij de Inschrijving te worden gevoegd (Zie paragraaf 3.2.1. van het Bestek). Mogelijkerwijs dient Bijlage A.2.3 eveneens bij de inschrijving te worden gevoegd (Zie paragraaf 3.3.1.d van het Bestek). De overige door u aangehaalde documenten behoren tot de bewijsmiddelen die in het kader van paragraaf 2.18 van het Bestek worden opgevraagd. Deze documenten hoeven dus nog niet bij de inschrijving gevoegd worden.</p>

320	Bestek	Blz. 32	4.4	In de tabel van artikel 4.4 van het bestek geeft u een waardering aan voor de euro VI diesel en gas emissie categorie. De wetgeving maakt echter onderscheid in euro 6 en euro VI waarbij euro VI geldt voor Heavy Duty voertuigen en euro 6 voor Light Duty voertuigen. Onder de Light Duty voertuigen vallen ook bepaalde typen bussen. Kunt u bevestigen dat de wegingsfactoren 4,7 en 5,0 ook van toepassing zijn voor respectievelijk de euro 6 gas en diesel bussen?	Concessieverlener beoordeelt Euro-VI gelijk als Euro-6.
321	Nvl 1 en PVE	Blz. 1	Vraag 1 PvE 4.16 en 5.2	In het PvE worden de eisen aan het materieel in deze paragraaf gesteld voor bussen als auto's, tenzij anders aangegeven. Als alleen bussen expliciet genoemd zijn, kunnen we er dan van uitgaan dat deze eis niet geldt voor Auto's?	Neen, als alleen bussen worden genoemd gelden deze ook voor auto's. Alleen als wordt vermeld "geldt niet voor auto's", geldt dit niet voor auto's.

322	Nvl 2	Blz. 2	Mededeling V	<p>U geeft hier met een mededeling aan dat u het maximum aantal dru's aanpast naar 560.000.</p> <p>a. Nu het maximum aan te bieden aantal dru's 560.000 is en u de weging hiervan niet naar verhouding heeft aangepast, betekent dit dat het aantal aan te bieden dru's (weging 65 punten) in combinatie met het vervoerplan (weging 19 punten) nog meer van belang wordt in deze aanbesteding. Immers het aantal aangeboden dru's en de onderbouwing ervan in het vervoerplan staan in relatie tot elkaar. Bent u er zich van bewust dat met deze wijziging deze aanbesteding het karakter krijgt van kwantiteit boven kwaliteit?</p> <p>b. In het vervolg op vraag a, inschrijvers hebben bij hun bieding de afweging te investeren in kwantiteit (aantal dru's) of kwaliteit (marketing, materieel, duurzaamheid, e.d.) uw wijziging impliceert dat u kiest voor kwantiteit. Aangezien duurzaamheid en in het bijzonder het criterium 'score busvloot 1e jaar qua emissie' slechts 5 punten weegt, is het nu uw bedoeling met deze wijziging dat u minder belang hecht aan kwaliteit, zoals duurzaamheid?</p> <p>c. Nu u het maximum aantal dru's heeft verhoogd tot 560.000, boven het niveau huidige concessie, beseft u dat u inschrijvers beweegt tot het bieden van een hoger aantal dru's dan het huidige niveau om tot een winnende bieding te komen?</p>	<p>A) De verhoging van het dru plafond met 4,67 % wordt door de aanbestedende dienst niet als een wezenlijke wijziging gezien en doet niets af aan het karakter van de concessie.</p> <p>B) Zie antwoord op deelvraag A.</p> <p>C) Dit is ter beoordeling aan de inschrijver. In de beoordeling van het vervoerplan, deel 1 en 2 (op pagina 28 van het bestek) worden de dru's vervoerkundig beoordeeld met nadruk op de kwaliteit in de drukste periodes.</p>
-----	-------	--------	--------------	---	--

323	Nvl 2	Blz. 2	Mededeling V	<p>Wanneer wij de huidige dienstregeling afzetten tegen de totaalsom van exploitatiebijdrage en reizigersopbrengsten kun je niet anders dan concluderen dat deze concessie nu zwaar verlieslatend moet zijn (en naar wij begrijpen ook is). De geboden dienstregeling overstijgt dus duidelijk de vraag. Dit onderkent u in uw visie. U stelt in uw PvE op pagina 5 dan ook: "Busvervoer wordt alleen aangeboden op die plekken en tijdstippen dat er voldoende vraag is. Dit houdt in dat de bussen een goede bezettingsgraad kennen en dat er zo min mogelijk bussen met lage bezetting rijden."</p> <p>Door de aanpassing van gunningcriterium 1 (aantal dru's per jaar) dwingt u vervoerders, om een kans te maken, nog meer dru's te gaan offrenen dan in de huidige dienstregeling het geval is. De focus komt daardoor vooral niet op kwaliteit of duurzaamheid te liggen. Kortom, liever veel goedkope dru's de hele dag door dan dure dru's in de spits.</p> <p>Ter illustratie: de hele busvloot hybride in plaats van euro-6 diesel levert 0,3 punt op, maar kost de inschrijver een vermogen. Dezelfde 0,3 punt staat ook voor 508 dru's bieden op jaarbasis, oftewel elke werkdag in de daluren 2 dru's extra. Welk doel dient deze verruiming naar 560.000 dru's?</p>	Zie het antwoord op vraag 270.
-----	-------	--------	--------------	---	--------------------------------

324	Nvl 2	Blz. 9	Vraag 20 en antwoord	Begrijpen wij uw antwoord op vraag 20 nu goed, dat GS het gunningsbesluit, zoals dit is bedoeld in paragraaf 2.19, het appellabele besluit is, waartegen bezwaar kan worden gemaakt en dat daar geen opschortende voorwaarden meer aan kleven?	Ja, het besluit van GS omtrent gunning als bedoeld in paragraaf 2.19 van het Bestek betreft het besluit waartegen bezwaar kan worden gemaakt. Het in paragraaf 2.18 bedoelde onderzoek zal dan inmiddels zijn afgerond. Dit wil echter niet zeggen dat de Aanbestedende dienst om haar moverende redenen niet kan terugkomen op haar besluit hangende de bezwaarperiode.
325	Nvl 2	Blz. 10	Vraag 21 en antwoord	Op grond waarvan acht u de implementatietermijn ruim voldoende in geval er bezwaar en beroep wordt aangetekend tegen het gunningsbesluit? Immers, u kent de uiterste besteltermijnen niet van de leveranciers van nieuw materieel en de inschrijvers wel. Vandaar ons reële verzoek om zolang het gunningsbesluit nog niet onherroepelijk is, dat u ook de implementatietermijn navenant aanpast.	Concessieverlener heeft wel degelijk kennis van wat normaliter redelijke besteltermijnen zijn. Vandaar dat een termijn van anderhalf jaar ruim voldoende wordt geacht om de concessie goed te kunnen implementeren in geval er bezwaar en beroep wordt aangetekend.
326	Nvl 2	Blz.11	Vraag 23 en antwoord	In het antwoord wordt gesproken over vragen om advies van een externe deskundige. Wie is dat dan en wordt er eventueel per onderwerp / onderdeel bij een andere externe deskundige om advies gevraagd of is dat telkens dezelfde?	Afhankelijk van de aard van hetgeen getoetst/beoordeeld wordt zal - geheel ten beoordeling van de beoordelingscommissie - gekeken worden bij welke (externe) deskundige(n) de beoordelingscommissie dienaangaande advies zal inwinnen. Dit kunnen verschillende deskundigen betreffen.

327	Nvl 2	Blz.11	Vraag 23 en antwoord	De beoordelingscommissie beoordeelt de inschrijvers op de gunningscriteria, en dit mondt uit in een (unanieme) uitkomst. a. Hoe past een extern deskundig advies daarin? b. Is dat advies dan niet (te) doorslaggevend en daardoor te bepalend, terwijl de externe deskundige feitelijk geen deel uitmaakt van de beoordelingscommissie?	a. De unanieme uitkomst zoals door u aangehaald ziet op de beoordeling van de beoordelingscommissie en niet op een mogelijk extern deskundig advies dat in dit kader is ingewonnen. b. een extern deskundige(n) zal/zullen slechts op verzoek van de beoordelingscommissie adviserend optreden. Het eventueel inwinnen van advies doet echter niets af van de zelfstandige verantwoordelijkheid van de beoordelingscommissie om tot een unanieme beoordeling te komen.
328	Nvl 2	Blz.25	Vraag 72 en antwoord	Waarom licht u de totstandkoming van de wegingsfactoren niet toe?	Zie het antwoord op vraag 273.
329	Nvl 2	Blz. 23	Vraag 64 en antwoord	U geeft in dit antwoord aan dat de tekst van het bestek (p. 31) wordt aangepast. Ook bij diverse andere vragen geeft u aan dat tekstdelen zijn gewijzigd. Wanneer publiceert u een bestek en PvE met daarin opgenomen de gewijzigde tekstdelen in de vorm van zichtbare wijzigingen (een zogenaamde trackchanges versie)?	De aangepaste versies van de documenten worden met en zonder trackchanges uiterlijk 3 april 2015 op Tendersnet gepubliceerd.
330	Nvl 2	Blz.54	Vraag 199 en antwoord	Wanneer heeft u daarvoor dan wel een oordeel?	De provincie Utrecht heeft daarover op dit moment geen mening.
331	Nvl 2 en PvE		5.1.3. lid 5 / 156	Wij zien geen wettelijk gerechtvaardigde noodzaak voor een bewaartermijn van 14 dagen of langer. Bent u bereid de verantwoordelijkheid naar de Wet bescherming persoonsgegevens te volgen?	Zie antwoord op vraag 346.

332	PvE	Blz. 18	4.3, punt 4	Kan concessieverlener bevestigen dat de bepaling bij punt 4 "Op verbindingen (...) dienstregeling 2015", ook van toepassing is op lijnen van het ontsluitend netwerk (4.4) en de stadsdienst Amersfoort (4.5)?	<p>Ja, Concessieverlener bevestigt dit. Artikel 4.4 wordt hierop aangepast.</p> <p>Aan 4.4 wordt een lid 4 toegevoegd en het oude artikellid 4 wordt artikellid 5: <i>4.4 lid 4. "Op verbindingen waar de dienstregeling 2015 niet aan bovengenoemde eisen van aankomst- en vertrektijden voldoet, is dat in vergelijkbare mate toegestaan; er hoeft geen vroegere eerste rit en/of latere laatste rit te worden geboden dan in de dienstregeling 2015."</i></p> <p><i>4.4 lid 5. "De inschrijver biedt een hogere frequentie, langere bedieningsperiode en/ of meer ontsluitende lijnen indien hij dit in een reële verhouding vindt staan tot het aantal reizigers. De Inschrijver licht dit in zijn Vervoerplan toe. Hij houdt rekening met de bepalingen uit hoofdstuk 4.12 over inzetnormen"</i></p> <p>En aan artikel 4.5 wordt een lid 5 toegevoegd en het oude artikellid 5 wordt artikellid 6: <i>4.5 lid 5. "Op verbindingen waar de dienstregeling 2015 niet aan bovengenoemde eisen van aankomst- en vertrektijden voldoet, is dat in vergelijkbare mate toegestaan; er hoeft geen vroegere eerste rit en/of latere laatste rit te worden geboden dan in de dienstregeling 2015."</i></p> <p><i>4.5 lid 6. "De Inschrijver biedt een hogere frequentie en/ of langere bedieningsperiode indien hij dit in een reële verhouding vindt staan tot het aantal reizigers. De Inschrijver licht dit in zijn Vervoerplan toe. Hij houdt rekening met de bepalingen uit hoofdstuk 4.12 over inzetnormen."</i></p>
-----	-----	---------	-------------	--	---

333	PvE	Blz. 41	5.3.2 lid 8 en 12	U heeft punt 8 geschrapt. Nu lijkt dit in tegenspraak met punt 12. Is onze aanname correct dat dan ook punt 12 geschrapt dient te worden?	5.3.2 lid 12 wordt als volgt aangepast: <i>"De concessiehouder moet via zijn distributie- en verkooppunten service verlenen aan reizigers van buslijnen die niet behoren tot de Concessie en aan reizigers die een OV-chipkaart of product bezitten die niet gekocht is bij de Concessiehouder."</i>
334	PvE, bijlage 6	Blz. 61	Par. 3: chauffeursverblijf nieuwe busstation Driebergen-Zeist NS	Het huidige eindpunt op station Driebergen-Zeist wordt zowel voor concessie Provincie Utrecht als concessie Tram en Bus Regio Utrecht gebruikt. Deze situatie zal na realisatie van het nieuwe busstation hetzelfde blijven. Waarom wordt de concessiehouder Provincie Utrecht hoofdhurder en krijgt deze de "zorgplicht"?	Omdat station Driebergen-Zeist gelegen is in de gemeente Utrechtse Heuvelrug en deze gemeente tot het concessiegebied behoort.
335	PvE, bijlage 6	Blz. 63	Par. 17: busstation gemeente Gouda	a. Is met de realisatie van het nieuwe busstation te Gouda rekening gehouden met een eindpuntvoorziening voor vervoerders? b. Zijn er bijvoorbeeld met concessiehouder Zuid-Holland Noord afspraken gemaakt over medegebruik faciliteiten op het nieuwe busstation?	a. Er is een mogelijkheid dat het busstation wordt verplaatst. Er is nog geen definitief ontwerp gemaakt van een nieuw busstation. b. Neen, er is nog geen sprake van dat het busstation daadwerkelijk wordt verplaatst.

336	PvE, bijlage 6	Blz. 64 en 65	Par. 1 Stationsgebied Utrecht	Met betrekking tot de eindpuntvoorzieningen aan Centrum- en Jaarbeurszijde is medegebruik van de eindpunten mogelijk. Hoofdhuurder is concessiehouder Tram en bus regio Utrecht, welke ook de verdeelsleutel zal verzorgen. Voor onze calculatie willen wij graag inzicht in de kosten die op dit moment met deze locaties zijn gemoeid alsmede een richting (in percentages) hoeveel medegebruik alle vervoerders op dit moment op deze locaties bedraagt. Kunt u deze verstrekken?	De kosten hiervan zijn nog niet bekend; de verdeling zal zijn naar rato van het (bus)haltegebruik op Centrum-, danwel Jaarbeurszijde.
337	PvE, bijlage 6	Blz. 65	Stationsgebied Utrecht/ eindpuntvoorzieningen	Op basis van welke formule wordt de verdeelsleutel voor medegebruik bepaald door concessiehouder Tram en Bus regio Utrecht?	De kosten hiervan zijn nog niet bekend; de verdeling zal zijn naar rato van het (bus)haltegebruik op Centrum-, danwel Jaarbeurszijde.
338	PvE	Blz. 91	7.2	Wie is verantwoordelijk voor de werking en het onderhoud van DRIS/ reisinformatiepanelen, bijvoorbeeld bij defecten?	De Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de werking en het technisch onderhoud voor de panelen die in het concessiegebied van de provincie staan.
339	Bijlage IVS	Geen nummering	V2	Naar wij begrijpen komt Vetag nog voor op bepaalde lijnen. a. Voor welke lijnen volstaat KAR? b. Voor welke lijnen volstaat Vetag?	Zie artikel 4.16.1 lid 6 PvE. Voor bussen en auto's wordt KAR geeist. Voor scholierenlijnen geldt deze eis niet.

340	Bijlage DRIS & NDOV	Blz. 10	A8	<p>a. Kunt u de eerste zin (De Concessiehouder dient de statische en actuele reisinformatie gegevens conform de BISON koppelvlakken om niet door te sturen aan de server van de NDOV-beheerorganisatie en partijen die een NDOV loket vormen en elke andere door de Concessieverlener benoemde partij die de data wil gebruiken t.b.v. reisplanners of andere reisinformatie systemen, verder te noemen integrator & loketten) verduidelijken? Ons is onduidelijk wat u hier bedoelt.</p> <p>b. Wij gaan ervan uit dat de hier bedoelde statische en actuele reisinformatie gegevens volgens één format kan worden aangeleverd aan alle benoemde partijen. Is onze aanname correct?</p>	<p>a. U dient de data die voorgeschreven zijn in bijlage 1 van het publicatiedocument NDOV (https://ndovloket.nl/media/pdf/ienm-bsk-2012-167812-01-publicatiedocument-criteria-voor-de-markt-ndov.pdf), volgens de BISON koppelvlakdefinities, direct en rechtstreeks aan te leveren aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de NDOV-beheersorganisatie 2. alle NDOV-loketten. Op dit moment het NDOV-loket van de stichting OpenGeo en het NDOV loket van de Reisinformatiegroep (9292). 3. Eventuele overige door de Concessieverlener benoemde partijen. <p>U dient contact op te nemen met de beheerder van het betreffende loket en afspraken te maken over de continue levering. De kosten voor de aanlevering van deze gegevens dienen verwerkt te zijn zijn in uw totaalprijs voor de concessieuitvoering.</p> <p>b. Ja, dat is juist.</p>
341	Bijlage DRIS & NDOV	Blz. 12	E.1	<p>Wij gaan ervan uit dat de brondata eigendom blijft van de concessiehouder. Is onze aanname correct?</p>	<p>Nee, dat is niet juist. Alle gegevens/brondata die door de Concessiehouder volgens de koppelvlakken beschikbaar worden gesteld, worden het eigendom van de Concessieverlener. Deze gegevens kunnen door de Concessieverlener zowel in onbewerkte als in bewerkte vorm zonder toestemming van de Concessiehouder gebruikt worden en voor hergebruik worden vrijgegeven onder een CC-0 licentie.</p>

342	Bijlage DRIS & NDOV	Blz. 20	K6.4	Kunt u aangeven of dit conform BISON koppelvak is?	In het Bison koppelvak 6 zijn geen bepalingen opgenomen over de tijdigheid van het eerste bericht. Deze bepaling in de concessiebijlage is aanvullend op Bison koppelvak 6.
343	Bestek	17 en 18	3.4.1.a en 3.4.1.b	In zowel artikel 3.4.1.a als 3.4.1.b heeft u twee alinea's opgenomen met als kop 'Inschrijven als combinatie of met Onderaannemer(s)'. De daarop volgende toelichting gaat echter alleen over Combinatie en in het geheel niet over Onderaannemers. Wilt u de toevoeging 'of met Onderaannemers' doorhalen?	Dit is akkoord.
344	Ontwerp concessiebeschikking	14	Artikel 12, Sancties bij Overtreding van de Concessievoorschriften	In dit artikel wordt gesteld dat er een boete kan worden opgelegd indien de Concessieverlener constateert dat de Concessiehouder zich niet houdt aan de voorwaarden van deze Concessiebeschikking, het bestek (waaronder mede begrepen het PvE) of de Inschrijving. In lid 6 wordt aangegeven dat de hoogte van de boete in beginsel hoger is dan de kosten die de Concessiehouder zou hebben gemaakt om de overtreding te voorkomen. Inschrijver verzoekt u aan te geven hoe u dit gaat bepalen. Tevens verzoekt Inschrijver u om de hoogte van de mogelijke boete te maximaliseren en de inschrijvers hierover te informeren.	Concessieverlener kan hier vooraf geen aanvullende uitspraken over doen. De hoogte van de boete zal van geval tot geval verschillen.

345	PvE	33	5.1.3 (5)	Op basis van de Wet bescherming persoonsgegevens mogen persoonsgegevens slechts verwerkt worden voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden verzameld (artikel 7 Wbp). In artikel 8 Wbp worden de gerechtvaardigde doeleinden waarvoor gegevens mogen worden verzameld, limitatief opgesomd. De omschrijving 'dan wel langer op verzoek van Concessieverlener' kent geen grondslag in de Wbp. Inschrijver verzoekt u dan ook dit deel uit punt 5 te schrappen.	Zie het antwoord op vraag 346.
346	PvE	33	5.1.3. (5)	Verantwoordelijke in de zin van de Wbp (i.c. Inschrijver) dient de persoonsgegevens niet langer te bewaren dan noodzakelijk is voor de verwerking van het doeleinde waarvoor de gegevens zijn verzameld (artikel 10 lid 1 Wbp). Inschrijver is van mening dat een termijn van veertien dagen voor het bewaren van camerabeelden disproportioneel is voor het doel waarvoor zij worden verzameld, namelijk de bescherming van de veiligheid en gezondheid van een of meer natuurlijke personen en het vastleggen van incidenten. Inschrijver verzoekt u de bewaartermijn te verkorten tot 7 dagen.	Opdrachtgever is akkoord met uw voorstel. De bewaartermijn wordt verkort tot 7 dagen.

347	Bijlage	G	Bijlage G, Format aanleveren dru's	Kunt u vooruitlopend op de nieuwe bijlage G aangeven welke systematiek in onderstaande hypothetische situaties juist is? a) Bus 300.000 Dru's + Auto 100.000 Dru's = 400.000 Dru's, of.. b) Bus 300.000 Dru's + Auto 100.000 Dru's = 350.000 Dru's	Het format van Bijlage G is digitaal bijgevoegd.
348	Bijlage	I-11	Reizigersopbrengsten 2011	Het overzicht reizigersopbrengsten 2011 bevat onjuiste/onvolledige optellingen. Kunt u derhalve een correcte versie van de reizigersopbrengsten naar kaartsoort 2011 verstrekken en aangeven of de bedragen inclusief of exclusief BTW zijn?	Het gewijzigde overzicht reizigersopbrengsten 2011 is bijgevoegd. De volgende wijzigingen zijn aangebracht: 1. De onjuiste en/of onvolledige optellingen zijn aangepast. 2. De regels 36 en 37 waren ten onrechte in de sheet van 2011 opgenomen. De bedragen zijn exclusief BTW, zoals ook in het overzicht staat vermeld. Voor de volledigheid zijn ook 2012 en 2013 gecontroleerd. De formules zijn in deze sheets correct. Er zijn echter kleine verschillen geconstateerd in de definitieve opbrengsten van SOV en in de jaar kaarten. Volledigheidshalve is daarom ook voor 2012 en 2013 een aangepaste versie verstrekt (zie antwoord op vraag 349 en 350).

349	Bijlage	I	Reizigersopbrengsten 2012	Kunt u een overzicht reizigersopbrengsten naar kaartsoort 2012 verstrekken en aangeven of de bedragen inclusief of exclusief BTW zijn?	Het overzicht reizigersopbrengsten naar kaartsoort 2012 is bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd. De bedragen zijn exclusief BTW, zoals ook in het overzicht staat vermeld.
350	Bijlage	I	Reizigersopbrengsten 2013	Kunt u een overzicht reizigersopbrengsten naar kaartsoort 2013 verstrekken en aangeven of de bedragen inclusief of exclusief BTW zijn?	Het overzicht reizigersopbrengsten naar kaartsoort 2013 is bij deze Nota van Inlichtingen gevoegd. De bedragen zijn exclusief BTW, zoals ook in het overzicht staat vermeld.
351	Bijlage	I	Opbrengsten missing check-outs	Kunt u een overzicht van de opbrengsten missing check-outs 2011 aanleveren en aangeven of dit bedrag in- of exclusief BTW is?	Naar onze mening geeft 2014 een representatief beeld.
352	Bijlage	I	Opbrengsten missing check-outs	Kunt u een overzicht van de opbrengsten missing check-outs 2012 aanleveren en aangeven of dit bedrag in- of exclusief BTW is?	Zie het antwoord op vraag 351.
353	Bijlage	I	Opbrengsten missing check-outs	Kunt u een overzicht van de opbrengsten missing check-outs 2013 aanleveren en aangeven of dit bedrag in- of exclusief BTW is?	Zie het antwoord op vraag 351.
354	Bijlage	I-09	Missing check outs	Kunt u aangeven of dit bedrag in- of exclusief BTW is?	Dit is inclusief BTW.
355	Bestek	26	Laatste alinea	U schrijft "(...) de hierna volgende nummering en indeling te volgen en letterlijk over te nemen/inzichtelijk te maken". Heeft u een gewenste indeling voor de marketingstrategie? Zo ja, vernemen we deze graag van u.	Zie het antwoord op vraag 289 van Nvl 3 alsmede het antwoord op vraag 45 van Nvl 2.

Overzicht van bijlagen	
N.a.v. van deze Nota van Inlichtingen worden de volgende bijlagen toegevoegd aan het aanbestedingsdossier via TenderNed:	
Vraagnummer/mededeling:	Naam document:
Vraag 37 uit Nota van Inlichtingen 2 en 347 NvI 3	Bijlage G: Format opgave dru's
205	Huurovereenkomst wachtruimte busstation Breukelen
248	Bedrijfsregelingen Connexxion
268 en 329	Aangepaste aanbestedingsdocumenten met en zonder track changes - volgt uiterlijk 3 april 2015
288	NVS "light" 2014
289 en 318	Aangepaste bijlage A2.2. Checklist
294	Bijlage van vragensteller bij vraag 294
294	Log HB 2014 – voorzien van wachtwoord. Het wachtwoord is op te vragen via Ellen.Vrielink@provincie-utrecht.nl
303 en 304	KV6-data
318	Tabel met toelichting beoordeling kwaliteitsdeel van de Inschrijvingen als bedoeld in paragraaf 4.3.3 (kwaliteit) van het bestek
348	Gewijzigd overzicht reizigersopbrengsten 2011
349	Gewijzigd overzicht reizigersopbrengsten 2012
350	Gewijzigd overzicht reizigersopbrengsten 2013

Fotografie titelblad:
Huisinga Fotografie

Provincie Utrecht
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030 25 89 111

