

Concept Nota van Inlichtingen 1 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 7 mei 2019

Nr.	Betreeft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
1	Bestek	1.1		7	Investerings mbt looptijd contract	U schrijft dat investeringen een looptijd van 15 rechtvaardigt. Als de Vervoerder niet vanaf de start al het POW ZE uitvoert, is de overeenkomst echter 10 jaar. Dit impliceert een boekverlies na 10 jaar. Hoe wordt de Inschrijver daarvoor gecompenseerd?	De initiële looptijd van de Opdracht is 10 Jaar. Een looptijd van 15 Jaar is bedoeld als een beloning en tegemoetkoming voor de investeringen die een Vervoerder moet doen voor een vloot die volledig emissieloos is. Er is geen sprake van een compensatieregeling als de Vervoerder niet start met een vloot die volledig emissieloos is. In artikel 4.2.3 van het Programma van Eisen en in Bijlage B9.2 is wel een overnameregeling opgenomen. Leden 3 tot en met 5 van de overnameregeling zijn verduidelijkt.
2	Bestek	3.1.3		19	Papieren inschrijving	Begrijpen wij goed dat inschrijvers zelf mogen kiezen of ze alleen een digitale inschrijving doen, of ook een papieren versie? En kunt u verduidelijken welke versie leidend is in geval van eventuele verschillen?	1. Dat begrijpt u goed. 2. Zoals in paragraaf 3.1.5 van het Bestek staat aangegeven prevaleert de als 'Origineel' aangemerkte papieren versie in geval van tegenstrijdigheden tussen de papieren en de digitale versie van de Inschrijving.
3	Bestek	3.1.5		20	Vorm	Wilt u bevestigen dat de vormvereisten zoals vermeld in art. 3.1.5 alleen van toepassing zijn wanneer inschrijver ervoor kiest om <u>ook</u> een papieren versie in te leveren (3.1.3)?	Dat bevestigen wij. Paragraaf 3.1.5 van het Bestek is op dit punt verduidelijkt door aan te geven dat het gaat om een "eventuele papieren versie van de" Inschrijving.
4	Bestek	6		45	Looptijd	Wilt u bevestigen dat alleen als de volledige concessie vanaf de start 1-1-2022 wordt uitgevoerd met Nulemissieschepen gegadigde uit kan gaan van een looptijd van 15 jaar?	Nee, zoals gesteld in voetnoot 4 van lid 3 van artikel 2.2.1 van het Programma van Eisen geldt een uitzondering voor de over te nemen Schepen als deze worden omgebouwd naar Nulemissieschepen. Als een of meerdere van de over te nemen Schepen wordt omgebouwd naar Nulemissieschepen, hoeft dit Schip/deze Schepen pas uiterlijk binnen 3 maanden na aanvang van de Opdracht te zijn omgebouwd. Wij kunnen wel bevestigen dat als de Vervoerder vanaf de start van de Overeenkomst al het POW daadwerkelijk uitvoert met Nulemissieschepen hij uit kan gaan van een looptijd van de Opdracht van 15 Jaar, met uitzondering van het gestelde in voetnoot 4.
5	Bestek	6		45	Looptijd	Als de volledige concessie vanaf de start 1-1-2022 wordt uitgevoerd met Nulemissieschepen kan gegadigde uitgaan van een looptijd van 15 jaar. Wilt u bevestigen dat deze norm ook geldt voor reserveschepen en eventueel vraagafhankelijk vervoer?	In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat alle Afvaarten (inclusief Afvaarten voor eventueel Vraaggericht POW en Afvaarten die worden uitgevoerd met een reserveschip) uitgevoerd moeten worden met Nulemissieschepen, met uitzondering van het gestelde in voetnoot 4 van lid 3 van artikel 2.2.1.

6	Bestek	6		46	Verificatiegesprek	Wat is de reden dat het verificatiegesprek in Leeuwarden plaatsvindt?	Het verificatiegesprek vindt plaats in Den Haag. Het Bestek is aangepast op dit punt.
7	Bestek	6.1.1		48	Gunningscriterium G1.1	U noemt de kop 'dienstregeling en onderbouwing DRU's' dat ten minste 30.000 gewogen DRU's moeten worden geboden. Het is ons niet duidelijk of u hier alleen let op de onderbouwing van het nut van DRU's, of dat ook de geboden hoeveelheid DRU's op zich beoordeeld wordt? Het eerste stimuleert tot inzet van zo weinig mogelijk DRU's boven de 30.000, omdat nut en noodzaak bij een toenemend aantal DRU's steeds moeilijker te onderbouwen zijn. Het tweede stimuleert juist het aanbieden van extra DRU's, echter roept de vraag op hoe dit onderwerp zich dan verhoudt tot de andere beoordelingselementen van dit gunningscriterium. Kunt u verduidelijk hoe u beoordeelt?	<p>Conform het gestelde in het Bestek leidt het aanbieden van meer nuttige en effectieve DRU's die zijn afgestemd op de Vervoervraag op verschillende momenten op de dag tot een hogere waardering (zie ook de lijst met voorbeelden in paragraaf 6.1.1). Bij de beoordeling let het beoordelingsteam daarbij op het gestelde in het beoordelingskader van G1.1. Op basis daarvan vormt het beoordelingsteam zich een oordeel over de totale kwaliteitsverhoging voor de Reiziger ten opzichte van het huidige POW.</p> <p>Het is inderdaad denkbaar dat het - zoals u stelt - bij het aanbieden van extra DRU's steeds moeilijker wordt om deze effectief in te zetten. Dat neemt niet weg dat zolang de inzet van extra DRU's bijdraagt aan een hogere kwaliteit voor de Reiziger, deze extra DRU's positief zullen worden gewaardeerd. Het aanbieden van meer DRU's zal in ieder geval niet tot een lagere waardering leiden vergeleken met de situatie waarin deze DRU's niet worden aangeboden.</p> <p>Het is overigens niet per definitie zo dat bijvoorbeeld een Inschrijving A met 35.000 DRU's altijd een hogere waardering zal krijgen dan een Inschrijving B met 34.000 DRU's. Als de DRU's in Inschrijving B veel beter zijn afgestemd op de Vervoervraag, kan Inschrijving B een hogere waardering krijgen. Ook kan Inschrijving B een hogere waardering krijgen als een deel van zijn verbindingen veel sneller wordt gevaren dan in Inschrijving A. Bepalend is niet het aantal DRU's, maar de (duidelijk inzichtelijk gemaakte en met een onderbouwing aannemelijk gemaakte) kwaliteitsverhoging voor de Reiziger.</p>
8	Bestek	6.1.1		49	Opbouw plannen	Voor het Vervoerplan, Uitvoerings- en organisatieplan en het plan Circulariteit van het POW is een opbouw van de plannen voorgeschreven waarbij de beschrijving van de maatregelen en de beschrijving 'Realisme en onderbouwde effecten' per maatregel in twee verschillende hoofdstukken staan. Voor de leesbaarheid van de plannen heeft het echter onze voorkeur om direct na de beschrijving van elke maatregel het realisme en de effecten van de maatregelen in een hoofdstuk te benoemen. Kunt u dit aanpassen?	Uw verzoek is overgenomen in het Bestek.

9	Bestek	6.1.1		49	Vervoerplan	In het kader van Beoordeling G1.1: Vervoerplan ligt veel nadruk op samenhang tussen de maatregelen. In punt 3 (pagina 48) wordt dit summier genoemd. Kunt u samenhang verduidelijken? Wij zien geen samenhang tussen bijvoorbeeld een hogere frequentie Dordrecht-Zwijndrecht enerzijds en sneller varen op Dordrecht-Rotterdam anderzijds. Hoe moet Inschrijver dan samenhang aantonen?	In het Bestek is het punt Samenhang verwijderd bij G1.1 en G3.2 en bij G1.2 aangescherpt.
10	Bestek	6.2.1	1	53	Nieuwe Nulemissieschepen	Voor Nieuwe Nulemissieschepen die de inschrijver tijdens de looptijd van de opdracht laat instromen moet aangetoond worden dat er sprake is van een Nulemissieschip. U geeft aan dat dit bijvoorbeeld kan aan de hand van gevalideerde productieplannen van de scheepsbouwer van het desbetreffende schip. Op het moment dat inschrijver echter als plan heeft om een Nulemissieschip over een aantal jaar (bijv. 2027) in te laten stromen dan is het niet realistisch dat een gevalideerd productieplan ophanden is en bovendien worden nieuwe ontwikkelingen in de techniek dan buiten beschouwing gelaten. Hoe gaat de opdrachtgever hiermee om? Wordt de inschrijver enige flexibiliteit geboden?	Ja, wij bieden de Inschrijver enige flexibiliteit, uitsluitend ten aanzien van Nieuwe Nulemissieschepen die tijdens de looptijd van de Opdracht instromen. Indien een Inschrijver op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Nulemissieschip dat hij tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen, dient de Inschrijver aannemelijk te maken dat hij op de aangeboden instroomdatum zal kunnen beschikken over Nulemissieschepen met het door hem aangeboden aantal zitplaatsen, bijvoorbeeld door te wijzen naar verschillende typen schepen die nu reeds op de markt verkrijgbaar zijn (waarbij de uiteindelijke keuze voor een van deze schepen, dan wel een tegen die tijd beschikbaar nieuw type op een later tijdstip mag worden gemaakt). Het is een Inschrijver uitdrukkelijk <u>niet</u> toegestaan de instroom van Nieuwe Nulemissieschepen tijdens de looptijd van de Opdracht <u>afhankelijk</u> te maken van onzekere toekomstige (technische) ontwikkelingen. Dit is verduidelijkt in het Bestek.
11	Bestek	6.2.1		53	Vlootopbouw	Op pagina 53 van bestek (6.2.1) staat dat inschrijver een overzicht van de te gebruiken schepen opneemt. Is het toegestaan om (na goedkeuring door Provincie) dit na gunning te wijzigen voor een vlootconfiguratie die nog beter aansluit bij de milieudoelstellingen en aan alle eisen en toegezegde kwaliteit voldoet?	Ja, zie ook het antwoord op vraag 19 (punt 2). De Provincie zal uitsluitend instemmen met vervanging van een Nulemissieschip indien de Inschrijver op elk van de relevante Gunningscriteria minimaal een gelijke score had behaald indien het vervangende Schip reeds in zijn Inschrijving zou zijn vermeld.
12	Bestek			61	Standaardformulieren	Wij treffen niet alle standaardformulieren separaat en bewerkbaar aan. Wilt u de ontbrekende formulieren alsnog toevoegen?	Het is ons niet duidelijk welk Standaardformulier u mist. In het Bestek zijn Standaardformulieren opgenomen in Word-formaat. Standaardformulieren met andere formaten zijn opgenomen in de CTM-map Standaardformulieren.
13	Bestek	Bijlage G			Personeelsopgave Ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor de laatste 3 jaar zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende Nota van Inlichtingen.

14	Bestek	Stform F		72	Model bankgarantie	Is de tekst van de model bankgarantie kortgesloten met een gerenommeerde bank/verzekeringsmaatschappij, welke op basis van dit model bereid zou zijn de garantie te verstrekken?	<p>Het betreft een standaardmodel en in eerdere (OV-)aanbestedingen is gebleken dat banken/verzekeringsmaatschappijen bereid zijn een dergelijke bankgarantie af te geven.</p> <p>De Inschrijver is zelf verantwoordelijk voor het kortsluiten van de bankgarantie. Als uw bank/verzekeringsmaatschappij verzoeken heeft tot wijzigingen of aanscherpingen, kunt u deze verzoeken doorgeven via een volgende Nota van Inlichtingen.</p>
15	Overeenkomst	3.2	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht maximaal kan verlengen tot 31 december 2036? Kunt u een nadere invulling geven van wat wordt bedoeld met maximaal?	<p>In artikel 3 lid 2 staat dat de Provincie de duur van de Opdracht met maximaal vijf Jaar kan verlengen. De Provincie kan derhalve ook besluiten tot een kortere verlenging, bijvoorbeeld met vier Jaar. De Provincie kan de Opdracht bijvoorbeeld ook verlengen tot een nader te bepalen datum in December 2036 (bijvoorbeeld de einddatum van de Dienstregeling van de Nederlandse Spoorwegen).</p> <p>Verlenging op grond van artikel 3 lid 2 laat overigens het bepaalde in artikel 3 lid 4 onverlet.</p>
16	Overeenkomst	3.2	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht maximaal kan verlengen tot 31 december 2036? Er kunnen voor gegadigde zwaarwegende wijzigingen in omstandigheden zijn die er toe kunnen leiden dat gegadigde af zou willen zien van deze verlenging. Het lukt gegadigde bijvoorbeeld niet om financieringsafspraken te maken, de rente ontwikkelingen zijn over een lange periode onzeker. Wij verzoeken u dan ook om gegadigde te zijner tijd de mogelijkheid te geven af te zien van de mogelijke verlenging.	<p>Wij hebben uw verzoek overgenomen en verwerkt in de Overeenkomst. Een besluit tot verlenging door de Provincie vindt uiterlijk plaats in december 2029 (zie ook lid 1 artikel 2.2.2 van het Programma van Eisen).</p>
17	Overeenkomst	3.4	4	6	Looptijd	In artikel 3.4 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht onder gelijkblijvende voorwaarden met twee jaar kan verlengen. Er kunnen voor gegadigde zwaarwegende wijzigingen in omstandigheden zijn die er toe kunnen leiden dat gegadigde af zou willen zien van deze verlenging. Het lukt gegadigde bijvoorbeeld niet om financieringsafspraken te maken, de rente ontwikkelingen zijn over een lange periode onzeker. Wij verzoeken u dan ook om gegadigde te zijner tijd de mogelijkheid te geven af te zien van de mogelijke verlenging c.q. over te gaan tot aangepaste voorwaarden.	<p>De Provincie neemt uw verzoek niet over. Deze bepaling is opgenomen in de Overeenkomst om te voorkomen dat - bijvoorbeeld indien aanbesteding van een opdracht voor een aansluitend tijdvak niet heeft geleid tot gunning - er geen vervoerder meer is.</p> <p>Als de Vervoerder aan kan tonen dat verlenging onder gelijkblijvende voorwaarden onredelijk is, kan hij een beroep doen op de hardheidsclausule van artikel 25.</p>

18	PvE	3.2.1		13	Frequentietabel	In voetnoot a bij de frequentietabellen beschrijft u dat de eerste afvaart, die aankomt op de bestemming vanaf het vertrekpunt plaats moet vinden voor het in de tabel genoemde starttijdstip. Vervolgens stelt u dat deze afvaart niet mee telt voor het voldoen aan de frequentie-eis in het uurblok daarna. Begrijpen wij goed dat deze afvaart wel meetelt voor het aantal DRU's? Hetzelfde geldt voor de afvaart na het laatste uurblok genoemd in voetnoot b.	Ja, dat begrijpt u goed voor zowel voetnoot a als b.
19	PvE	4.1.1	1	19	Nulemissieschepen 2030	In paragraaf 4.1.1 van het PvE staat dat alle schepen die worden ingezet met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen zijn. In het geval een inschrijver er voor kiest een bestaand schip in 2028 of 2029 om te bouwen, moet inschrijver dan nu al gedetailleerd beschrijven hoe hij dat dan gaat doen? Met de wetenschap dat de techniek elk jaar wijzigt / verbetert lijkt dat niet verstandig. En mag in zo'n geval inschrijver de ombouw van een bestaand schip alsnog vervangen door een nieuw schip?	1. Nee, dat hoeft de Inschrijver niet gedetailleerd te beschrijven in zijn Inschrijving. Wel dient de Inschrijver door middel van een onderbouwing aannemelijk te maken dat hij hetgeen hij heeft aangeboden zal waarmaken. Het is een Inschrijver uitdrukkelijk <u>niet</u> toegestaan om nakoming van zijn Inschrijving <u>afhankelijk</u> te maken van onzekere toekomstige (technische) ontwikkelingen. Zie ook het antwoord op vraag 10. 2. Ja, mits wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in lid 11 van artikel 5.1.1 en alle overige toezeggingen uit de Inschrijving en eisen uit het Programma van Eisen, waaronder de outputnormen in artikel 6.4.1. Zie ook het antwoord op vraag 11.
20	PvE	4.1.2		20	Productiemiddelen	De vervoerder is verantwoordelijk voor de aanleg van de productiemiddelen. De Provincie faciliteert hierbij. Bij Nulemissieschepen is van belang dat er langs de routes voldoende laadinfra kan worden gerealiseerd. Hebt u reeds onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de aanleg van deze laadinfra op de diverse routes en halteplaatsen? Hebt u daarnaast reeds onderzocht of er langs de route voldoende elektriciteit beschikbaar is bij de verantwoordelijke netwerkbeheerder?	Voor de antwoorden op uw vragen verwijzen wij naar het "Rapport Verkenning potentiële laad- en waterstofklocaties" en de twee bijlagen die reeds zijn opgenomen in Bijlage H.3.

21	PvE	4.2.3		21	Overname	Wilt u bevestigen dat overnameverplichting voor de opvolgende opdracht ook geldt als de overeenkomst tussentijds wordt beëindigd? In dit geval wordt niet voldaan aan het gestelde rondom het binnen 35 maanden voor afloop van de concessie indienen van een verzoek.	<p>Wij bevestigen dat de regeling voor de overnameverplichting ook geldt als de Overeenkomst tussentijds wordt beëindigd.</p> <p>Als de termijn van 35 maanden door tussentijdse beëindiging niet gehaald kan worden, dan zal de Provincie eenzijdig een nieuwe termijn stellen die recht doet aan de belangen van de Provincie en Vervoerder. Dit is toegevoegd aan lid 1 van artikel 4.2.3.</p> <p>Naar aanleiding van uw vraag is tevens het volgende nieuwe lid 3 toegevoegd aan artikel 4.2.3: <i>"De overnameregeling is louter van toepassing indien de Vervoerder er jegens de Provincie voor instaat dat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen uiterlijk op de overdrachtsdatum:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende Dienstregeling te varen,</i> • <i>Gebruiksklaar en, goed onderhouden zijn, en</i> • <i>Aantoonbaar voldoen aan de gestelde eisen voor Schepen in paragraaf 5.1 en met de Schepen voldaan kan worden aan de outputnormen gesteld in artikel 6.4.1</i> <p><i>en neemt daarbij eventuele aanwijzingen van de Provincie in acht. "</i></p>
22	PvE	4.2.3		21	Overname	In dit artikel is geregeld dat provincie in moet stemmen met het verzoek tot overnameverplichting voor de opvolgende opdracht. Om gegadigde en financiers zekerheid te geven dat er sprake is van een overnameverplichting verzoeken we u om de benodigde instemming door opdrachtgever in dit artikel te schrappen?	De benodigde instemming is verwijderd uit het Programma van Eisen.
23	PvE	5.2.1	2	26	Nachtsteiger	Kunt u aangeven tot wanneer de huidige nachtsteiger in Dordrecht door gegadigde kan worden gebruikt?	<p>De huidige locatie voor het afmeren van de Schepen mag vanaf aanvang van de Overeenkomst niet meer gebruikt worden door de Vervoerder.</p> <p>Het vlonder/ponton op de locatie van de huidige nachtsteiger is eigendom van de huidige vervoerder (zie ook het document "01 Inventarisatie materiaal ter overname einde concessie.xlsx" in Bijlage H.1).</p>

24	PvE	5.2.1	2	26	Nachtsteiger	Het lijkt er op dat niet bekend is waar een eventueel nieuw benodigde nachtsteiger kan worden gerealiseerd. Om een goede bieding te kunnen doen is van essentieel belang dat bekend is waar de nieuwe nachtsteiger wordt gerealiseerd en hoe deze wordt gefinancierd. Dit vanwege benodigde infrastructuur voorzieningen, eventueel benodigde laadinfra en de inschatting van de benodigde vaartijden voorafgaande aan de uitvoering van de dienstregeling. Kunt u aangeven welke locaties beschikbaar zijn voor de realisatie van een nachtsteiger, inclusief informatie over een te volgen vergunningetraject?	De Vervoerder kan voor het afmeren van de Schepen een nieuwe nog aan te leggen afmeersteiger op een nader te bepalen locatie (nachtsteiger) huren van de betreffende gemeente of deze zelf aan laten leggen. De Vervoerder is voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het zelf aan laten leggen of huren van een nachtsteiger.
25	PvE	6.1.2	1	37	Andere bijdragen	In paragraaf 6.1.2 geeft u aan dat andere bijdragen bijvoorbeeld kunnen worden verstrekt ter compensatie van eventuele meerkosten voor de aanschaf en exploitatie - inclusief eventueel daadwerkelijk gerealiseerd verlies op te vervangen Schepen - door de Vervoerder van (emissieloze) Schepen in opdracht van de Provincie. Dit geeft weinig duidelijkheid aan inschrijvers. Kunt u hier nader toelichting op geven? Is het bijvoorbeeld mogelijk dat er extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld als inschrijver sneller CO2 reducties bewerkstelligen?	Het is nu nog onzeker of extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld. U kunt bij het doen van uw inschrijving geen rekening houden met deze financiële middelen.
26	PvE	B2		58	Boetebepalingen	De boetebepalingen "In enig jaar wordt het in de Inschrijving toegezegde aandeel Nulemissieschepen in dat Jaar niet gehaald" en "In enig Jaar wordt de maximale CO2-uitstoot per DRU in dat Jaar overschreden" kunnen leiden tot een boete van EUR 10 miljoen. Hoe wordt voorkomen dat partijen strategisch inschrijven door de eerste 8 jaar aan hun (beperkte) toezeggingen te voldoen en in de laatste twee jaar, als de verplichting bestaat ZE te varen, dit niet te doen waardoor de boete lijdt tot een faillissement en de facto geen betaling van de boete?	De Provincie gaat tijdens de looptijd van de Opdracht na in hoeverre gemaakte afspraken worden nagekomen ten aanzien van de door de Vervoerder te leveren prestaties. Onder andere zal zij monitoren of de Vervoerder tijdig (wanneer dit nodig is, bijvoorbeeld in het door u geschetste voorbeeld) maatregelen neemt om te voldoen aan het Programma van Eisen. De Provincie is bevoegd de Overeenkomst zo nodig vroegtijdig te beëindigen conform het gestelde in artikel 24 van de Overeenkomst. In het door u beschreven scenario dat de Vervoerder moedwillig aanstuurt op zijn eigen faillissement (wij zien overigens niet in waarom de Vervoerder dat zou doen), kan de Provincie mogelijk ook de bestuurder van de Vervoerder aansprakelijk stellen voor de schade die de Provincie daardoor lijdt. Zie verder het antwoord op vraag 30.

27	PvE	B2	58	Boetebepalingen	De boetebepaling "De Vervoerder beschikt bij aanvang van de Opdracht niet over een adequaat functionerend systeem voor de OV-chipkaart of een ander betaalsysteem" kan leiden tot een boete van €20.000 die maximaal 1 keer kan worden opgelegd. Betekent dit dat als een vervoerder gedurende de gehele looptijd van het contract niet over een OV-chipkaart of ander betaalsysteem beschikt, en daarmee niet voldoet aan de gestelde eisen in het PvE, geen additionele boetes worden uitgedeeld?	<p>Nee, deze bepaling heeft alleen betrekking op het functioneren van het OV-chipkaartsysteem <u>op het moment van aanvang van de Opdracht</u>. Nadien geldt voor wat betreft de hoogte van een eventuele Boete het gestelde in lid 4 a t/m c van artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen. Onverminderd het recht van de Provincie op nakoming en/of schadevergoeding.</p> <p>De bepaling is wel aangepast door de zinsnede "of een ander betaalsysteem" te verwijderen.</p> <p>De definitie voor Tekortkoming is toegevoegd aan het Programma van Eisen.</p>
28	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder A opgenomen dat afvaarten die meer dan 59 seconden eerder vertrekken worden beboet met 1.000 per keer. De inschatting van gegadigde is dat jaarlijks circa 60 - 100 keer sprake is van een te vroege afvaart. Het gevolg hiervan is dat er structureel sprake zal zijn van een boete van jaarlijks circa 100k, welke gegadigde zal moeten betalen in zijn aanbieding. Wij verzoeken dan ook om deze bepaling te schrappen? Te meer daar reizigers over het algemeen geen hinder ondervinden van een te vroege afvaart.	<p>De Provincie beschouwt meer dan 59 seconden te vroeg vertrekken als onwenselijk. Reizigers die 59 seconden voor vertrektijd (en dus: op tijd) op de Halte aankomen en toch de boot missen ondervinden wel degelijk hinder.</p> <p>Het is ons overigens niet duidelijk waarom u er bij voorbaat al van uitgaat dat er 60 tot 100 keer sprake zal zijn van een te vroege afvaart.</p>
29	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder A opgenomen dat te laat vertrekken of te laat aankomen op een halte kan leiden tot een boete. Gegadigde zal dit moeten betalen in zijn aanbieding. Wij verzoeken om deze bepaling te schrappen? Reizigers ondervinden hier in het algemeen geen hinder van. Daarnaast zijn de reizigers veelal dagjes mensen die ruim de tijd nemen om met fiets in te schepen en met name bij drukte leidt dit bijna altijd tot vertraging.	<p>De aanname is niet juist dat "de reizigers veelal dagjesmensen zijn die ruim de tijd nemen om met fiets in te schepen [...]". Ongeveer de helft van de huidige Reizigers is forens of scholier, de andere helft is recreant. Circa twee van de drie Reizigers heeft een fiets mee. De daldienst naar Kinderdijk (Lijn 202; rechtstreekse verbinding) bestaat wel hoofdzakelijk uit recreanten.</p> <p>De Provincie verwacht een bepaalde kwaliteit van het POW dat een betrouwbare Dienstregeling moet hebben en waarvan niet te veel afgeweken mag worden. Als opdrachtgever wil de Provincie hierop kunnen sturen. De betreffende bepalingen worden om deze reden niet geschrapt. Echter, naar aanleiding van uw vraag zijn wel de volgende wijzigingen doorgevoerd in het Programma van Eisen, Bijlage B2, categorie A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'meer dan 10% van de Afvaarten per maand, gemeten per Halte, vertrekt meer dan 180 seconden te laat'. - 'meer dan 2% van de Afvaarten per maand komt meer dan 180 seconden te laat op de eindhalte'.

30	PvE	B2		58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder overig een boete per procent punt opgenomen van 50.000 euro op het moment dat het toegezegd aandeel nul emissieschepen in enig jaar niet wordt gehaald. Wij verzoeken u om deze boetebepaling terug te brengen naar redelijke proporties, die passen bij de totale overeenkomst. Stel dat gegadigde toezegt dat er vanaf 2022 100% ZE wordt ingezet. Als dit onverwachts met 2 jaar wordt vertraagd leidt dit tot een gedurende 2 jaar jaarlijkse boete van 5 miljoen euro welke gelijk is aan de beschikbare exploitatiesubsidie. Hier boven op wordt gegadigde geconfronteerd met de kosten die voortvloeien uit het inzetten van andere schepen.	De Boete is verplaatst naar categorie C. Het door u aangegeven voorbeeld beschouwt de Provincie nog steeds als zeer onwenselijk. Overigens geldt zoals gesteld in lid 9 van artikel 6.8.2 dat het totale bedrag van opgelegde Boetes per Jaar maximaal 10 procent van de Exploitatiebijdrage in dat Jaar bedraagt (onverminderd het recht van de Provincie op nakoming en op volledige vergoeding van geleden schade). Met de jaarlijkse Exploitatiebijdrage van € 5,0 miljoen (prijspeil 2018), kan de Boete jaarlijks maximaal € 500.000 bedragen.
31	PvE	B2		58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder overig een boete per procent punt opgenomen van 50.000 euro op het moment dat de maximale CO2-uitstoot wordt overschreden. Wij verzoeken u om deze boetebepaling terug te brengen naar redelijke proporties, die passen bij de totale overeenkomst. 10 procent overschrijding leidt bijvoorbeeld reeds tot een boete van 500.000	De Boete is verplaatst naar categorie C. Zie verder de derde alinea in het antwoord op vraag 30.
32	Bestek				Schouw	Mededeling	De Provincie organiseert een schouw op maandag 13 en dinsdag 14 mei 2019 in de avond. Het uiterlijke aanmeldmoment voor de schouw is aangepast naar woensdag 8 mei 2019 voor 17.00 uur. De aanmelddata en data voor de schouw zijn aangepast in het Bestek.

Definitieve Nota van Inlichtingen 1 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland

Datum: 13 mei 2019

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de definitieve Nvl 1 t.o.v. de conceptversie van Nvl 1.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
1	Bestek	1.1		7	Investerings mbt looptijd contract	U schrijft dat investeringen een looptijd van 15 rechtvaardigt. Als de Vervoerder niet vanaf de start al het POW ZE uitvoert, is de overeenkomst echter 10 jaar. Dit impliceert een boekverlies na 10 jaar. Hoe wordt de Inschrijver daarvoor gecompenseerd?	De initiële looptijd van de Opdracht is 10 Jaar. Een looptijd van 15 Jaar is bedoeld als een beloning en tegemoetkoming voor de investeringen die een Vervoerder moet doen voor een vloot die volledig emissieloos is. Er is geen sprake van een compensatieregeling als de Vervoerder niet start met een vloot die volledig emissieloos is. In artikel 4.2.3 van het Programma van Eisen en in Bijlage B9.2 is wel een overnameregeling opgenomen. Leden 3 tot en met 5 van de overnameregeling zijn verduidelijkt.
2	Bestek	3.1.3		19	Papieren inschrijving	Begrijpen wij goed dat inschrijvers zelf mogen kiezen of ze alleen een digitale inschrijving doen, of ook een papieren versie? En kunt u verduidelijken welke versie leidend is in geval van eventuele verschillen?	1. Dat begrijpt u goed. 2. Zoals in paragraaf 3.1.5 van het Bestek staat aangegeven prevaleert de als 'Origineel' aangemerkte papieren versie in geval van tegenstrijdigheden tussen de papieren en de digitale versie van de Inschrijving.
3	Bestek	3.1.5		20	Vorm	Wilt u bevestigen dat de vormvereisten zoals vermeld in art. 3.1.5 alleen van toepassing zijn wanneer inschrijver ervoor kiest om <u>ook</u> een papieren versie in te leveren (3.1.3)?	Dat bevestigen wij. Paragraaf 3.1.5 van het Bestek is op dit punt verduidelijkt door aan te geven dat het gaat om een "eventuele papieren versie van de" Inschrijving.
4	Bestek	6		45	Looptijd	Wilt u bevestigen dat alleen als de volledige concessie vanaf de start 1-1-2022 wordt uitgevoerd met Nulemissieschepen gegadigde uit kan gaan van een looptijd van 15 jaar?	Nee, zoals gesteld in voetnoot 4 van lid 3 van artikel 2.2.1 van het Programma van Eisen geldt een uitzondering voor de over te nemen Schepen als deze worden omgebouwd naar Nulemissieschepen. Als een of meerdere van de over te nemen Schepen wordt omgebouwd naar Nulemissieschepen, hoeft dit Schip/deze Schepen pas uiterlijk binnen 3 maanden na aanvang van de Opdracht te zijn omgebouwd. Wij kunnen wel bevestigen dat als de Vervoerder vanaf de start van de Overeenkomst al het POW daadwerkelijk uitvoert met Nulemissieschepen hij uit kan gaan van een looptijd van de Opdracht van 15 Jaar, met uitzondering van het gestelde in voetnoot 4.

5	Overeenkomst	3.2	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht maximaal kan verlengen tot 31 december 2036? Kunt u een nadere invulling geven van wat wordt bedoeld met maximaal?	In artikel 3 lid 2 staat dat de Provincie de duur van de Opdracht met maximaal vijf Jaar kan verlengen. De Provincie kan derhalve ook besluiten tot een kortere verlenging, bijvoorbeeld met vier Jaar. De Provincie kan de Opdracht bijvoorbeeld ook verlengen tot een nader te bepalen datum in December 2036 (bijvoorbeeld de einddatum van de Dienstregeling van de Nederlandse Spoorwegen). Verlenging op grond van artikel 3 lid 2 laat overigens het bepaalde in artikel 3 lid 4 onverlet.
6	Bestek	6		45	Looptijd	Als de volledige concessie vanaf de start 1-1-2022 wordt uitgevoerd met Nul emissieschepen kan gegadigde uitgaan van een looptijd van 15 jaar. Wilt u bevestigen dat deze norm ook geldt voor reserveschepen en eventueel vraagafhankelijk vervoer?	In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat alle Afvaarten (inclusief Afvaarten voor eventueel Vraaggericht POW en Afvaarten die worden uitgevoerd met een reserveschip) uitgevoerd moeten worden met Nulemissieschepen, met uitzondering van het gestelde in voetnoot 4 van lid 3 van artikel 2.2.1.
7	Overeenkomst	3.2	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht maximaal kan verlengen tot 31 december 2036? Er kunnen voor gegadigde zwaarwegende wijzigingen in omstandigheden zijn die er toe kunnen leiden dat gegadigde af zou willen zien van deze verlenging. Het lukt gegadigde bijvoorbeeld niet om financieringsafspraken te maken, de rente ontwikkelingen zijn over een lange periode onzeker. Wij verzoeken u dan ook om gegadigde te zijner tijd de mogelijkheid te geven af te zien van de mogelijke verlenging.	Wij hebben uw verzoek overgenomen en verwerkt in de Overeenkomst. Een besluit tot verlenging door de Provincie vindt uiterlijk plaats in december 2029 (zie ook lid 1 artikel 2.2.2 van het Programma van Eisen).
8	Bestek	6		46	Verificatiegesprek	Wat is de reden dat het verificatiegesprek in Leeuwarden plaatsvindt?	Het verificatiegesprek vindt plaats in Den Haag. Het Bestek is aangepast op dit punt.
9	PvE	3.2.1		13	Frequentietabel	In voetnoot a bij de frequentietabellen beschrijft u dat de eerste afvaart, die aankomt op de bestemming vanaf het vertrekpunt plaats moet vinden voor het in de tabel genoemde starttijdstip. Vervolgens stelt u dat deze afvaart niet mee telt voor het voldoen aan de frequentie-eis in het uurblok daarna. Begrijpen wij goed dat deze afvaart wel meetelt voor het aantal DRU's? Hetzelfde geldt voor de afvaart na het laatste uurblok genoemd in voetnoot b.	Ja, dat begrijpt u goed voor zowel voetnoot a als b.

10	Overeenkomst	3.4	4	6	Looptijd	In artikel 3.4 van de concept-overeenkomst is geregeld dat opdrachtgever eenzijdig de looptijd van de opdracht onder gelijkblijvende voorwaarden met twee jaar kan verlengen. Er kunnen voor gegadigde zwaarwegende wijzigingen in omstandigheden zijn die er toe kunnen leiden dat gegadigde af zou willen zien van deze verlenging. Het lukt gegadigde bijvoorbeeld niet om financieringsafspraken te maken, de rente ontwikkelingen zijn over een lange periode onzeker. Wij verzoeken u dan ook om gegadigde te zijner tijd de mogelijkheid te geven af te zien van de mogelijke verlenging c.q. over te gaan tot aangepaste voorwaarden.	De Provincie neemt uw verzoek niet over. Deze bepaling is opgenomen in de Overeenkomst om te voorkomen dat - bijvoorbeeld indien aanbesteding van een opdracht voor een aansluitend tijdvak niet heeft geleid tot gunning - er geen vervoerder meer is. Als de Vervoerder aan kan tonen dat verlenging onder gelijkblijvende voorwaarden onredelijk is, kan hij een beroep doen op de hardheidsclausule van artikel 25.
11	PvE	4.1.1	1	19	Nulemissieschepen 2030	In paragraaf 4.1.1 van het PvE staat dat alle schepen die worden ingezet met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen zijn. In het geval een inschrijver er voor kiest een bestaand schip in 2028 of 2029 om te bouwen, moet inschrijver dan nu al gedetailleerd beschrijven hoe hij dat dan gaat doen? Met de wetenschap dat de techniek elk jaar wijzigt / verbetert lijkt dat niet verstandig. En mag in zo'n geval inschrijver de ombouw van een bestaand schip alsnog vervangen door een nieuw schip?	1. Nee, dat hoeft de Inschrijver niet gedetailleerd te beschrijven in zijn Inschrijving. Wel dient de Inschrijver door middel van een onderbouwing aannemelijk te maken dat hij hetgeen hij heeft aangeboden zal waarmaken. Het is een Inschrijver uitdrukkelijk <u>niet</u> toegestaan om nakoming van zijn Inschrijving <u>afhankelijk</u> te maken van onzekere toekomstige (technische) ontwikkelingen. Zie ook het antwoord op vraag 10. 2. Ja, mits wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in lid 11 van artikel 5.1.1 en alle overige toezeggingen uit de Inschrijving en eisen uit het Programma van Eisen, waaronder de outputnormen in artikel 6.4.1. Zie ook het antwoord op vraag 11.
12	PvE	4.1.2		20	Productiemiddelen	De vervoerder is verantwoordelijk voor de aanleg van de productiemiddelen. De Provincie faciliteert hierbij. Bij Nulemissieschepen is van belang dat er langs de routes voldoende laadinfra kan worden gerealiseerd. Hebt u reeds onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de aanleg van deze laadinfra op de diverse routes en halteplaatsen? Hebt u daarnaast reeds onderzocht of er langs de route voldoende elektriciteit beschikbaar is bij de verantwoordelijke netwerkbeheerder?	Voor de antwoorden op uw vragen verwijzen wij naar het "Rapport Verkenning potentiële laad- en waterstoftanklocaties" en de twee bijlagen die reeds zijn opgenomen in Bijlage H.3.

13	PvE	4.2.3		21	Overname	Wilt u bevestigen dat overnameverplichting voor de opvolgende opdracht ook geldt als de overeenkomst tussentijds wordt beëindigd? In dit geval wordt niet voldaan aan het gestelde rondom het binnen 35 maanden voor afloop van de concessie indienen van een verzoek.	<p>Wij bevestigen dat de regeling voor de overnameverplichting ook geldt als de Overeenkomst tussentijds wordt beëindigd.</p> <p>Als de termijn van 35 maanden door tussentijdse beëindiging niet gehaald kan worden, dan zal de Provincie eenzijdig een nieuwe termijn stellen die recht doet aan de belangen van de Provincie en Vervoerder. Dit is toegevoegd aan lid 1 van artikel 4.2.3.</p> <p>Naar aanleiding van uw vraag is tevens het volgende nieuwe lid 3 toegevoegd aan artikel 4.2.3: <i>"De overnameregeling is louter van toepassing indien de Vervoerder er jegens de Provincie voor instaat dat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen uiterlijk op de overdrachtsdatum:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende Dienstregeling te varen,</i> • <i>Gebruiksklaar en, goed onderhouden zijn, en</i> • <i>Aantoonbaar voldoen aan de gestelde eisen voor Schepen in paragraaf 5.1 en met de Schepen voldaan kan worden aan de outputnormen gesteld in artikel 6.4.1 en neemt daarbij eventuele aanwijzingen van de Provincie in acht. "</i>
14	PvE	4.2.3		21	Overname	In dit artikel is geregeld dat provincie in moet stemmen met het verzoek tot overnameverplichting voor de opvolgende opdracht. Om gegadigde en financiers zekerheid te geven dat er sprake is van een overnameverplichting verzoeken we u om de benodigde instemming door opdrachtgever in dit artikel te schrappen?	De benodigde instemming is verwijderd uit het Programma van Eisen.
15	PvE	5.2.1	2	26	Nachtsteiger	Kunt u aangeven tot wanneer de huidige nachtsteiger in Dordrecht door gegadigde kan worden gebruikt?	<p>De huidige locatie voor het afmeren van de Schepen mag vanaf aanvang van de Overeenkomst niet meer gebruikt worden door de Vervoerder.</p> <p>Het vlonder/ponton op de locatie van de huidige nachtsteiger is eigendom van de huidige vervoerder (zie ook het document "01 Inventarisatie materiaal ter overname einde concessie.xlsx" in Bijlage H.1).</p>

16	PvE	5.2.1	2	26	Nachtsteiger	Het lijkt er op dat niet bekend is waar een eventueel nieuw benodigde nachtsteiger kan worden gerealiseerd. Om een goede bieding te kunnen doen is van essentieel belang dat bekend is waar de nieuwe nachtsteiger wordt gerealiseerd en hoe deze wordt gefinancierd. Dit vanwege benodigde infrastructuur voorzieningen, eventueel benodigde laadinfra en de inschatting van de benodigde vaartijden voorafgaande aan de uitvoering van de dienstregeling. Kunt u aangeven welke locaties beschikbaar zijn voor de realisatie van een nachtsteiger, inclusief informatie over een te volgen vergunningetraject?	De Vervoerder kan voor het afmeren van de Schepen een nieuwe nog aan te leggen afmeersteiger op een nader te bepalen locatie (nachtsteiger) huren van de betreffende gemeente of deze zelf aan laten leggen. De Vervoerder is voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het zelf aan laten leggen of huren van een nachtsteiger.
17	Bestek	6.1.1		48	Gunningscriterium G1.1	U noemt de kop 'dienstregeling en onderbouwing DRU's' dat ten minste 30.000 gewogen DRU's moeten worden geboden. Het is ons niet duidelijk of u hier alleen let op de onderbouwing van het nut van DRU's, of dat ook de geboden hoeveelheid DRU's op zich beoordeeld wordt? Het eerste stimuleert tot inzet van zo weinig mogelijk DRU's boven de 30.000, omdat nut en noodzaak bij een toenemend aantal DRU's steeds moeilijker te onderbouwen zijn. Het tweede stimuleert juist het aanbieden van extra DRU's, echter roept de vraag op hoe dit onderwerp zich dan verhoudt tot de andere beoordelingselementen van dit gunningscriterium. Kunt u verduidelijk hoe u beoordeelt?	<p>Conform het gestelde in het Bestek leidt het aanbieden van meer nuttige en effectieve DRU's die zijn afgestemd op de Vervoervraag op verschillende momenten op de dag tot een hogere waardering (zie ook de lijst met voorbeelden in paragraaf 6.1.1). Bij de beoordeling let het beoordelingsteam daarbij op het gestelde in het beoordelingskader van G1.1. Op basis daarvan vormt het beoordelingsteam zich een oordeel over de totale kwaliteitsverhoging voor de Reiziger ten opzichte van het huidige POW.</p> <p>Het is inderdaad denkbaar dat het - zoals u stelt - bij het aanbieden van extra DRU's steeds moeilijker wordt om deze effectief in te zetten. Dat neemt niet weg dat zolang de inzet van extra DRU's bijdraagt aan een hogere kwaliteit voor de Reiziger, deze extra DRU's positief zullen worden gewaardeerd. Het aanbieden van meer DRU's zal in ieder geval niet tot een lagere waardering leiden vergeleken met de situatie waarin deze DRU's niet worden aangeboden.</p> <p>Het is overigens niet per definitie zo dat bijvoorbeeld een Inschrijving A met 35.000 DRU's altijd een hogere waardering zal krijgen dan een Inschrijving B met 34.000 DRU's. Als de DRU's in Inschrijving B veel beter zijn afgestemd op de Vervoervraag, kan Inschrijving B een hogere waardering krijgen. Ook kan Inschrijving B een hogere waardering krijgen als een deel van zijn verbindingen veel sneller wordt gevaren dan in Inschrijving A. Bepalend is niet het aantal DRU's, maar de (duidelijk inzichtelijk gemaakte en met een onderbouwing aannemelijk gemaakte) kwaliteitsverhoging voor de Reiziger.</p>

18	Bestek	6.1.1		49	Opbouw plannen	Voor het Vervoerplan, Uitvoerings- en organisatieplan en het plan Circulariteit van het POW is een opbouw van de plannen voorgeschreven waarbij de beschrijving van de maatregelen en de beschrijving 'Realisme en onderbouwde effecten' per maatregel in twee verschillende hoofdstukken staan. Voor de leesbaarheid van de plannen heeft het echter onze voorkeur om direct na de beschrijving van elke maatregel het realisme en de effecten van de maatregelen in een hoofdstuk te benoemen. Kunt u dit aanpassen?	Uw verzoek is overgenomen in het Bestek.
19	Bestek	6.1.1		49	Vervoerplan	In het kader van Beoordeling G1.1: Vervoerplan ligt veel nadruk op samenhang tussen de maatregelen. In punt 3 (pagina 48) wordt dit summier genoemd. Kunt u samenhang verduidelijken? Wij zien geen samenhang tussen bijvoorbeeld een hogere frequentie Dordrecht-Zwijndrecht enerzijds en sneller varen op Dordrecht-Rotterdam anderzijds. Hoe moet Inschrijver dan samenhang aantonen?	In het Bestek is het punt Samenhang verwijderd bij G1.1 en G3.2 en bij G1.2 aangescherpt.
20	PvE	6.1.2	1	37	Andere bijdragen	In paragraaf 6.1.2 geeft u aan dat andere bijdragen bijvoorbeeld kunnen worden verstrekt ter compensatie van eventuele meerkosten voor de aanschaf en exploitatie - inclusief eventueel daadwerkelijk gerealiseerd verlies op te vervangen Schepen - door de Vervoerder van (emissieloze) Schepen in opdracht van de Provincie. Dit geeft weinig duidelijkheid aan inschrijvers. Kunt u hier nader toelichting op geven? Is het bijvoorbeeld mogelijk dat er extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld als inschrijver sneller CO2 reducties bewerkstelligen?	Het is nu nog onzeker of extra financiële middelen beschikbaar worden gesteld. U kunt bij het doen van uw inschrijving geen rekening houden met deze financiële middelen.
21	Bestek	6.2.1	1	53	Nieuwe Nulemissieschepen	Voor Nieuwe Nulemissieschepen die de inschrijver tijdens de looptijd van de opdracht laat instromen moet aangetoond worden dat er sprake is van een Nulemissieschip. U geeft aan dat dit bijvoorbeeld kan aan de hand van gevalideerde productieplannen van de scheepsbouwer van het desbetreffende schip. Op het moment dat inschrijver echter als plan heeft om een Nulemissieschip over een aantal jaar (bijv. 2027) in te laten stromen dan is het niet realistisch dat een gevalideerd productieplan ophanden is en bovendien worden nieuwe ontwikkelingen in de techniek dan buiten beschouwing gelaten. Hoe gaat de opdrachtgever hiermee om? Wordt de inschrijver enige flexibiliteit geboden?	Ja, wij bieden de Inschrijver enige flexibiliteit, uitsluitend ten aanzien van Nieuwe Nulemissieschepen die tijdens de looptijd van de Opdracht instromen. Indien een Inschrijver op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Nulemissieschip dat hij tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen, dient de Inschrijver aannemelijk te maken dat hij op de aangeboden instroomdatum zal kunnen beschikken over Nulemissieschepen met het door hem aangeboden aantal zitplaatsen, bijvoorbeeld door te wijzen naar verschillende typen schepen die nu reeds op de markt verkrijgbaar zijn (waarbij de uiteindelijke keuze voor een van deze schepen, dan wel een tegen die tijd beschikbaar nieuw type op een later tijdstip mag worden gemaakt). Het is een Inschrijver uitdrukkelijk <u>niet</u> toegestaan de instroom van Nieuwe Nulemissieschepen tijdens de looptijd van de Opdracht <u>afhankelijk</u> te maken van onzekere toekomstige (technische) ontwikkelingen. Dit is verduidelijkt in het Bestek.

22	Bestek	6.2.1	53	Vlootopbouw	Op pagina 53 van bestek (6.2.1) staat dat inschrijver een overzicht van de te gebruiken schepen opneemt. Is het toegestaan om (na goedkeuring door Provincie) dit na gunning te wijzigen voor een vlootconfiguratie die nog beter aansluit bij de milieudoelstellingen en aan alle eisen en toegezegde kwaliteit voldoet?	Ja, zie ook het antwoord op vraag 19 (punt 2). De Provincie zal uitsluitend instemmen met vervanging van een Nulemissieschip indien de Inschrijver op elk van de relevante Gunningscriteria minimaal een gelijke score had behaald indien het vervangende Schip reeds in zijn Inschrijving zou zijn vermeld.
23	PvE	B2	58	Boetebepalingen	De boetebepalingen "In enig jaar wordt het in de Inschrijving toegezegde aandeel Nulemissieschepen in dat Jaar niet gehaald" en "In enig Jaar wordt de maximale CO2-uitstoot per DRU in dat Jaar overschreden" kunnen leiden tot een boete van EUR 10 miljoen. Hoe wordt voorkomen dat partijen strategisch inschrijven door de eerste 8 jaar aan hun (beperkte) toezeggingen te voldoen en in de laatste twee jaar, als de verplichting bestaat ZE te varen, dit niet te doen waardoor de boete lijdt tot een faillissement en de facto geen betaling van de boete?	De Provincie gaat tijdens de looptijd van de Opdracht na in hoeverre gemaakte afspraken worden nagekomen ten aanzien van de door de Vervoerder te leveren prestaties. Onder andere zal zij monitoren of de Vervoerder tijdig (wanneer dit nodig is, bijvoorbeeld in het door u geschetste voorbeeld) maatregelen neemt om te voldoen aan het Programma van Eisen. De Provincie is bevoegd de Overeenkomst zo nodig vroegtijdig te beëindigen conform het gestelde in artikel 24 van de Overeenkomst. In het door u beschreven scenario dat de Vervoerder moedwillig aanstuurt op zijn eigen faillissement (wij zien overigens niet in waarom de Vervoerder dat zou doen), kan de Provincie mogelijk ook de bestuurder van de Vervoerder aansprakelijk stellen voor de schade die de Provincie daardoor lijdt. Zie verder het antwoord op vraag 30.
24	PvE	B2	58	Boetebepalingen	De boetebepaling "De Vervoerder beschikt bij aanvang van de Opdracht niet over een adequaat functionerend systeem voor de OV-chipkaart of een ander betaalsysteem" kan leiden tot een boete van €20.000 die maximaal 1 keer kan worden opgelegd. Betekent dit dat als een vervoerder gedurende de gehele looptijd van het contract niet over een OV-chipkaart of ander betaalsysteem beschikt, en daarmee niet voldoet aan de gestelde eisen in het PvE, geen additionele boetes worden uitgedeeld?	Nee, deze bepaling heeft alleen betrekking op het functioneren van het OV-chipkaartsysteem <u>op het moment van aanvang van de Opdracht</u> . Nadien geldt voor wat betreft de hoogte van een eventuele Boete het gestelde in lid 4 a t/m c van artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen. Onverminderd het recht van de Provincie op nakoming en/of schadevergoeding. De bepaling is wel aangepast door de zinsnede "of een ander betaalsysteem" te verwijderen. De definitie voor Tekortkoming is toegevoegd aan het Programma van Eisen.
25	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder A opgenomen dat afvaarten die meer dan 59 seconden eerder vertrekken worden beboet met 1.000 per keer. De inschatting van gegadigde is dat jaarlijks circa 60 - 100 keer sprake is van een te vroege afvaart. Het gevolg hiervan is dat er structureel sprake zal zijn van een boete van jaarlijks circa 100k, welke gegadigde zal moeten beprijzen in zijn aanbieding. Wij verzoeken dan ook om deze bepaling te schrappen? Te meer daar reizigers over het algemeen geen hinder ondervinden van een te vroege afvaart.	De Provincie beschouwt meer dan 59 seconden te vroeg vertrekken als onwenselijk. Reizigers die 59 seconden voor vertrektijd (en dus: op tijd) op de Halte aankomen en toch de boot missen ondervinden wel degelijk hinder. Het is ons overigens niet duidelijk waarom u er bij voorbaat al van uitgaat dat er 60 tot 100 keer sprake zal zijn van een te vroege afvaart.

26	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder A opgenomen dat te laat vertrekken of te laat aankomen op een halte kan leiden tot een boete. Gegadigde zal dit moeten beprijzen in zijn aanbieding. Wij verzoeken om deze bepaling te schrappen? Reizigers ondervinden hier in het algemeen geen hinder van. Daarnaast zijn de reizigers veelal dagjes mensen die ruim de tijd nemen om met fiets in te schepen en met name bij drukte leidt dit bijna altijd tot vertraging.	De aanname is niet juist dat "de reizigers veelal dagjesmensen zijn die ruim de tijd nemen om met fiets in te schepen [...]". Ongeveer de helft van de huidige Reizigers is forens of scholier, de andere helft is recreant. Circa twee van de drie Reizigers heeft een fiets mee. De daldienst naar Kinderdijk (Lijn 202; rechtstreekse verbinding) bestaat wel hoofdzakelijk uit recreanten. De Provincie verwacht een bepaalde kwaliteit van het POW dat een betrouwbare Dienstregeling moet hebben en waarvan niet te veel afgeweken mag worden. Als opdrachtgever wil de Provincie hierop kunnen sturen. De betreffende bepalingen worden om deze reden niet geschrapt. Echter, naar aanleiding van uw vraag zijn wel de volgende wijzigingen doorgevoerd in het Programma van Eisen, Bijlage B2, categorie A: - 'meer dan 10% van de Afvaarten per maand, gemeten per Halte, vertrekt meer dan 180 seconden te laat'. - 'meer dan 2% van de Afvaarten per maand komt meer dan 180 seconden te laat op de eindhalte'.
27	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder overig een boete per procent punt opgenomen van 50.000 euro op het moment dat het toegezegd aandeel nul emissieschepen in enig jaar niet wordt gehaald. Wij verzoeken u om deze boetebepaling terug te brengen naar redelijke proporties, die passen bij de totale overeenkomst. Stel dat gegadigde toezegt dat er vanaf 2022 100% ZE wordt ingezet. Als dit onverwachts met 2 jaar wordt vertraagd leidt dit tot een gedurende 2 jaar jaarlijkse boete van 5 miljoen euro welke gelijk is aan de beschikbare exploitatiesubsidie. Hier boven op wordt gegadigde geconfronteerd met de kosten die voortvloeien uit het inzetten van andere schepen.	De Boete is verplaatst naar categorie C. Het door u aangegeven voorbeeld beschouwt de Provincie nog steeds als zeer onwenselijk. Overigens geldt zoals gesteld in lid 9 van artikel 6.8.2 dat het totale bedrag van opgelegde Boetes per Jaar maximaal 10 procent van de Exploitatiebijdrage in dat Jaar bedraagt (onverminderd het recht van de Provincie op nakoming en op volledige vergoeding van geleden schade). Met de jaarlijkse Exploitatiebijdrage van € 5,0 miljoen (prijsspeil 2018), kan de Boete jaarlijks maximaal € 500.000 bedragen.
28	PvE	B2	58	Boetebepalingen	In de boetebepalingen is onder overig een boete per procent punt opgenomen van 50.000 euro op het moment dat de maximale CO2-uitstoot wordt overschreden. Wij verzoeken u om deze boetebepaling terug te brengen naar redelijke proporties, die passen bij de totale overeenkomst. 10 procent overschrijding leidt bijvoorbeeld reeds tot een boete van 500.000	De Boete is verplaatst naar categorie C. Zie verder de derde alinea in het antwoord op vraag 30.
29	Bestek	Bijlage G		Personeelsopgave Ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor de laatste 3 jaar zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende Nota van Inlichtingen.

30	Bestek	Stform F	72	Model bankgarantie	Is de tekst van de model bankgarantie kortgesloten met een gerenommeerde bank/verzekeringsmaatschappij, welke op basis van dit model bereid zou zijn de garantie te verstrekken?	<p>Het betreft een standaardmodel en in eerdere (OV-)aanbestedingen is gebleken dat banken/verzekeringsmaatschappijen bereid zijn een dergelijke bankgarantie af te geven.</p> <p>De Inschrijver is zelf verantwoordelijk voor het kortsluiten van de bankgarantie. Als uw bank/verzekeringsmaatschappij verzoeken heeft tot wijzigingen of aanscherpingen, kunt u deze verzoeken doorgeven via een volgende Nota van Inlichtingen.</p>
31	Bestek		61	Standaardformulieren	Wij treffen niet alle standaardformulieren separaat en bewerkbaar aan. Wilt u de ontbrekende formulieren alsnog toevoegen?	Het is ons niet duidelijk welk Standaardformulier u mist. In het Bestek zijn Standaardformulieren opgenomen in Word-formaat. Standaardformulieren met andere formaten zijn opgenomen in de CTM-map Standaardformulieren.
32	Bestek			Schouw	Mededeling	De Provincie organiseert een schouw op maandag 13 en dinsdag 14 mei 2019 in de avond. Het uiterlijke aanmeldmoment voor de schouw is aangepast naar woensdag 8 mei 2019 voor 17.00 uur. De aanmelddata en data voor de schouw zijn aangepast in het Bestek.

Concept Nota van Inlichtingen 2 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 14 juni 2019

Er is in deze versie een gewijzigd antwoord op vraag 13 t.o.v. Nvl-1 opgenomen. Vanaf vraag 33 zijn nieuwe vragen en antwoorden opgenomen.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie																																			
13	Bestek	Bijlage G			Personeelsopgave Ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor de laatste 3 jaar zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	<p>Onderstaande gegevens zijn verstrekt door Aquabus.</p> <p>Ziekteverzuimpercentages</p> <table> <tr> <td>Periode</td> <td>ZVP</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>: 9,93%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>: 10,89%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>: 12,34%</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>: 11,05%</td> </tr> </table> <p>Toelichting: ZVP (Ziekte Verzuimpercentage) = Aantal verzuimdagen in periode/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>Onderscheid naar duur van verzuim</p> <table> <thead> <tr> <th>Periode</th> <th>Kort</th> <th>Middellang</th> <th>Lang</th> <th>Extra lang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2016:</td> <td>0,84% (K)</td> <td>0,94% (M)</td> <td>7,03% (L)</td> <td>1,11% (X)</td> </tr> <tr> <td>2017:</td> <td>0,76% (K)</td> <td>1,00% (M)</td> <td>1,75% (L)</td> <td>7,39% (X)</td> </tr> <tr> <td>2018:</td> <td>0,82% (K)</td> <td>1,44% (M)</td> <td>5,52% (L)</td> <td>4,56% (X)</td> </tr> <tr> <td>Totaal:</td> <td>0,81% (K)</td> <td>1,06% (M)</td> <td>3,72% (L)</td> <td>5,46% (X)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Toelichting: Kort Verzuimpercentage (1-7 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 1-7 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode Middellang Verzuimpercentage (8-42 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 8-42 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode Lang Verzuimpercentage (43-365 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 43-365 dagen/Gemiddelde</p>	Periode	ZVP	2016	: 9,93%	2017	: 10,89%	2018	: 12,34%	Totaal	: 11,05%	Periode	Kort	Middellang	Lang	Extra lang	2016:	0,84% (K)	0,94% (M)	7,03% (L)	1,11% (X)	2017:	0,76% (K)	1,00% (M)	1,75% (L)	7,39% (X)	2018:	0,82% (K)	1,44% (M)	5,52% (L)	4,56% (X)	Totaal:	0,81% (K)	1,06% (M)	3,72% (L)	5,46% (X)
Periode	ZVP																																									
2016	: 9,93%																																									
2017	: 10,89%																																									
2018	: 12,34%																																									
Totaal	: 11,05%																																									
Periode	Kort	Middellang	Lang	Extra lang																																						
2016:	0,84% (K)	0,94% (M)	7,03% (L)	1,11% (X)																																						
2017:	0,76% (K)	1,00% (M)	1,75% (L)	7,39% (X)																																						
2018:	0,82% (K)	1,44% (M)	5,52% (L)	4,56% (X)																																						
Totaal:	0,81% (K)	1,06% (M)	3,72% (L)	5,46% (X)																																						

										<p>Aantal verzuimdagen in periode van een week tot een maand, gemiddeld personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>Extra lang Verzuimpercentage (>=366 dagen)= Aantal verzuimdagen in periode >= 366 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>NB: Deze cijfers hebben betrekking op het gehele personeelsbestand van Aquabus, dus niet beperkt tot de werknemers die voor meer dan 50% werkzaam zijn voor POW DRD. Ziekteverzuimrapportages ten aanzien van specifiek deze laatste groep zijn niet beschikbaar. Aquabus is van mening dat de totaalcijfers ook een goed beeld geven van het verzuim van POW DRD.</p>
33	PvE	B14.1	2.4	10	Golfhinderonderzoek	Zoals aangegeven in bijlage B14.1 - Golfhinderonderzoek, willen wij graag in het bezit komen van het rapport Bos et al. (2008), zoals beschreven in paragraaf 2.4 Golfhinderonderzoek 2006-2008.				Het Golfhinderonderzoek 2006-2008 is als bijlage B14.2 toegevoegd aan aanbestedingsdocumenten. U treft het document bij de publicatiedocumenten in de submap 'Bijlagen PvE'.
34	Bestek	5.3.5	b.ii		Leveranciersafspraken	In dit artikel stelt u dat inschrijver bij gunning binnen 4 weken definitieve overeenkomsten beschikbaar moet hebben van leveranciers voor tijdige levering van schepen. In nota van inlichtingen 1 maakte u duidelijk dat het, voor Nulemissieschepen die eventueel pas in een later stadium instromen, aannemelijk maken van het beschikken over een Nulemissieschip op de aangeboden instroomdatum voldoende is. Graag vragen wij u dan ook om de bepaling in dit artikel ook aan te passen.				Ja, dit bevestigen wij. Paragraaf 5.3.5 is overeenkomstig hetgeen bepaald in Nota van Inlichtingen 1 aangepast.
35	Bestek	6.2.1		53	Nulemissieschepen	Bij Nulemissieschepen wordt er meestal voor gezorgd dat de aandrijving van deze schepen nulemissie is. Om de betrouwbare inzet van deze schepen te verhogen worden de aanwezige batterijen volledig gebruikt voor de aandrijving van het schip. Voor overige benodigde energie aan boord (verwarming, elektriciteit aan boord) wordt veelal gebruik gemaakt van generators welke draaien op (bio) diesel, waardoor bij deze overige benodigde energie geen sprake is van nul emissie. Bent u bereid om de definitie van een Nulemissieschip zodanig aan te passen dat wordt toegestaan dat overige benodigde energie wordt verkregen met gebruik van generatoren.				Nee. Hier mag niet van afgeweken worden; dat zou afbreuk doen aan het nul-emissie principe.

36	Overeenkomst	15	14	Bus elektrisch	<p>Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus elektrisch. Feitelijk leidt dit er toe dat er in het indexeringsmechanisme slechts marginaal (5% weging) rekening wordt gehouden met eventuele fluctuaties in de prijs van energie. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Te meer omdat het in praktijk niet mogelijk is om prijsafspraken met energieleveranciers te maken voor een periode langer dan 3 jaar. Wij verzoeken u dan ook om het indexeringsmechanisme aan te passen in de vorm van het opnemen van een specifieke brandstofclausule in de overeenkomst.</p>	<p>De index Bus elektrisch wordt als volgt aangepast:</p> <p>De zwaarte van de energiecomponent wordt opgehoogd met 10 procentpunt. De overige componenten worden naar rato verlaagd.</p> <p>Als bijvoorbeeld de gewichten als volgt zijn in de oorspronkelijke index:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Loon 59% - Energie 4% - Overig 37% <p>Dan worden de gewichten van de index voor het POW als volgt aangepast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Loon $(59 / 0,96 * 0,86 =) 52,85416667\%$ - Energie $(4 + 10 =) 14\%$ - Overig $(37 / 0,96 * 0,86 =) 33,14583333\%$ 	
37	Overeenkomst	15	14	Indexering	<p>Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus elektrisch. Fluctuaties van de brandstofprijs voor (bio) diesel zijn volledig voor rekening en risico van vervoerder. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Ook hier geldt dat het niet mogelijk is om prijsafspraken met leveranciers te maken voor een periode van langer dan 3 jaar. Wij verzoeken dan ook bij het indexeringsmechanisme rekening te houden met de periode dat er nog geen gebruik wordt gemaakt van Nulemissieschepen. Dit bijvoorbeeld in de vorm van het opnemen van een specifieke brandstofclausule in de overeenkomst.</p>	<p>Uw verzoek wordt niet overgenomen. Wel is de energiecomponent in de index opgehoogd: zie het antwoord op vraag 36.</p>	
38	Overeenkomst	15	1	14	Indexering	<p>In dit artikel verwijst u naar paragraaf 6.4.2 van het Bestek voor de uitzondering van de indexatie van het marketingbudget. Deze paragraaf is echter niet terug te vinden in het bestek. Daarnaast is het ons ook niet duidelijk waarom het marketingbudget pas per 1 januari 2023 voor het eerst geïndexeerd zou mogen worden. Wij verzoeken u dan ook om deze uitzondering te schrappen.</p>	<p>De uitzondering is weggehaald uit de Overeenkomst.</p> <p>In de vorige versie van de Overeenkomst had overigens verwezen moeten worden naar paragraaf 6.4.2 in plaats van naar 6.3.2.</p>
39	Overeenkomst	21	19	Verpandingsverbod	<p>Gegadigde verzoekt dat dit artikel wordt geschrapt. Bij het maken van financieringsafspraken met banken is verpanding gebruikelijk naast vormen van hypotheek, financiële lease en operationele lease. Opnemen van dit artikel bemoeilijkt het verkrijgen van een passende financiering voor de gegadigde.</p>	<p>Wij handhaven artikel 21. De voorwaarden die worden verbonden aan het verlenen van toestemming met verpanding, zijn naar ons oordeel noodzakelijk om de continuïteit van het POW te garanderen.</p>	

40	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Hoe worden nut en meerwaarde van oproepgestuurd vervoer POW beoordeeld in het vervoerplan? Acht u het bijvoorbeeld verantwoord om een schip een uur te laten varen voor eventueel 1 reiziger? Zo niet, wat is wat u betreft een minimum aantal?	Het is aan de Inschrijver om nut en meerwaarde van het vervoer aan te tonen / te onderbouwen. Daarbij is het aan de Inschrijver om te onderbouwen dat het Vraaggericht POW passend is bij de Vervoervraag op verschillende momenten op de dag. De Provincie zal de duidelijkheid van de aangeboden maatregelen, het realisme van het aangeboden vervoersplan en de effecten van het vervoersplan op de vervoerskwaliteit voor de Reizigers beoordelen.
41	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Mag het aanbieden van oproepgestuurd vervoer buiten de in het PvE genoemde minimumeisen zich beperken tot het alleen reserveren via een app?	Uitsluitend wanneer alle in lid 2 van artikel 3.2.1 voorgeschreven verbindingen met Vast POW worden uitgevoerd (dus ook de verbinding van en naar Sliedrecht) en aanvullend daarbovenop Vraaggericht POW wordt aangeboden, is het toegestaan om de wijze van reserveren te beperken tot reserveren via het internet (bijvoorbeeld met behulp van een app). Dit is verduidelijkt in lid 3 van artikel 3.4.4. Voor de duidelijkheid: het is dus niet toegestaan dat de Vervoerder onderscheid maakt tussen twee vormen van Vraaggericht POW: in lid 2 van artikel 3.2.1 voorgeschreven Vraaggericht POW dat ook telefonisch kan worden besteld, en daarnaast niet-voorgeschreven Vraaggericht POW dat alleen via het internet kan worden besteld.
42	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Moet het oproepgestuurd vervoer bekend en zichtbaar zijn bij OV 9292 en andere reisapp's?	Ja, dit is verduidelijkt in lid 1 van artikel 5.6.6 van het Programma van Eisen.
43	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	De DRU's voor vraaggericht POW tellen voor 20% mee. De kosten van vraaggericht POW zijn volgens een eerste inschatting fors hoger dan 20%. Er is sprake van vaste kosten door investering in schepen en de personeelslasten zijn gekoppeld aan de vigerende cao. Daarnaast leidt de bemensing van een telefooncentrale tot extra vaste kosten. Wij verzoeken u dan ook om het percentage van 20% te verhogen naar 80%.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende Nota van Inlichtingen.

44	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Wat zijn uw regels voor oproepgestuurd vervoer ten aanzien van reserveringskosten en afwijkende / hogere reiskosten voor de reiziger?	<p>In lid 3 van artikel 3.4.4 is verduidelijkt dat er geen reserveringskosten mogen worden gerekend voor Vraaggericht POW.</p> <p>Voor de omgang met eventuele wijzigingen in tarieven ten opzichte van de huidige opdracht wordt verwezen naar lid 5 van artikel 5.5.1 van het Programma van Eisen. Voor de duidelijkheid: gunning van de Opdracht houdt niet automatisch in dat toestemming wordt verleend voor in de Inschrijving voorgestelde tarieven (zie ook lid 7 van artikel 5.5.1).</p> <p>Tariefvoorstellen worden overigens beoordeeld bij Gunningscriterium G3.2.</p>
45	PvE	3.2.1	1	12	DRU's per jaar	Wegingsfactoren voor DRU's gaan binnen het OV in de regel voor het inzetten van extra materieel in de spitsuren. Waarom kent u geen weging toe aan de inzet van schepen voor het varen van de verhoogde frequentie in de ochtendspits.	<p>Aan lid 1 van artikel 3.2.1 is de volgende zin toegevoegd:</p> <p>"Aanvullend geldt dat DRU's tijdens de Spits voor 115% meetellen en DRU's buiten de Spits voor 95%."</p> <p>Voor de duidelijkheid: de wegingsfactoren die worden gehanteerd bij Gunningscriterium G2.1 blijven ongewijzigd.</p>
46	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Ten opzichte van de huidige dienstregeling is de frequentie tussen Dordrecht - Rotterdam en Alblasserdam - Rotterdam 's morgens opgehoogd van 2 naar 3 keer per uur. Gevolg hiervan is dat er zal moeten worden geïnvesteerd in 1-2 extra schepen met bijbehorende operationele lasten. Dit terwijl de beschikbare exploitatiebijdrage is verlaagd. Wij verzoeken dan ook om frequentie voor deze verbindingen 's morgens terug te brengen naar 2 keer per uur dan wel de exploitatiesubsidie navenant te verhogen.	De minimum basisfrequentie verlagen wij naar 2 keer per uur, maar er dient wel tussen 07:00 en 08:00 uur ten minste één extra afvaart in één richting, te weten van Dordrecht naar Rotterdam Erasmusbrug, te worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor Alblasserdam naar Rotterdam Erasmusbrug. Dit is aangepast in lid 2 van artikel 3.2.1 van het Programma van Eisen.
47	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	De regel voor ook afvaarten voor en na de genoemde tijdsblokken is duidelijk. Vraag is of het verplicht in beide richtingen vervangen kan worden door alleen in de spitsrichting dit principe toe te passen.	Uw vraag is ons niet geheel duidelijk. Als uw vraag al niet is beantwoord met de antwoorden op onder andere vragen 48 en 50, kunt u verduidelijken of en waarom er specifieke verbindingen zijn waar u het door u genoemde principe zou willen toepassen?

48	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	De verplichte tijdsblokken naar Rotterdam en naar Kinderdijk sluiten naadloos op elkaar aan. Hier wordt het toepassen van de regel van ook afvaarten voor en na genoemde tijdsblokken wel heel lastig inpasbaar. Voor een enkele afvaart is dan een extra schip nodig. Vraag: Kan het verplichte tijdsblok voor het varen naar Kinderdijk opgeschoven worden naar 10:00 of 11:00 uur. Dit sluit ook beter aan bij het gedrag van de toerist. Vraag graag beantwoorden in combinatie met voorgaande vraag over verplicht in beide richtingen varen.	Uw verzoek is overgenomen in de tabel in lid 2 van artikel 3.2.1 van het Programma van Eisen. De volgende tekst is verder toegevoegd aan lid 2 (voetnoot e): "De tussenliggende gemeenten Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk dienen ten minste 1 keer per uur 1 vaste Afvaart te hebben op werkdagen tussen 07.00 uur en 18.30 uur en op zaterdagen tussen 8.00 uur en 20.00 uur."
49	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Is het een correcte interpretatie van de tabel dat de eerste aankomst vanuit Rotterdam in Kinderdijk om 09:00 uur moet zijn? Aangezien dit kostenverhogend werkt, er is immers een overlap met de ochtendspits (07:00-09:00 uur) en de geëiste frequenties tussen Dordrecht en Rotterdam. Kan de frequentietabel voor Rotterdam - Kinderdijk qua startmoment opschuiven van 09:00 naar 10:00 of 10:30 uur ?	Zie het antwoord op vraag 48.
50	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Voetnoot a: geldt dit ook voor de verbinding in omgekeerde richting, dus dat er ook een eerste schip dient aan te komen op een halte in Papendrecht (vanuit een halte in Dordrecht) vóór 09:00 uur. Aangezien in de tabel ook v.v. vermeld staat.	Nee. Voetnoot a geldt alleen voor de richting van vertrekpunt naar bestemming (en hier dus niet v.v.).
51	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Volgens voetnoot a. dient er ook een afvaart te zijn vanuit Kinderdijk richting Rotterdam met een aankomsttijd voor 09:00 te zijn. Is dit correct, de verwachte vervoervraag zal in onze ogen zeer laag zijn, aangezien Kinderdijk meer een bestemming is dan een herkomstgebied?	Nee. Zie ook de antwoorden op vragen 48 tot en met 50.
52	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Volgens voetnoot c. dienen er in het genoemde tijdsblok de genoemde minimale frequenties in de aankomstmomenten op de bestemming en op het vertrekpunt te worden geboden. In de ochtend spits tussen Dordrecht en Rotterdam betekent dit dat er tussen 08:00 en 09:00 uur drie aankomsten en drie vertrekken in zowel Dordrecht als Rotterdam dienen te zijn richting respectievelijk Rotterdam en Dordrecht. Is dit correct, aangezien dit leidt tot de overlap met bijvoorbeeld de geëiste frequentie tussen Rotterdam en Kinderdijk en dus tot extra investeringen in benodigd materieel en extra operationele kosten?	Zie het antwoord op vragen 46, 48 en 49.
53	PvE	3.2.1	2	13	DRU's per jaar	Is het inschrijvers toegestaan in hun inschrijving andere ingangsdata voor de zomer- en winterdienstregeling voor te stellen?	Ja. Het is toegestaan om andere ingangsdata te hanteren voor de zomer- en/of winterperiode, mits de zomerperiode ten minste een gelijke lengte behoudt. Dit is verduidelijkt in lid 2 van artikel 3.2.1.

54	PvE	3.4.1	-	14	Vervoerplicht	De eisen die u stelt ten aanzien van de Vervoerplicht kennen een sterk kostenopdrijvend effect. In het gebied bevinden zich (toeristische) trekpleisters (met name Kinderdijk) waar op bepaalde dagen/momenten sprake kan zijn van een sterke piek in de vervoervraag. U maakt op dit moment geen uitzondering op de vervoerplicht bij dergelijke gevallen (behoudens het vervoer van fietsen tijdens grote evenementen), wij verzoeken u een uitzondering op de vervoerplicht toe te voegen bij sterke incidentele pieken in de vervoervraag.	Uw verzoek wordt niet overgenomen. Uitzonderingen op de vervoerplicht voor de fiets zijn naar oordeel van de Provincie slechts geoorloofd wanneer de Reiziger hiervan tijdig op de hoogte kan worden gesteld door de Vervoerder zoals het geval is bij (grote) evenementen. Bij sterke incidentele pieken in de vervoersvraag is dit niet het geval en blijft derhalve de vervoerplicht gehandhaafd.
55	PvE	3.4.5	2	16	Uitval	De provincie heeft het recht om bij uitval de exploitatiebijdrage naar rato te verlagen. Graag ontvangt gegadigde nadere richtlijnen over wanneer provincie dit recht gaat uitoefenen.	Zie voor het antwoord op uw vraag lid 8d van artikel 12 van de Overeenkomst.
56	PvE	4.2.3	0	22	Overname schepen	Bij de bouw van een schip is sprake van een bouwtijd van 1 tot 2 jaar. Wilt u bevestigen dat bij tussentijdse beëindiging reeds bestelde schepen, maar nog niet operationeel beschikbaar zijn, ook in aanmerking komen voor de overnameregeling.	De Provincie is bereid om in voorkomend geval in overleg te treden met de Vervoerder. De Provincie kan - zonder daartoe verplicht te zijn - de overnameverplichting van toepassing verklaren (zie ook lid 2 van artikel 4.2.3). De Provincie kan het van toepassing verklaren van de overnameverplichting in het door u beschreven geval echter niet op voorhand toezeggen. Een van de voorwaarden van artikel 4.2.3 om in aanmerking te komen voor de overnameregeling is immers dat de Schepen in reguliere exploitatie voor de Opdracht moeten zijn.
57	PvE	5.1.2	7		Golfhinder	Kunt u bevestigen dat inschrijvers mogen aannemen dat met het geëiste in lid 10, 11 en 12 invulling wordt gegeven aan het vereiste in lid 7?	De Provincie kan in voorkomend geval niet bevestigen dat altijd is voldaan aan lid 7.
58	PvE	5.1.2	12		Golfhinder	Kunt u bevestigen dat schepen met een vaarsnelheid lager dan 40 km/h, maar hoger dan 20 km/h slechts moeten voldoen aan de eis in lid 12? Zo niet, wilt u dan verduidelijken hoe de eisen uit lid 11 en lid 12 aan de snelheid gerelateerd moeten worden, aangezien de genoemde factoren niet in lineair verband tot elkaar staan?	Bij maximale vaarsnelheid groter dan 27 km/u maar kleiner dan 40 km/u, moet bij deze maximale vaarsnelheid aan norm (11) worden voldaan. Tevens geldt de norm (12) bij varen met 20 km/u. Bij maximale vaarsnelheid kleiner dan 27 km/u, hoeft alleen aan de norm (12) te worden voldaan bij snelheid 20 km/u.
59	PvE	5.5.2	0	30	Tarieven	Bij de huidige concessie zijn afspraken met de vervoerder gemaakt dat de tarieven tot en met 2021 niet worden geïndexeerd. De gevraagde aanbidding is gebaseerd op prijspeil 2018. Bent u bereid om de nieuwe concessiehouder te compenseren voor de gemiste LTI tariefverhogingen in 2019, 2020 en 2021?	Nee. Dit is een uitvoering van het PS amendement 578 om de tarieven van het openbaar vervoer te verlagen tot het einde van de huidige concessie. Er is door PS geen extra budget beschikbaar gesteld voor de nieuwe Opdracht.
60	PvE	B1		56	Definitie Vraaggericht POW	Kunt u de definitie van Vraaggericht POW' verduidelijken? Een beperkte dienstregeling met vaste afvaartijden voor een geringe vervoervraag lijkt ook binnen de definitie te vallen. Of bedoelt u: oproep gestuurd vervoer, waarbij de reiziger zich vooraf moet melden om vervoerd te worden?	Oproepafhankelijk vervoer wordt bedoeld. In de definitie is verduidelijkt dat het gaat om oproepafhankelijke Afvaarten.

61	PvE	B9.2	5		Overnameregeling	Wilt u bevestigen dat de lineaire afschrijving van de Nulemissieschepen en de bijbehorende productiemiddelen start in de maand nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de dienstregeling ?	Nee, dat bevestigen wij niet. De lineaire afschrijving van de Nulemissieschepen en de bijbehorende productiemiddelen start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de Dienstregeling. De overnameregeling is verduidelijkt op dit punt.
62	PvE	B9.2	10		Overnameregeling	Wij verzoeken u om het gestelde in punt 10 "Indien overnameverplichting." te schrappen. Reden hiervoor is dat dit het verkrijgen van financiering ernstig bemoeilijkt c.q. onmogelijk maakt.	Wij handhaven dit lid. De informatieplicht is naar ons oordeel noodzakelijk om een goede overname te garanderen.
63	PvE	B9.2	12		Overnameregeling	Wilt u bevestigen dat alle Nulemissieschepen plus productiemiddelen die 35 maanden voor eindmoment van opdracht instromen in aanmerking komen voor de overnameregeling dus ook de Nulemissieschepen plus productiemiddelen die bij start van de opdracht zullen worden ingezet?	Ja, mits wordt voldaan aan het gestelde in lid 1 van artikel 4.2.3 van het Programma van Eisen.
64	Nvl 1	vraag 24			Nachtsteiger	In uw antwoord maakt u duidelijk dat inschrijvers zelf afspraken moeten maken met gemeenten over mogelijke nachtlocaties en hiervoor voor eigen rekening en risico verantwoordelijk zijn. Het zal binnen de aanbestedingsfase niet mogelijk zijn tot bindende afspraken met een gemeente te komen. Hierin schuilt voor inschrijvers een fors risico, want als na gunning de verwachte locatie niet realiseerbaar blijkt en een andere (minder gunstig gelegen) locatie gekozen moet worden, zal dit tot fors hogere operationele kosten leiden, om nog niet te spreken van een situatie dat binnen het vervoergebied geen nachtlocatie beschikbaar blijkt te zijn. Om dit risico weg te nemen en bovendien voor alle inschrijvers eenzelfde uitgangspunt te creëren, verzoeken wij u inschrijvers in hun inschrijving uit te laten gaan van de huidige nachtlocatie (of eventueel een andere door u aangewezen locatie) en de operationele kosten/baten van de daadwerkelijke nachtlocatie tijdens de implementatie te verrekenen middels een businesscase op basis van open boek calculatie met als uitgangspunt budgetneutraliteit voor de concessiehouder.	Nee, wij gaan niet in op uw verzoek.
65	PvE	6.5.3			Mededeling		Aan artikel 6.5.3 van het Programma van Eisen is het volgende lid toegevoegd: "De Vervoerder werkt proactief, constructief en tijdig mee met het Meerjarenprogramma Waterdriehoek of diens opvolger." Tevens is in Bijlage H.3 meer informatie over de Waterdriehoek toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.

Definitieve Nota van Inlichtingen 2 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 7 juli 2019

Er is in deze versie een gewijzigd antwoord op vragen 43 en 59 t.o.v. concept Nvl-2 opgenomen. Daarnaast zijn er mededelingen opgenomen onder vragen 66 tot en met 73.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie																																			
13	Bestek	Bijlage G			Personeelsopgave Ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor de laatste 3 jaar zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	<p>Onderstaande gegevens zijn verstrekt door Aquabus.</p> <p>Ziekteverzuimpercentages</p> <table> <tr> <td>Periode</td> <td>ZVP</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>: 9,93%</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>: 10,89%</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>: 12,34%</td> </tr> <tr> <td>Totaal</td> <td>: 11,05%</td> </tr> </table> <p>Toelichting: ZVP (Ziekte Verzuimpercentage) = Aantal verzuimdagen in periode/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>Onderscheid naar duur van verzuim</p> <table> <tr> <td>Periode</td> <td>Kort</td> <td>Middellang</td> <td>Lang</td> <td>Extra lang</td> </tr> <tr> <td>2016:</td> <td>0,84% (K)</td> <td>0,94% (M)</td> <td>7,03% (L)</td> <td>1,11% (X)</td> </tr> <tr> <td>2017:</td> <td>0,76% (K)</td> <td>1,00% (M)</td> <td>1,75% (L)</td> <td>7,39% (X)</td> </tr> <tr> <td>2018:</td> <td>0,82% (K)</td> <td>1,44% (M)</td> <td>5,52% (L)</td> <td>4,56% (X)</td> </tr> <tr> <td>Totaal:</td> <td>0,81% (K)</td> <td>1,06% (M)</td> <td>3,72% (L)</td> <td>5,46% (X)</td> </tr> </table> <p>Toelichting: Kort Verzuimpercentage (1-7 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 1-7 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode Middellang Verzuimpercentage (8-42 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 8-42 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode Lang Verzuimpercentage (43-365 dagen) = Aantal verzuimdagen in periode van cohort 43-365 dagen/Gemiddelde</p>	Periode	ZVP	2016	: 9,93%	2017	: 10,89%	2018	: 12,34%	Totaal	: 11,05%	Periode	Kort	Middellang	Lang	Extra lang	2016:	0,84% (K)	0,94% (M)	7,03% (L)	1,11% (X)	2017:	0,76% (K)	1,00% (M)	1,75% (L)	7,39% (X)	2018:	0,82% (K)	1,44% (M)	5,52% (L)	4,56% (X)	Totaal:	0,81% (K)	1,06% (M)	3,72% (L)	5,46% (X)
Periode	ZVP																																									
2016	: 9,93%																																									
2017	: 10,89%																																									
2018	: 12,34%																																									
Totaal	: 11,05%																																									
Periode	Kort	Middellang	Lang	Extra lang																																						
2016:	0,84% (K)	0,94% (M)	7,03% (L)	1,11% (X)																																						
2017:	0,76% (K)	1,00% (M)	1,75% (L)	7,39% (X)																																						
2018:	0,82% (K)	1,44% (M)	5,52% (L)	4,56% (X)																																						
Totaal:	0,81% (K)	1,06% (M)	3,72% (L)	5,46% (X)																																						

										<p>Aantal verzuimdagen in periode van een week = 500 dagen, Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>Extra lang Verzuimpercentage (>=366 dagen)= Aantal verzuimdagen in periode >= 366 dagen/Gemiddelde personeelssterkte*dagen in periode</p> <p>NB: Deze cijfers hebben betrekking op het gehele personeelsbestand van Aquabus, dus niet beperkt tot de werknemers die voor meer dan 50% werkzaam zijn voor POW DRD. Ziekteverzuimrapportages ten aanzien van specifiek deze laatste groep zijn niet beschikbaar. Aquabus is van mening dat de totaalcijfers ook een goed beeld geven van het verzuim van POW DRD.</p>
33	PvE	B14.1	2.4	10	Golfhinderonderzoek	Zoals aangegeven in bijlage B14.1 - Golfhinderonderzoek, willen wij graag in het bezit komen van het rapport Bos et al. (2008), zoals beschreven in paragraaf 2.4 Golfhinderonderzoek 2006-2008.				Het Golfhinderonderzoek 2006-2008 is als bijlage B14.2 toegevoegd aan aanbestedingsdocumenten. U treft het document bij de publicatiedocumenten in de submap 'Bijlagen PvE'.
34	Bestek	5.3.5	b.ii		Leveranciersafspraken	In dit artikel stelt u dat inschrijver bij gunning binnen 4 weken definitieve overeenkomsten beschikbaar moet hebben van leveranciers voor tijdige levering van schepen. In nota van inlichtingen 1 maakte u duidelijk dat het, voor Nulemissieschepen die eventueel pas in een later stadium instromen, aannemelijk maken van het beschikken over een Nulemissieschip op de aangeboden instroomdatum voldoende is. Graag vragen wij u dan ook om de bepaling in dit artikel ook aan te passen.				Ja, dit bevestigen wij. Paragraaf 5.3.5 is overeenkomstig hetgeen bepaald in Nota van Inlichtingen 1 aangepast.
35	Bestek	6.2.1		53	Nulemissieschepen	Bij Nulemissieschepen wordt er meestal voor gezorgd dat de aandrijving van deze schepen nulemissie is. Om de betrouwbare inzet van deze schepen te verhogen worden de aanwezige batterijen volledig gebruikt voor de aandrijving van het schip. Voor overige benodigde energie aan boord (verwarming, elektriciteit aan boord) wordt veelal gebruik gemaakt van generators welke draaien op (bio) diesel, waardoor bij deze overige benodigde energie geen sprake is van nul emissie. Bent u bereid om de definitie van een Nulemissieschip zodanig aan te passen dat wordt toegestaan dat overige benodigde energie wordt verkregen met gebruik van generatoren.				Nee. Hier mag niet van afgeweken worden; dat zou afbreuk doen aan het nul-emissie principe.

36	Overeenkomst	15		14	Bus elektrisch	<p>Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus elektrisch. Feitelijk leidt dit er toe dat er in het indexeringsmechanisme slechts marginaal (5% weging) rekening wordt gehouden met eventuele fluctuaties in de prijs van energie. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Te meer omdat het in praktijk niet mogelijk is om prijsafspraken met energieleveranciers te maken voor een periode langer dan 3 jaar. Wij verzoeken u dan ook om het indexeringsmechanisme aan te passen in de vorm van het opnemen van een specifieke brandstofclausule in de overeenkomst.</p>	<p>De index Bus elektrisch wordt als volgt aangepast:</p> <p>De zwaarte van de energiecomponent wordt opgehoogd met 10 procentpunt. De overige componenten worden naar rato verlaagd.</p> <p>Als bijvoorbeeld de gewichten als volgt zijn in de oorspronkelijke index:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Loon 59% - Energie 4% - Overig 37% <p>Dan worden de gewichten van de index voor het POW als volgt aangepast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Loon $(59 / 0,96 * 0,86 =) 52,85416667\%$ - Energie $(4 + 10 =) 14\%$ - Overig $(37 / 0,96 * 0,86 =) 33,14583333\%$
37	Overeenkomst	15		14	Indexering	<p>Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus elektrisch. Fluctuaties van de brandstofprijs voor (bio) diesel zijn volledig voor rekening en risico van vervoerder. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Ook hier geldt dat het niet mogelijk is om prijsafspraken met leveranciers te maken voor een periode van langer dan 3 jaar. Wij verzoeken dan ook bij het indexeringsmechanisme rekening te houden met de periode dat er nog geen gebruik wordt gemaakt van Nulemissieschepen. Dit bijvoorbeeld in de vorm van het opnemen van een specifieke brandstofclausule in de overeenkomst.</p>	<p>Uw verzoek wordt niet overgenomen. Wel is de energiecomponent in de index opgehoogd: zie het antwoord op vraag 36.</p>
38	Overeenkomst	15	1	14	Indexering	<p>In dit artikel verwijst u naar paragraaf 6.4.2 van het Bestek voor de uitzondering van de indexatie van het marketingbudget. Deze paragraaf is echter niet terug te vinden in het bestek. Daarnaast is het ons ook niet duidelijk waarom het marketingbudget pas per 1 januari 2023 voor het eerst geïndexeerd zou mogen worden. Wij verzoeken u dan ook om deze uitzondering te schrappen.</p>	<p>De uitzondering is weggehaald uit de Overeenkomst.</p> <p>In de vorige versie van de Overeenkomst had overigens verwezen moeten worden naar paragraaf 6.4.2 in plaats van naar 6.3.2.</p>
39	Overeenkomst	21		19	Verpandingsverbod	<p>Gegadigde verzoekt dat dit artikel wordt geschrapt. Bij het maken van financieringsafspraken met banken is verpanding gebruikelijk naast vormen van hypotheek, financiële lease en operationele lease. Opnemen van dit artikel bemoeilijkt het verkrijgen van een passende financiering voor de gegadigde.</p>	<p>Wij handhaven artikel 21. De voorwaarden die worden verbonden aan het verlenen van toestemming met verpanding, zijn naar ons oordeel noodzakelijk om de continuïteit van het POW te garanderen.</p>

40	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Hoe worden nut en meerwaarde van oproepgestuurd vervoer POW beoordeeld in het vervoerplan? Acht u het bijvoorbeeld verantwoord om een schip een uur te laten varen voor eventueel 1 reiziger? Zo niet, wat is wat u betreft een minimum aantal?	Het is aan de Inschrijver om nut en meerwaarde van het vervoer aan te tonen / te onderbouwen. Daarbij is het aan de Inschrijver om te onderbouwen dat het Vraaggericht POW passend is bij de Vervoervraag op verschillende momenten op de dag. De Provincie zal de duidelijkheid van de aangeboden maatregelen, het realisme van het aangeboden vervoersplan en de effecten van het vervoersplan op de vervoerskwaliteit voor de Reizigers beoordelen.
41	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Mag het aanbieden van oproepgestuurd vervoer buiten de in het PvE genoemde minimumeisen zich beperken tot het alleen reserveren via een app?	Uitsluitend wanneer alle in lid 2 van artikel 3.2.1 voorgeschreven verbindingen met Vast POW worden uitgevoerd (dus ook de verbinding van en naar Sliedrecht) en aanvullend daarbovenop Vraaggericht POW wordt aangeboden, is het toegestaan om de wijze van reserveren te beperken tot reserveren via het internet (bijvoorbeeld met behulp van een app). Dit is verduidelijkt in lid 3 van artikel 3.4.4. Voor de duidelijkheid: het is dus niet toegestaan dat de Vervoerder onderscheid maakt tussen twee vormen van Vraaggericht POW: in lid 2 van artikel 3.2.1 voorgeschreven Vraaggericht POW dat ook telefonisch kan worden besteld, en daarnaast niet-voorgeschreven Vraaggericht POW dat alleen via het internet kan worden besteld.
42	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Moet het oproepgestuurd vervoer bekend en zichtbaar zijn bij OV 9292 en andere reisapp's?	Ja, dit is verduidelijkt in lid 1 van artikel 5.6.6 van het Programma van Eisen.
43	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	De DRU's voor vraaggericht POW tellen voor 20% mee. De kosten van vraaggericht POW zijn volgens een eerste inschatting fors hoger dan 20%. Er is sprake van vaste kosten door investering in schepen en de personeelslasten zijn gekoppeld aan de vigerende cao. Daarnaast leidt de bemensing van een telefooncentrale tot extra vaste kosten. Wij verzoeken u dan ook om het percentage van 20% te verhogen naar 80%.	Uw verzoek nemen wij niet over.

44	PvE	3.2.1	1	12	DRU's vraaggericht POW	Wat zijn uw regels voor oproepgestuurd vervoer ten aanzien van reserveringskosten en afwijkende / hogere reiskosten voor de reiziger?	<p>In lid 3 van artikel 3.4.4 is verduidelijkt dat er geen reserveringskosten mogen worden gerekend voor Vraaggericht POW.</p> <p>Voor de omgang met eventuele wijzigingen in tarieven ten opzichte van de huidige opdracht wordt verwezen naar lid 5 van artikel 5.5.1 van het Programma van Eisen. Voor de duidelijkheid: gunning van de Opdracht houdt niet automatisch in dat toestemming wordt verleend voor in de Inschrijving voorgestelde tarieven (zie ook lid 7 van artikel 5.5.1).</p> <p>Tariefvoorstellen worden overigens beoordeeld bij Gunningscriterium G3.2.</p>
45	PvE	3.2.1	1	12	DRU's per jaar	Wegingsfactoren voor DRU's gaan binnen het OV in de regel voor het inzetten van extra materieel in de spitsuren. Waarom kent u geen weging toe aan de inzet van schepen voor het varen van de verhoogde frequentie in de ochtendspits.	<p>Aan lid 1 van artikel 3.2.1 is de volgende zin toegevoegd:</p> <p>"Aanvullend geldt dat DRU's tijdens de Spits voor 115% meetellen en DRU's buiten de Spits voor 95%."</p> <p>Voor de duidelijkheid: de wegingsfactoren die worden gehanteerd bij Gunningscriterium G2.1 blijven ongewijzigd.</p>
46	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Ten opzichte van de huidige dienstregeling is de frequentie tussen Dordrecht - Rotterdam en Alblasserdam - Rotterdam 's morgens opgehoogd van 2 naar 3 keer per uur. Gevolg hiervan is dat er zal moeten worden geïnvesteerd in 1-2 extra schepen met bijbehorende operationele lasten. Dit terwijl de beschikbare exploitatiebijdrage is verlaagd. Wij verzoeken dan ook om frequentie voor deze verbindingen 's morgens terug te brengen naar 2 keer per uur dan wel de exploitatiesubsidie navenant te verhogen.	De minimum basisfrequentie verlagen wij naar 2 keer per uur, maar er dient wel tussen 07:00 en 08:00 uur ten minste één extra afvaart in één richting, te weten van Dordrecht naar Rotterdam Erasmusbrug, te worden uitgevoerd. Hetzelfde geldt voor Alblasserdam naar Rotterdam Erasmusbrug. Dit is aangepast in lid 2 van artikel 3.2.1 van het Programma van Eisen.
47	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	De regel voor ook afvaarten voor en na de genoemde tijdsblokken is duidelijk. Vraag is of het verplicht in beide richtingen vervangen kan worden door alleen in de spitsrichting dit principe toe te passen.	Uw vraag is ons niet geheel duidelijk. Als uw vraag al niet is beantwoord met de antwoorden op onder andere vragen 48 en 50, kunt u verduidelijken of en waarom er specifieke verbindingen zijn waar u het door u genoemde principe zou willen toepassen?

48	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	De verplichte tijdsblokken naar Rotterdam en naar Kinderdijk sluiten naadloos op elkaar aan. Hier wordt het toepassen van de regel van ook afvaarten voor en na genoemde tijdsblokken wel heel lastig inpasbaar. Voor een enkele afvaart is dan een extra schip nodig. Vraag: Kan het verplichte tijdsblok voor het varen naar Kinderdijk opgeschoven worden naar 10:00 of 11:00 uur. Dit sluit ook beter aan bij het gedrag van de toerist. Vraag graag beantwoorden in combinatie met voorgaande vraag over verplicht in beide richtingen varen.	Uw verzoek is overgenomen in de tabel in lid 2 van artikel 3.2.1 van het Programma van Eisen. De volgende tekst is verder toegevoegd aan lid 2 (voetnoot e): "De tussenliggende gemeenten Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk dienen ten minste 1 keer per uur 1 vaste Afvaart te hebben op werkdagen tussen 07.00 uur en 18.30 uur en op zaterdagen tussen 8.00 uur en 20.00 uur."
49	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Is het een correcte interpretatie van de tabel dat de eerste aankomst vanuit Rotterdam in Kinderdijk om 09:00 uur moet zijn? Aangezien dit kostenverhogend werkt, er is immers een overlap met de ochtendspits (07:00-09:00 uur) en de geëiste frequenties tussen Dordrecht en Rotterdam. Kan de frequentietabel voor Rotterdam - Kinderdijk qua startmoment opschuiven van 09:00 naar 10:00 of 10:30 uur ?	Zie het antwoord op vraag 48.
50	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Voetnoot a: geldt dit ook voor de verbinding in omgekeerde richting, dus dat er ook een eerste schip dient aan te komen op een halte in Papendrecht (vanuit een halte in Dordrecht) vóór 09:00 uur. Aangezien in de tabel ook v.v. vermeld staat.	Nee. Voetnoot a geldt alleen voor de richting van vertrekpunt naar bestemming (en hier dus niet v.v.).
51	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Volgens voetnoot a. dient er ook een afvaart te zijn vanuit Kinderdijk richting Rotterdam met een aankomsttijd voor 09:00 te zijn. Is dit correct, de verwachte vervoervraag zal in onze ogen zeer laag zijn, aangezien Kinderdijk meer een bestemming is dan een herkomstgebied?	Nee. Zie ook de antwoorden op vragen 48 tot en met 50.
52	PvE	3.2.1	2	13	Tabel	Volgens voetnoot c. dienen er in het genoemde tijdsblok de genoemde minimale frequenties in de aankomstmomenten op de bestemming en op het vertrekpunt te worden geboden. In de ochtend spits tussen Dordrecht en Rotterdam betekent dit dat er tussen 08:00 en 09:00 uur drie aankomsten en drie vertrekken in zowel Dordrecht als Rotterdam dienen te zijn richting respectievelijk Rotterdam en Dordrecht. Is dit correct, aangezien dit leidt tot de overlap met bijvoorbeeld de geëiste frequentie tussen Rotterdam en Kinderdijk en dus tot extra investeringen in benodigd materieel en extra operationele kosten?	Zie het antwoord op vragen 46, 48 en 49.
53	PvE	3.2.1	2	13	DRU's per jaar	Is het inschrijvers toegestaan in hun inschrijving andere ingangsdata voor de zomer- en winterdienstregeling voor te stellen?	Ja. Het is toegestaan om andere ingangsdata te hanteren voor de zomer- en/of winterperiode, mits de zomerperiode ten minste een gelijke lengte behoudt. Dit is verduidelijkt in lid 2 van artikel 3.2.1.

54	PvE	3.4.1	-	14	Vervoerplicht	De eisen die u stelt ten aanzien van de Vervoerplicht kennen een sterk kostenopdrijvend effect. In het gebied bevinden zich (toeristische) trekpleisters (met name Kinderdijk) waar op bepaalde dagen/momenten sprake kan zijn van een sterke piek in de vervoervraag. U maakt op dit moment geen uitzondering op de vervoerplicht bij dergelijke gevallen (behoudens het vervoer van fietsen tijdens grote evenementen), wij verzoeken u een uitzondering op de vervoerplicht toe te voegen bij sterke incidentele pieken in de vervoervraag.	Uw verzoek wordt niet overgenomen. Uitzonderingen op de vervoerplicht voor de fiets zijn naar oordeel van de Provincie slechts geoorloofd wanneer de Reiziger hiervan tijdig op de hoogte kan worden gesteld door de Vervoerder zoals het geval is bij (grote) evenementen. Bij sterke incidentele pieken in de vervoersvraag is dit niet het geval en blijft derhalve de vervoerplicht gehandhaafd.
55	PvE	3.4.5	2	16	Uitval	De provincie heeft het recht om bij uitval de exploitatiebijdrage naar rato te verlagen. Graag ontvangt gegadigde nadere richtlijnen over wanneer provincie dit recht gaat uitoefenen.	Zie voor het antwoord op uw vraag lid 8d van artikel 12 van de Overeenkomst.
56	PvE	4.2.3	0	22	Overname schepen	Bij de bouw van een schip is sprake van een bouwtijd van 1 tot 2 jaar. Wilt u bevestigen dat bij tussentijdse beëindiging reeds bestelde schepen, maar nog niet operationeel beschikbaar zijn, ook in aanmerking komen voor de overnameregeling.	De Provincie is bereid om in voorkomend geval in overleg te treden met de Vervoerder. De Provincie kan - zonder daartoe verplicht te zijn - de overnameverplichting van toepassing verklaren (zie ook lid 2 van artikel 4.2.3). De Provincie kan het van toepassing verklaren van de overnameverplichting in het door u beschreven geval echter niet op voorhand toezeggen. Een van de voorwaarden van artikel 4.2.3 om in aanmerking te komen voor de overnameregeling is immers dat de Schepen in reguliere exploitatie voor de Opdracht moeten zijn.
57	PvE	5.1.2	7		Golfhinder	Kunt u bevestigen dat inschrijvers mogen aannemen dat met het geëiste in lid 10, 11 en 12 invulling wordt gegeven aan het vereiste in lid 7?	De Provincie kan in voorkomend geval niet bevestigen dat altijd is voldaan aan lid 7.
58	PvE	5.1.2	12		Golfhinder	Kunt u bevestigen dat schepen met een vaarsnelheid lager dan 40 km/h, maar hoger dan 20 km/h slechts moeten voldoen aan de eis in lid 12? Zo niet, wilt u dan verduidelijken hoe de eisen uit lid 11 en lid 12 aan de snelheid gerelateerd moeten worden, aangezien de genoemde factoren niet in lineair verband tot elkaar staan?	Bij maximale vaarsnelheid groter dan 27 km/u maar kleiner dan 40 km/u, moet bij deze maximale vaarsnelheid aan norm (11) worden voldaan. Tevens geldt de norm (12) bij varen met 20 km/u. Bij maximale vaarsnelheid kleiner dan 27 km/u, hoeft alleen aan de norm (12) te worden voldaan bij snelheid 20 km/u.
59	PvE	5.5.2	0	30	Tarieven	Bij de huidige concessie zijn afspraken met de vervoerder gemaakt dat de tarieven tot en met 2021 niet worden geïndexeerd. De gevraagde aanbieder is gebaseerd op prijspeil 2018. Bent u bereid om de nieuwe concessiehouder te compenseren voor de gemiste LTI tariefverhogingen in 2019, 2020 en 2021?	Ja, de jaarlijkse Exploitatiebijdrage wordt in dit kader opgehoogd met € 72.000 (prijspeil 2021). Daarnaast wordt de Exploitatiebijdrage opgehoogd met € 230.000 (prijspeil 2018) om te voorkomen dat de Exploitatiebijdrage zou worden verlaagd ten opzichte van de huidige situatie. De hoogtes van de bedragen zijn aangepast in lid 2 van artikel 6.1.1 van het Programma van Eisen. Daarnaast is de wijze van indexeren aangepast in lid 1 van artikel 15 van de Overeenkomst. Artikel 6.1.1; lid 2 luidt nu als volgt: "De maximale jaarlijkse Exploitatiebijdrage bedraagt € 5,23 miljoen (prijspeil 2018) + € 72.000 (prijspeil 2021)."

							Overeenkomst artikel 15 lid luidt nu als volgt: "Alle in de Overeenkomst, het Bestek, het Programma van Eisen en de Inschrijving genoemde bedragen zijn gesteld in euro's en zijn gebaseerd op prijspeil 2018, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld. Met uitzondering van de tarieven (zie artikel 5.5.1 en 5.5.2 van het Programma van Eisen voor de wijze waarop jaarlijkse tariefwijzigingen doorgevoerd worden) worden deze bedragen: a. Op 1 januari 2019 en op 1 januari 2020 en op 1 januari 2021 geïndexeerd conform de rekenkundige BDU (Brede Doeluitkering)-indexering; b. Voor het eerst op 1 januari 2022- jaarlijks geïndexeerd conform de indexering voor "Bus elektrisch" zoals beschreven in Bijlage E van het Bestek (of diens opvolger). Daarbij wordt in afwijking van "Bus elektrisch" de zwaarte van de energiecomponent opgehoogd met 10 procentpunten. De overige componenten worden naar rato verlaagd. De geïndexeerde bedragen worden afgerond op hele euro's. Indien genoemde index wordt opgeheven en niet wordt opgevolgd, bepaalt de Provincie, na overleg met de Vervoerder, een nieuwe soortgelijke index."
60	PvE	B1		56	Definitie Vraaggericht POW	Kunt u de definitie van Vraaggericht POW' verduidelijken? Een beperkte dienstregeling met vaste afvaartijden voor een geringe vervoervraag lijkt ook binnen de definitie te vallen. Of bedoelt u: oproep gestuurd vervoer, waarbij de reiziger zich vooraf moet melden om vervoerd te worden?	Oproepafhankelijk vervoer wordt bedoeld. In de definitie is verduidelijkt dat het gaat om oproepafhankelijke Afvaarten.
61	PvE	B9.2		5	Overnameregeling	Wilt u bevestigen dat de lineaire afschrijving van de Nulemissieschepen en de bijbehorende productiemiddelen start in de maand nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de dienstregeling ?	Nee, dat bevestigen wij niet. De lineaire afschrijving van de Nulemissieschepen en de bijbehorende productiemiddelen start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de Dienstregeling. De overnameregeling is verduidelijkt op dit punt.
62	PvE	B9.2		10	Overnameregeling	Wij verzoeken u om het gestelde in punt 10 "Indien overnameverplichting." te schrappen. Reden hiervoor is dat dit het verkrijgen van financiering ernstig bemoeilijkt c.q. onmogelijk maakt.	Wij handhaven dit lid. De informatieplicht is naar ons oordeel noodzakelijk om een goede overname te garanderen.

63	PvE	B9.2	12		Overnameregeling	Wilt u bevestigen dat alle Nulemissieschepen plus productiemiddelen die 35 maanden voor eindmoment van opdracht instromen in aanmerking komen voor de overnameregeling dus ook de Nulemissieschepen plus productiemiddelen die bij start van de opdracht zullen worden ingezet?	Ja, mits wordt voldaan aan het gestelde in lid 1 van artikel 4.2.3 van het Programma van Eisen.
64	Nvl 1	vraag 24			Nachtsteiger	In uw antwoord maakt u duidelijk dat inschrijvers zelf afspraken moeten maken met gemeenten over mogelijke nachtlocaties en hiervoor voor eigen rekening en risico verantwoordelijk zijn. Het zal binnen de aanbestedingsfase niet mogelijk zijn tot bindende afspraken met een gemeente te komen. Hierin schuilt voor inschrijvers een fors risico, want als na gunning de verwachte locatie niet realiseerbaar blijkt en een andere (minder gunstig gelegen) locatie gekozen moet worden, zal dit tot hogere operationele kosten leiden, om nog niet te spreken van een situatie dat binnen het vervoergebied geen nachtlocatie beschikbaar blijkt te zijn. Om dit risico weg te nemen en bovendien voor alle inschrijvers eenzelfde uitgangspunt te creëren, verzoeken wij u inschrijvers in hun inschrijving uit te laten gaan van de huidige nachtlocatie (of eventueel een andere door u aangewezen locatie) en de operationele kosten/baten van de daadwerkelijke nachtlocatie tijdens de implementatie te verrekenen middels een businesscase op basis van open boek calculatie met als uitgangspunt budgetneutraliteit voor de concessiehouder.	Nee, wij gaan niet in op uw verzoek.
65	PvE	6.5.3				Mededeling	Aan artikel 6.5.3 van het Programma van Eisen is het volgende lid toegevoegd: "De Vervoerder werkt proactief, constructief en tijdig mee met het Meerjarenprogramma Waterdriehoek of diens opvolger." Tevens is in Bijlage H.3 meer informatie over de Waterdriehoek toegevoegd aan deze Nota van Inlichtingen.
66	PVE	5.1.1	10	24		Mededeling	In het geval de Provincie gezamenlijk met de opdrachtgever van de huidige Lijnen 18 en 19 een eigen beeldmerk / logo ontwikkelt, dient de Vervoerder dit logo voor eigen kosten en rekening duidelijk zichtbaar voor de Reizigers aan te brengen op de Schepen, Haltes (in ieder geval op eventuele vlaggen en informatievitrines) en de in artikel 5.6.2 genoemde website, zodat de samenhang met de huidige Lijnen 18 en 19 voor de Reiziger herkenbaar is gedurende de uitvoering van de Overeenkomst.

67	PVE	5.5.1	2	30		Mededeling	<p>In het Programma van Eisen is vastgelegd wat het maximale Kilometertarief mag zijn in het eerste Dienstregelingjaar door het volgende lid toe te voegen aan artikel 5.5.1:</p> <p>“De Vervoerder hanteert in het eerste Dienstregelingjaar een Kilometertarief van maximaal € 0,2070 (prijspeil 2019) plus de Landelijke Tariefindex (LTI) 2020 en LTI 2021.”</p>
68	PVE	5.5.3 / 5.5.4	7	32/33		Mededeling	<p>In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat de kosten voor de invoering, instandhouding, uitbreiding, vernieuwing en/of vervanging van een eventuele opvolger van het OV-Chipkaartsysteem voor eigen kosten en rekening zijn van de Vervoerder. Hiertoe is het volgende aangepast: de definitie van het OV-Chipkaartsysteem, lid 7 van artikel 5.5.3 en lid 1 van artikel 5.5.4.</p> <p>De definitie van het OV-Chipkaartsysteem luidt nu als volgt:</p> <p>"Het geheel aan apparatuur, software, afspraken, et cetera met betrekking tot de OV-Chipkaart of diens eventuele opvolger als landelijk elektronisch Vervoerbewijs voor het Openbaar Vervoer. Hieronder vallen onder andere de Kaartlezers, de Verkoopautomaten, de Oplaadautomaten, de Ophaalautomaten, de Oplaad- & Ophaalautomaten, de OV-Chipkaart of diens eventuele opvolger en het Verwerkingsstelsel."</p> <p>Lid 7 artikel 5.5.3 luidt nu als volgt:</p> <p>"De kosten van de invoering, instandhouding, uitbreiding, vernieuwing en/of vervanging van het OV-Chipkaart- (inclusief een eventuele landelijke opvolger van het OV-Chipkaartsysteem) en/of eventuele andere betaalsysteem van de Vervoerder (waaronder de aanschaf en installatie van apparatuur, onderhoud, et cetera) zijn voor eigen rekening en risico van de Vervoerder."</p> <p>Lid 1 artikel 5.5.4 luidt nu als volgt:</p>

Concept Nota van Inlichtingen 3 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 25 juli 2019

Vanaf vraag 74 zijn nieuwe vragen en antwoorden opgenomen.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
74	Bestek	4.3.1		30	Financiële en economische draagkracht	Opdrachtgever heeft in het kader van continuïteit eisen gesteld aan de financiële en economische draagkracht in de vorm van een omzeteis van minimaal 4 miljoen per jaar. Gedurende de looptijd van de concessie is sprake van omvangrijke investeringen in schepen en in overige materiële activa die naar schatting kunnen oplopen tot circa 40 miljoen euro. Wij verzoeken u dan ook als eis voor de financiële en economische draagkracht dat inschrijvers in de vorm van een committed term sheet van een bank aan te tonen dat alle investeringen gedurende de looptijd van de concessie kunnen worden gefinancierd.	Wij danken u voor uw suggestie, maar houden vast aan de huidige geschiktheidseisen. Wij menen met de gestelde eisen, Toetsingscriteria en Gunningscriteria voldoende continuïteit gewaarborgd te hebben.
75	Bestek	6.1.2		50	G1.2 Aantal pagina's	Het maximaal aantal pagina's van "G1.2: Uitvoering en organisatie: betrouwbaarheid van het aangeboden POW" is op 10 pagina's gesteld. Aan de hand van uw uitgebreide uitvraag waarin we op verschillende outputnormen goed onderbouwde maatregelen moeten beschrijven, een begroting moeten aanleveren en een de overkoepelende samenhang moeten stellen wij voor om het aantal pagina's te verhogen naar 25. Gaat u hiermee akkoord?	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 20.

76	Bestek / PvE	6.3.1 bestek 5.1.2. PvE	58 bestek 25 PvE	golfhinder	<p>U stelt in art 6.3.1 van het bestek onder lid 4 dat aangetoond moet worden dat wordt voldaan aan de golfhindereis zoals gesteld in lid 7 van art 5.1.2 van het PvE.</p> <p>In lid 7 van art 5.1.2 van het PvE stelt u de terechte en begrijpelijke eis dat de Vervoerder onder alle normaal voorkomende vaar- en weersomstandigheden een Schip zal gebruiken dat golfhinder aan de oevers, mede-vaarweggebruikers en infrastructuur en (jacht-)havens voorkomt. U verwijst daarbij naar voorschriften zoals gesteld in Bijlage B14.</p> <p>Bijlage B14 bestaat uit bijlage B14.1 en B14.2. In geen van beide documenten treffen wij een feitelijk voorschrift aan. Wel bevindingen die aangeven dat er diverse oorzaken zijn voor golfhinder. Waaronder een bevinding dat een norm voor maximale golfhoopte niet het gewenste effect heeft.</p> <p>Desondanks komt u onder lid 11 van dit artikel met een eis over een golfhoopte van maximaal 12 cm. Een eis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waaraan in de huidige Waterbus-praktijk zeker niet wordt voldaan; - die - als die al gerealiseerd kan worden - een enorme invloed op het ontwerp en daardoor op de prijs van een schip heeft; - die, conform bijlage B14, geen zekerheid biedt over het voorkomen van golfhinder. <p>U bevestigt dit laatste overigens zelf in de Nota van Inlichtingen met uw</p>	<p>De Provincie neemt uw voorstel grotendeels over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het Programma van Eisen komen eisen 5.1.2 lid 11 en 5.1.2 lid 12 te vervallen; - In het Bestek wordt de tekst: <p>“Een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium, waaruit blijkt dat er wordt voldaan aan de golfhindereis, zoals gesteld in lid 7 van artikel 5.1.2 van het Programma van Eisen. Het rapport van de deskundige dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;”</p> <p>in paragraaf 6.3.1 van het Bestek vervangen door:</p> <p>“Een beschrijving waarin de Vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de Schepen - binnen de kaders van de aangeboden Dienstregeling - om de golfhinder te verminderen ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen. Een garantie van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium dat de betreffende maatregelen golfhinder verminderen ten opzichte van de huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;”</p> <p>In de conceptovereenkomst is artikel 6 lid 2 en 3 verduidelijkt.</p>
----	--------------	-------------------------	------------------	------------	--	---

					<p>Kortom, de (schijn)zekerheid die u met eis 11 en 12 denkt te verkrijgen, werkt beperkend, kostprijsverhogend en geeft geen zekerheid over de golfhinder.</p> <p>Wij verzoeken u de verantwoordelijkheid voor de golfhinder te laten daar waar die hoort: namelijk bij de Vervoerder.</p> <p>Wij verzoeken u daartoe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eis 5.1.2.7 aan te passen door de verwijzing naar Bijlage B14 te verwijderen; - eisen 5.1.2.11 en 5.1.2.12 te verwijderen; - de tekst "Een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium, waaruit blijkt dat er wordt voldaan aan de golfhindereis, zoals gesteld in lid 7 van artikel 5.1.2 van het Programma van Eisen. Het rapport van de deskundige dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;" in art 6.3.1 van het bestek te vervangen door "Een beschrijving waarin de vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de schepen om de golfhinder te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen. Een accreditatie van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;" <p>Ben u hiermee bereid? Zo nee, wilt u inhoudelijk ingaan op alle</p>		
77	Bestek	6.3.1	57	G3.1 Aantal pagina's	<p>Het maximaal aantal pagina's van "G3.1 Kwaliteit van de Schepen" is op 15 pagina's gesteld. Aangezien wij per type schip ten minste uw voorgestelde aandachtspunten dienen te beschrijven, verwachten wij hiervoor onvoldoende ruimte te hebben. Wij stellen u voor om het aantal pagina's (exclusief de aanvullende afbeeldingen, etc.) te verhogen naar 25. Gaat u hiermee akkoord?</p>	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 25.	
78	Bestek	6.3.2	58	G3.2 Aantal pagina's	<p>Het maximaal aantal pagina's van "G3.2 Ontwikkelplan" is op 15 pagina's gesteld. Aan de hand van uw uitgebreide uitvraag en het moeten kunnen onderbouwen van onze keuzes, stellen wij voor om dit aantal uit te breiden naar maximaal 25 pagina's. Gaat u hiermee akkoord?</p>	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 20.	
79	Bestek	6.3.2	1	58	G3.2 Uitvraag	<p>U geeft in paragraaf 6.3.2 aan dat de inschrijver verwachte ontwikkelingen in kaart dient te brengen. Bedoelt u met "ontwikkelingen" de ontwikkelingen binnen het POW (en dus binnen onze eigen invloedssfeer) of dienen wij tevens externe factoren zoals demografische of economische ontwikkelingen in het ontwikkelplan mee te nemen?</p>	Wij bedoelen door de Inschrijver verwachte ontwikkelingen die een relevante impact (kunnen) hebben op POW. Dat kunnen zowel ontwikkelingen zijn die binnen de eigen invloedssfeer van de Vervoerder liggen als externe ontwikkelingen. Dit is verduidelijkt in paragraaf 6.3.2 van het Bestek.

80	Bestek	6.3.2	3	59	G3.2 Uitvraag	In paragraaf 6.3.2 schrijft u onder het kopje "ontwikkeling en marketing van het POW" dat u een werkwijze van de verdere ontwikkeling en marketing voor het POW van de inschrijver verwacht. Dit is voor ons niet voldoende concreet, wat bedoelt u hiermee? Wilt u lezen welke procesmatige werkwijze wij hanteren om het POW gedurende de gehele contractduur verder te ontwikkelen of dienen wij (tevens) concrete maatregelen (zoals marketingacties) in onze aanbieding op te nemen?	Wij bedoelen concrete maatregelen. Dit is ook verduidelijkt in paragraaf 6.3.2 van het Bestek.
81	PvE	3.4.7	1	17	Vergoedingsregeling	In dit artikel is geregeld dat de reizigers voor 50% worden gecompenseerd als een reiziger meer dan 30 minuten vertraging oploopt. Wij verzoeken u deze bepaling te schrappen. Dit in verband met de geldende afvaarfrequenties van meestal 1 tot 2 keer per uur.	Wij gaan niet in op uw verzoek. Een Reiziger die meer dan 30 minuten vertraging oploopt moet worden gecompenseerd. Dit is voor bijvoorbeeld busvervoer met frequenties van 1 tot 2 keer per uur ook een gebruikelijke (minimale) regeling.
82	PvE	4.1.1	5	19	Stage IV dieselmotor	In dit artikel staat als eis gesteld dat de motor van een niet nieuw schip minimaal Stage IV moet zijn. Volgens onze informatie worden er binnen de scheepvaart geen Stage IV motoren gebruikt. Veelal hebben de motoren die worden gebruikt een lagere klasse. Dit geldt ook voor de Merwedam, Aquacat, Schij en de Vlie. Bent u bereid voor bestaande schepen de eis van minimaal Stage IV te schrappen? Hiermee wordt kapitaalvernietiging voorkomen en hoeven alle motoren niet bij start van de concessie te worden vervangen.	Ja, zie ook mededeling 71 in Nota van Inlichtingen 2.
83	PvE	4.1.1	6.a	19	Zwavelarme of zwavelvrije / synthetische brandstof	Kunt u bevestigen dat het is toegestaan een biodiesel blend toe te passen, zolang wordt voldaan aan de eis van maximaal 165 kilo CO2-uitstoot per DRU?	Ja. In lid 5 van artikel 4.1.1 is wel verduidelijkt dat de brandstof schoon <u>en</u> duurzaam dient te zijn (er stond dat de brandstof schoon <u>en/of</u> duurzaam dient te zijn).
84	PvE	4.2.3	1	21	Overnameregeling	In dit artikel is geregeld dat de overnameregeling alleen van toepassing is voor zogenaamde nieuwe Nulemissieschepen. Bij de concessie moet de inschrijver de huidige schepen Merwedam, Aquacat, Vlij en Schie overnemen van de huidige vervoerder. Een optie is dan ook dat deze 4 schepen gedurende de concessieperiode worden omgebouwd tot nulemissie. Dit gaat gepaard met forse investeringen, die zonder overnameregeling slechts in zeer beperkte tijd kunnen worden terugverdiend. Wij verzoeken u dan ook dit artikel te verruimen, zodat tot Nulemissieschepen omgebouwde schepen plus benodigde productiemiddelen ook in aanmerking komen voor de overnameregeling.	Wij gaan gedeeltelijk in op uw verzoek. Artikel 4.3.2 is verruimd. Aan lid1 is de volgende tekst toegevoegd: "Tot Nulemissieschepen omgebouwde bestaande Schepen die na 1 januari 2012 nieuw in gebruik zijn genomen;"
85	PvE	Bijlage B1		54	verwijzing	In bijlage B1 Begrippenlijst staat bij 'Overmacht' een verwijzing naar paragraaf 3.1.6. Moet dit niet 3.4.9 zijn?	Ja, dit moet inderdaad artikel 3.4.9 zijn. Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast.

86	Concept overeenkomst	3	1	6	Ingangsdatum	In dit artikel is geregeld dat de opdracht in werking treedt in December 2021 dan wel na de verlooptdatum van de huidige opdracht op 1 januari 2022 bij aanvang van de dienst. Gegadigde verzoekt om dit artikel dusdanig aan te passen dat de opdracht in werking treedt op 1 januari 2022 bij aanvang van de dienst. Hiermee is de begindatum gelijk aan de datum dat de voorgaande concessie eindigt.	Van een inwerkingtreding van de Opdracht in December 2021 is alleen sprake als deze direct aansluitend is op een met de huidige contractant overeengekomen beëindigingsdatum die eerder is dan 31 december 2021. Met deze bepaling beoogt de Provincie het mogelijk te maken dat de overgangsdatum samenvalt met het "omklappen" van de dienstregelingen in het Openbaar Vervoer in Nederland in December 2021.
87	Nvl 1	Vraag 13			Overname bij tussentijdse beëindiging	In lid 3 is toegevoegd dat de overnameregeling uitsluitend van toepassing is als de schepen op de overdrachtsdatum geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende dienstregeling te varen. Daarnaast moeten ze gebruiksklaar zijn. Wij verzoeken u om dit artikel bij tussentijdse beëindiging verder te nuanceren. Het zou kunnen dat gegadigde voor de tussentijdse beëindiging schepen heeft besteld, die op de overdrachtsdatum nog niet zijn geleverd. Dit in verband met de bouwtijd van minimaal 1 jaar. Daarnaast kan er sprake zijn dat een schip vanwege uit te voeren onderhoud of herstel van schade op de overdrachtsdatum niet geheel operationeel beschikbaar is.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek, en is van mening dat met het antwoord op vraag 56 voldoende tegemoet wordt gekomen. Ten overvloede merkt de Provincie op dat tussentijdse beëindiging een uitzonderlijke omstandigheid is, waarvoor de Provincie niet bereid is om de geschetste consequentie al bij voorbaat weg te nemen. In geval van tussentijdse beëindiging is de Provincie in beginsel bereid nadere afspraken te maken over overname van reeds bestelde maar nog niet geleverde Schepen of Schepen waaraan onderhoud/herstel wordt uitgevoerd. De Provincie kan evenwel op voorhand niet garanderen dat dergelijke Schepen in alle gevallen onder de overnameregeling zullen vallen. Dit zal afhangen van de omstandigheden van het geval. De Provincie zal daarbij onder meer rekening houden met de kwaliteit van de schepen, de belangen van de Vervoerder, de opvolgende vervoerder en de Reiziger.
88	Nvl 1	Vraag 25			Boetebepalingen	In de afgelopen jaren is jaarlijks vanwege verschillende oorzaken sprake geweest van 60 - 100 te vroege afvaarten. Gegadigde zal dit moeten beprijken in zijn aanbieding. Wij verzoeken u dan ook om de tekst van deze boete te wijzigen in van "Afvaart vertrekt meer dan 59 seconden te vroeg" in "Meer dan 2% van de afvaarten per maand, gemeten per Halte, vertrekt meer dan 59 seconden te vroeg.	Wij gaan niet in op uw verzoek. Er wordt al een ruime marge toegestaan van 59 seconden per Afvaart. Het is aan de Vervoerder om de oorzaken voor nog vroeger vertrekken zoveel mogelijk te elimineren.
89	Nvl 2	Vraag 37			Brandstofclausule	In uw antwoord stelt u geen brandstofclausule op te nemen. Wij verzoeken u om dit standpunt te heroverwegen, mede met het oog op de gewenste verduurzaming. Het huidige brandstofverbruik bedraagt op jaarbasis circa 2 miljoen liter brandstof. Een prijsverhoging van bijvoorbeeld 0,25 per liter leidt tot een extra kostenpost van 500k op jaarbasis. Temeer omdat het gebruik van biobrandstoffen ten opzichte van reguliere diesel wordt gestimuleerd, welke een nog onvoorspelbaardere prijsontwikkeling kennen dan reguliere diesel, bestaat hiermee een zeer fors financieel risico, welke binnen de reguliere operatie niet kan worden opgevangen.	Wij gaan niet in op uw verzoek.

90	Nvl 2	Vraag 54		Vervoerplicht	In uw antwoord geeft u aan om de gestelde eisen rondom vervoerplicht te handhaven. Wij verzoeken u om dit standpunt te heroverwegen en de gestelde te strikte eisen verder te nuanceren. Uit de reizigersgegevens blijkt dat er met name in de ochtendspits pieken in de vervoervraag zijn. Daarnaast zijn een aantal routes, waaronder de route naar Kinderdijk, erg populair. Het is daarom ook aannemelijk te veronderstellen dat de inschrijver niet in alle gevallen zal kunnen voldoen aan de gestelde eisen rondom de vervoerplicht. Beperkende factor is hierbij met name de beschikbare capaciteit aan schepen. Wij verzoeken u dan ook om aan de eisen rondom vervoerplicht een uitzondering toe te voegen als de maximaal beschikbare vervoercapaciteit is ingezet.	Wij nemen uw voorstel niet over. Redelijkerwijs te voorziene (pieken in de) vraag naar POW beschouwt de Provincie niet als Overmacht. In alle andere omstandigheden spant de Vervoerder zich maximaal in om onverwachte vervoerspieken zoveel mogelijk op te vangen en om alle Reizigers zoveel mogelijk van een door de Vervoerder bediende Halte met het eerste Schip van de door de Reiziger gewenste Lijn en bestemming mee te nemen.
91	Nvl 2	Vraag 56		Overname	In het antwoord geeft u aan dat de provincie bereid is om in overleg te gaan. Daarnaast kan de provincie - zonder daartoe verplicht te zijn, de overnameverplichting van toepassing verklaren. Wij verzoeken u om dit antwoord met name in geval van tussentijdse beëindiging te heroverwegen. Dit met name vanuit het oogpunt dat financiers zekerheid krijgen dat de overnameverplichting ook op de bestelde maar nog niet geleverde schepen en overige activa van toepassing is.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek, zie ook het antwoord op vraag 87.
92	Nvl 2	Vraag 61		Bijlage B 9.2	In het antwoord op vraag 61 geeft u aan dat de afschrijving start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor de uitvoering van de dienstregeling. In de artikelen 3 en 4 van bijlage 9.2 staat dat de lineaire afschrijving wordt gemeten vanaf het bouwjaar). Wij verzoeken u expliciet in artikel 3 en 4 van bijlage 9.2 te verwoorden dat de afschrijving start vanaf de dag dat het schip voor het eerst wordt ingezet voor de uitvoering van de dienstregeling.	Bijlage B9.2 is aangepast. In artikelen 3 en 4 is verduidelijkt dat de afschrijving start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de Dienstregeling.

93	Nvl 2	Vraag 64		Nachtsteiger	In uw antwoord geeft u aan niet op verzoek van gegadigde in te gaan om in de inschrijving uit te gaan van de huidige nachtlocatie en de operationele kosten/baten van de daadwerkelijke nachtlocatie tijdens de implementatie te verrekenen middels een businesscase op basis van open boek calculatie met als uitgangspunt budgetneutraliteit voor de concessiehouder. Zoals door gegadigde gesteld zal het binnen de aanbestedingsfase niet mogelijk zijn tot bindende afspraken met een gemeente te komen over een nachtlocatie en schuilt hierin een fors risico voor inschrijvers. Een ongunstig gelegen nachtlocatie zal leiden tot fors hogere operationele kosten in de exploitatie (wat snel oploopt naar honderdduizenden euro's extra kosten per jaar) en heeft daarmee ook potentieel een grote impact op de business case. Gegadigde verzoekt de provincie derhalve om haar positie nogmaals te heroverwegen.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek. Wij hebben overigens vernomen dat een nachtlocatie te Hendrik-Ido-Ambacht in de Rietbaan waarschijnlijk mogelijk is. De contactgegevens van de gemeente staan in Bijlage I2.A.
94	PvE	3.2.1		Bedieningseisen	Mededeling	In artikel 3.2.1 is in voetnoot 7 verduidelijkt dat voor de verbinding Dordrecht - Rotterdam geldt dat in ieder geval Rotterdam Erasmusbrug moet worden bediend binnen 60 minuten vanaf Dordrecht (v.v.). Tevens is in de tabellen in artikel 3.2.1 een overbodige cel verwijderd.
95	PvE	Bijlage A		Begrippenlijst	Mededeling	De definitie van een Afvaart is als volgt geherformuleerd: "Een voor gebruik door Reizigers uitgevoerd vervoer met een Schip volgens de Dienstregeling of met inachtneming van een aanmeldingsprocedure gepland POW, in één richting van Beginpunt naar Eindpunt." Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast. Wij hebben geconstateerd dat het woord 'Afvaart', zoals gedefinieerd in Bijlage B1 Begrippenlijst, niet in het gehele PVE met een hoofdletter is geschreven. Opdrachtgever heeft dit aangepast.

96	PvE/concept overeenkomst			Versterking	Mededeling	<p>Aan de begrippenlijst is het begrip Versterkingsafvaart toegevoegd.</p> <p>Daarnaast is op de volgende plaatsen in het Programma van Eisen verduidelijkt hoe wordt omgegaan met Versterkingsafvaarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lid 1 van artikel 3.4.1 (Versterkingsafvaarten kunnen worden gebruikt om aan de vervoerplicht te voldoen); - De definitie van een DRU (Versterkingsafvaarten worden niet meegeteld bij DRU-berekeningen); - Lid 1 van artikel 16 van de Overeenkomst (Versterkingsafvaarten op bestaande verbindingen worden niet beschouwd als Meerwerk). <p>Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast.</p>
97				Extra zomerafvaarten Kinderdijk	Mededeling	<p>De Provincie laat een pilot uitvoeren voor uitbreiding van het aantal Afvaarten vanaf Kinderdijk gedurende de zomerperiode. Gedurende de periode 20 juli 2019 t/m 1 september 2019 vindt een proef plaats, waarin 7 dagen in de week wordt gevaren. In totaal gaat het om 352 DRU's. Zie voor meer informatie: www.waterbus.nl/nieuws</p>
98	Bestek	Stform F		Bankgarantie	<p>De model bankgarantie zoals gesteld in Standaardformulier F is door gedagigde voorgelegd aan een bank. Deze bank heeft aangegeven dat de bereidstellingsverklaring en bankgarantietekst juridisch acceptabel zijn voor de bank, mits in de teksten van de concepten enkele wijzigingen en toevoegingen worden aangebracht. Deze wijzigingen en toevoegingen zijn in de meegezonden bijlage met rood gearceerd. Bent u akkoord met deze wijzigingen ten opzichte van de model bankgarantie en geeft het u dus voldoende conform wanneer gedagigde deze bereidstellingsverklaring en bankgarantie inlevert?</p>	<p>De Provincie gaat deels akkoord met de voorgestelde wijzigingen. Met een deel van de voorgestelde wijzigingen gaat de Provincie niet akkoord, omdat de Provincie van mening is dat de wijzigingen aan de bereidstellingsverklaring bankgarantie, zoals voorgesteld, de inhoud van de bereidstellingsverklaring te ver afzwakt. Het doel van de verklaring is vertrouwen te krijgen in de financiële situatie van de Inschrijver en de Provincie verwacht van de bank dat zij zich in de situatie van de Inschrijver verdiept voordat zij de verklaring ondertekent.</p> <p>De Provincie heeft een gewijzigd Standaardformulier F 'bereidstellingsverklaring bankgarantie' toegevoegd aan het Bestek. U treft het gewijzigde document op CTM bij de publicatiedocumenten.</p>
99	PvE			Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk	Mededeling	<p>In het Programma van Eisen is in artikel 2.3.1 voetnoot e verduidelijkt dat bij de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk op zon- en feestdagen er ten minste Vraaggericht POW dient te zijn tussen 9.00 uur en 19.00 uur.</p>

Definitieve Nota van Inlichtingen 3 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 30 juli 2019

Er zijn geen wijzigingen aangebracht in de definitieve Nvl 3 t.o.v. de conceptversie van Nvl 3.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
74	Bestek	4.3.1		30	Financiële en economische draagkracht	Opdrachtgever heeft in het kader van continuïteit eisen gesteld aan de financiële en economische draagkracht in de vorm van een omzeteis van minimaal 4 miljoen per jaar. Gedurende de looptijd van de concessie is sprake van omvangrijke investeringen in schepen en in overige materiële activa die naar schatting kunnen oplopen tot circa 40 miljoen euro. Wij verzoeken u dan ook als eis voor de financiële en economische draagkracht dat inschrijvers in de vorm van een committed term sheet van een bank aan te tonen dat alle investeringen gedurende de looptijd van de concessie kunnen worden gefinancierd.	Wij danken u voor uw suggestie, maar houden vast aan de huidige geschiktheidseisen. Wij menen met de gestelde eisen, Toetsingscriteria en Gunningscriteria voldoende continuïteit gewaarborgd te hebben.
75	Bestek	6.1.2		50	G1.2 Aantal pagina's	Het maximaal aantal pagina's van "G1.2: Uitvoering en organisatie: betrouwbaarheid van het aangeboden POW" is op 10 pagina's gesteld. Aan de hand van uw uitgebreide uitvraag waarin we op verschillende outputnormen goed onderbouwde maatregelen moeten beschrijven, een begroting moeten aanleveren en een de overkoepelende samenhang moeten stellen wij voor om het aantal pagina's te verhogen naar 25. Gaat u hiermee akkoord?	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 20.

76	Bestek / PvE	6.3.1 bestek 5.1.2. PvE	58 bestek 25 PvE	golfhinder	<p>U stelt in art 6.3.1 van het bestek onder lid 4 dat aangetoond moet worden dat wordt voldaan aan de golfhindereis zoals gesteld in lid 7 van art 5.1.2 van het PvE.</p> <p>In lid 7 van art 5.1.2 van het PvE stelt u de terechte en begrijpelijke eis dat de Vervoerder onder alle normaal voorkomende vaar- en weersomstandigheden een Schip zal gebruiken dat golfhinder aan de oevers, mede-vaarweggebruikers en infrastructuur en (jacht-)havens voorkomt. U verwijst daarbij naar voorschriften zoals gesteld in Bijlage B14.</p> <p>Bijlage B14 bestaat uit bijlage B14.1 en B14.2. In geen van beide documenten treffen wij een feitelijk voorschrift aan. Wel bevindingen die aangeven dat er diverse oorzaken zijn voor golfhinder. Waaronder een bevinding dat een norm voor maximale golfhoopte niet het gewenste effect heeft.</p> <p>Desondanks komt u onder lid 11 van dit artikel met een eis over een golfhoopte van maximaal 12 cm. Een eis:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waaraan in de huidige Waterbus-praktijk zeker niet wordt voldaan; - die - als die al gerealiseerd kan worden - een enorme invloed op het ontwerp en daardoor op de prijs van een schip heeft; - die, conform bijlage B14, geen zekerheid biedt over het voorkomen van golfhinder. <p>U bevestigt dit laatste overigens zelf in de Nota van Inlichtingen met uw</p>	<p>De Provincie neemt uw voorstel grotendeels over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het Programma van Eisen komen eisen 5.1.2 lid 11 en 5.1.2 lid 12 te vervallen; - In het Bestek wordt de tekst: <p>“Een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium, waaruit blijkt dat er wordt voldaan aan de golfhindereis, zoals gesteld in lid 7 van artikel 5.1.2 van het Programma van Eisen. Het rapport van de deskundige dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;”</p> <p>in paragraaf 6.3.1 van het Bestek vervangen door:</p> <p>“Een beschrijving waarin de Vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de Schepen - binnen de kaders van de aangeboden Dienstregeling - om de golfhinder te verminderen ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen. Een garantie van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium dat de betreffende maatregelen golfhinder verminderen ten opzichte van de huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;”</p> <p>In de conceptovereenkomst is artikel 6 lid 2 en 3 verduidelijkt.</p>
----	--------------	-------------------------	------------------	------------	--	---

					<p>Kortom, de (schijn)zekerheid die u met eis 11 en 12 denkt te verkrijgen, werkt beperkend, kostprijsverhogend en geeft geen zekerheid over de golfhinder.</p> <p>Wij verzoeken u de verantwoordelijkheid voor de golfhinder te laten daar waar die hoort: namelijk bij de Vervoerder.</p> <p>Wij verzoeken u daartoe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eis 5.1.2.7 aan te passen door de verwijzing naar Bijlage B14 te verwijderen; - eisen 5.1.2.11 en 5.1.2.12 te verwijderen; - de tekst "Een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium, waaruit blijkt dat er wordt voldaan aan de golfhindereis, zoals gesteld in lid 7 van artikel 5.1.2 van het Programma van Eisen. Het rapport van de deskundige dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;" in art 6.3.1 van het bestek te vervangen door "Een beschrijving waarin de vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de schepen om de golfhinder te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen. Een accreditatie van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving;" <p>Ben u hiertoe bereid? Zo nee, wilt u inhoudelijk ingaan op alle</p>		
77	Bestek	6.3.1	57	G3.1 Aantal pagina's	<p>Het maximaal aantal pagina's van "G3.1 Kwaliteit van de Schepen" is op 15 pagina's gesteld. Aangezien wij per type schip ten minste uw voorgestelde aandachtspunten dienen te beschrijven, verwachten wij hiervoor onvoldoende ruimte te hebben. Wij stellen u voor om het aantal pagina's (exclusief de aanvullende afbeeldingen, etc.) te verhogen naar 25. Gaat u hiermee akkoord?</p>	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 25.	
78	Bestek	6.3.2	58	G3.2 Aantal pagina's	<p>Het maximaal aantal pagina's van "G3.2 Ontwikkelplan" is op 15 pagina's gesteld. Aan de hand van uw uitgebreide uitvraag en het moeten kunnen onderbouwen van onze keuzes, stellen wij voor om dit aantal uit te breiden naar maximaal 25 pagina's. Gaat u hiermee akkoord?</p>	Naar aanleiding van uw verzoek wordt het aantal pagina's opgehoogd naar 20.	
79	Bestek	6.3.2	1	58	G3.2 Uitvraag	<p>U geeft in paragraaf 6.3.2 aan dat de inschrijver verwachte ontwikkelingen in kaart dient te brengen. Bedoelt u met "ontwikkelingen" de ontwikkelingen binnen het POW (en dus binnen onze eigen invloedssfeer) of dienen wij tevens externe factoren zoals demografische of economische ontwikkelingen in het ontwikkelplan mee te nemen?</p>	Wij bedoelen door de Inschrijver verwachte ontwikkelingen die een relevante impact (kunnen) hebben op POW. Dat kunnen zowel ontwikkelingen zijn die binnen de eigen invloedssfeer van de Vervoerder liggen als externe ontwikkelingen. Dit is verduidelijkt in paragraaf 6.3.2 van het Bestek.

80	Bestek	6.3.2	3	59	G3.2 Uitvraag	In paragraaf 6.3.2 schrijft u onder het kopje "ontwikkeling en marketing van het POW" dat u een werkwijze van de verdere ontwikkeling en marketing voor het POW van de inschrijver verwacht. Dit is voor ons niet voldoende concreet, wat bedoelt u hiermee? Wilt u lezen welke procesmatige werkwijze wij hanteren om het POW gedurende de gehele contractduur verder te ontwikkelen of dienen wij (tevens) concrete maatregelen (zoals marketingacties) in onze aanbieding op te nemen?	Wij bedoelen concrete maatregelen. Dit is ook verduidelijkt in paragraaf 6.3.2 van het Bestek.
81	PvE	3.4.7	1	17	Vergoedingsregeling	In dit artikel is geregeld dat de reizigers voor 50% worden gecompenseerd als een reiziger meer dan 30 minuten vertraging oploopt. Wij verzoeken u deze bepaling te schrappen. Dit in verband met de geldende afvaarfrequenties van meestal 1 tot 2 keer per uur.	Wij gaan niet in op uw verzoek. Een Reiziger die meer dan 30 minuten vertraging oploopt moet worden gecompenseerd. Dit is voor bijvoorbeeld busvervoer met frequenties van 1 tot 2 keer per uur ook een gebruikelijke (minimale) regeling.
82	PvE	4.1.1	5	19	Stage IV dieselmotor	In dit artikel staat als eis gesteld dat de motor van een niet nieuw schip minimaal Stage IV moet zijn. Volgens onze informatie worden er binnen de scheepvaart geen Stage IV motoren gebruikt. Veelal hebben de motoren die worden gebruikt een lagere klasse. Dit geldt ook voor de Merwedam, Aquacat, Schij en de Vlie. Bent u bereid voor bestaande schepen de eis van minimaal Stage IV te schrappen? Hiermee wordt kapitaalvernietiging voorkomen en hoeven alle motoren niet bij start van de concessie te worden vervangen.	Ja, zie ook mededeling 71 in Nota van Inlichtingen 2.
83	PvE	4.1.1	6.a	19	Zwavelarme of zwavelvrije / synthetische brandstof	Kunt u bevestigen dat het is toegestaan een biodiesel blend toe te passen, zolang wordt voldaan aan de eis van maximaal 165 kilo CO2-uitstoot per DRU?	Ja. In lid 5 van artikel 4.1.1 is wel verduidelijkt dat de brandstof schoon <u>en</u> duurzaam dient te zijn (er stond dat de brandstof schoon <u>en/of</u> duurzaam dient te zijn).
84	PvE	4.2.3	1	21	Overnameregeling	In dit artikel is geregeld dat de overnameregeling alleen van toepassing is voor zogenaamde nieuwe Nulemissieschepen. Bij de concessie moet de inschrijver de huidige schepen Merwedam, Aquacat, Vlij en Schie overnemen van de huidige vervoerder. Een optie is dan ook dat deze 4 schepen gedurende de concessieperiode worden omgebouwd tot nulemissie. Dit gaat gepaard met forse investeringen, die zonder overnameregeling slechts in zeer beperkte tijd kunnen worden terugverdiend. Wij verzoeken u dan ook dit artikel te verruimen, zodat tot Nulemissieschepen omgebouwde schepen plus benodigde productiemiddelen ook in aanmerking komen voor de overnameregeling.	Wij gaan gedeeltelijk in op uw verzoek. Artikel 4.3.2 is verruimd. Aan lid1 is de volgende tekst toegevoegd: "Tot Nulemissieschepen omgebouwde bestaande Schepen die na 1 januari 2012 nieuw in gebruik zijn genomen;"
85	PvE	Bijlage B1		54	verwijzing	In bijlage B1 Begrippenlijst staat bij 'Overmacht' een verwijzing naar paragraaf 3.1.6. Moet dit niet 3.4.9 zijn?	Ja, dit moet inderdaad artikel 3.4.9 zijn. Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast.

86	Concept overeenkomst	3	1	6	Ingangsdatum	In dit artikel is geregeld dat de opdracht in werking treedt in December 2021 dan wel na de verlooptdatum van de huidige opdracht op 1 januari 2022 bij aanvang van de dienst. Gegadigde verzoekt om dit artikel dusdanig aan te passen dat de opdracht in werking treedt op 1 januari 2022 bij aanvang van de dienst. Hiermee is de begindatum gelijk aan de datum dat de voorgaande concessie eindigt.	Van een inwerkingtreding van de Opdracht in December 2021 is alleen sprake als deze direct aansluitend is op een met de huidige contractant overeengekomen beëindigingsdatum die eerder is dan 31 december 2021. Met deze bepaling beoogt de Provincie het mogelijk te maken dat de overgangsdatum samenvalt met het "omklappen" van de dienstregelingen in het Openbaar Vervoer in Nederland in December 2021.
87	Nvl 1	Vraag 13			Overname bij tussentijdse beëindiging	In lid 3 is toegevoegd dat de overnameregeling uitsluitend van toepassing is als de schepen op de overdrachtsdatum geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende dienstregeling te varen. Daarnaast moeten ze gebruiksklaar zijn. Wij verzoeken u om dit artikel bij tussentijdse beëindiging verder te nuanceren. Het zou kunnen dat gegadigde voor de tussentijdse beëindiging schepen heeft besteld, die op de overdrachtsdatum nog niet zijn geleverd. Dit in verband met de bouwtijd van minimaal 1 jaar. Daarnaast kan er sprake zijn dat een schip vanwege uit te voeren onderhoud of herstel van schade op de overdrachtsdatum niet geheel operationeel beschikbaar is.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek, en is van mening dat met het antwoord op vraag 56 voldoende tegemoet wordt gekomen. Ten overvloede merkt de Provincie op dat tussentijdse beëindiging een uitzonderlijke omstandigheid is, waarvoor de Provincie niet bereid is om de geschetste consequentie al bij voorbaat weg te nemen. In geval van tussentijdse beëindiging is de Provincie in beginsel bereid nadere afspraken te maken over overname van reeds bestelde maar nog niet geleverde Schepen of Schepen waaraan onderhoud/herstel wordt uitgevoerd. De Provincie kan evenwel op voorhand niet garanderen dat dergelijke Schepen in alle gevallen onder de overnameregeling zullen vallen. Dit zal afhangen van de omstandigheden van het geval. De Provincie zal daarbij onder meer rekening houden met de kwaliteit van de schepen, de belangen van de Vervoerder, de opvolgende vervoerder en de Reiziger.
88	Nvl 1	Vraag 25			Boetebepalingen	In de afgelopen jaren is jaarlijks vanwege verschillende oorzaken sprake geweest van 60 - 100 te vroege afvaarten. Gegadigde zal dit moeten beprizen in zijn aanbieding. Wij verzoeken u dan ook om de tekst van deze boete te wijzigen in van "Afvaart vertrekt meer dan 59 seconden te vroeg" in "Meer dan 2% van de afvaarten per maand, gemeten per Halte, vertrekt meer dan 59 seconden te vroeg.	Wij gaan niet in op uw verzoek. Er wordt al een ruime marge toegestaan van 59 seconden per Afvaart. Het is aan de Vervoerder om de oorzaken voor nog vroeger vertrekken zoveel mogelijk te elimineren.
89	Nvl 2	Vraag 37			Brandstofclausule	In uw antwoord stelt u geen brandstofclausule op te nemen. Wij verzoeken u om dit standpunt te heroverwegen, mede met het oog op de gewenste verduurzaming. Het huidige brandstofverbruik bedraagt op jaarbasis circa 2 miljoen liter brandstof. Een prijsverhoging van bijvoorbeeld 0,25 per liter leidt tot een extra kostenpost van 500k op jaarbasis. Temeer omdat het gebruik van biobrandstoffen ten opzichte van reguliere diesel wordt gestimuleerd, welke een nog onvoorspelbaardere prijsontwikkeling kennen dan reguliere diesel, bestaat hiermee een zeer fors financieel risico, welke binnen de reguliere operatie niet kan worden opgevangen.	Wij gaan niet in op uw verzoek.

90	Nvl 2	Vraag 54		Vervoerplicht	In uw antwoord geeft u aan om de gestelde eisen rondom vervoerplicht te handhaven. Wij verzoeken u om dit standpunt te heroverwegen en de gestelde te strikte eisen verder te nuanceren. Uit de reizigersgegevens blijkt dat er met name in de ochtendspits pieken in de vervoervraag zijn. Daarnaast zijn een aantal routes, waaronder de route naar Kinderdijk, erg populair. Het is daarom ook aannemelijk te veronderstellen dat de inschrijver niet in alle gevallen zal kunnen voldoen aan de gestelde eisen rondom de vervoerplicht. Beperkende factor is hierbij met name de beschikbare capaciteit aan schepen. Wij verzoeken u dan ook om aan de eisen rondom vervoerplicht een uitzondering toe te voegen als de maximaal beschikbare vervoercapaciteit is ingezet.	Wij nemen uw voorstel niet over. Redelijkerwijs te voorziene (pieken in de) vraag naar POW beschouwt de Provincie niet als Overmacht. In alle andere omstandigheden spant de Vervoerder zich maximaal in om onverwachte vervoerspieken zoveel mogelijk op te vangen en om alle Reizigers zoveel mogelijk van een door de Vervoerder bediende Halte met het eerste Schip van de door de Reiziger gewenste Lijn en bestemming mee te nemen.
91	Nvl 2	Vraag 56		Overname	In het antwoord geeft u aan dat de provincie bereid is om in overleg te gaan. Daarnaast kan de provincie - zonder daartoe verplicht te zijn, de overnameverplichting van toepassing verklaren. Wij verzoeken u om dit antwoord met name in geval van tussentijdse beëindiging te heroverwegen. Dit met name vanuit het oogpunt dat financiers zekerheid krijgen dat de overnameverplichting ook op de bestelde maar nog niet geleverde schepen en overige activa van toepassing is.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek, zie ook het antwoord op vraag 87.
92	Nvl 2	Vraag 61		Bijlage B 9.2	In het antwoord op vraag 61 geeft u aan dat de afschrijving start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor de uitvoering van de dienstregeling. In de artikelen 3 en 4 van bijlage 9.2 staat dat de lineaire afschrijving wordt gemeten vanaf het bouwjaar). Wij verzoeken u expliciet in artikel 3 en 4 van bijlage 9.2 te verwoorden dat de afschrijving start vanaf de dag dat het schip voor het eerst wordt ingezet voor de uitvoering van de dienstregeling.	Bijlage B9.2 is aangepast. In artikelen 3 en 4 is verduidelijkt dat de afschrijving start vanaf de dag nadat de Nulemissieschepen en bijbehorende Productiemiddelen voor het eerst worden ingezet voor uitvoering van de Dienstregeling.

93	Nvl 2	Vraag 64		Nachtsteiger	In uw antwoord geeft u aan niet op verzoek van gegadigde in te gaan om in de inschrijving uit te gaan van de huidige nachtlocatie en de operationele kosten/baten van de daadwerkelijke nachtlocatie tijdens de implementatie te verrekenen middels een businesscase op basis van open boek calculatie met als uitgangspunt budgetneutraliteit voor de concessiehouder. Zoals door gegadigde gesteld zal het binnen de aanbestedingsfase niet mogelijk zijn tot bindende afspraken met een gemeente te komen over een nachtlocatie en schuilt hierin een fors risico voor inschrijvers. Een ongunstig gelegen nachtlocatie zal leiden tot fors hogere operationele kosten in de exploitatie (wat snel oploopt naar honderdduizenden euro's extra kosten per jaar) en heeft daarmee ook potentieel een grote impact op de business case. Gegadigde verzoekt de provincie derhalve om haar positie nogmaals te heroverwegen.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek. Wij hebben overigens vernomen dat een nachtlocatie te Hendrik-Ido-Ambacht in de Rietbaan waarschijnlijk mogelijk is. De contactgegevens van de gemeente staan in Bijlage I2.A.
94	PvE	3.2.1		Bedieningseisen	Mededeling	In artikel 3.2.1 is in voetnoot 7 verduidelijkt dat voor de verbinding Dordrecht - Rotterdam geldt dat in ieder geval Rotterdam Erasmusbrug moet worden bediend binnen 60 minuten vanaf Dordrecht (v.v.). Tevens is in de tabellen in artikel 3.2.1 een overbodige cel verwijderd.
95	PvE	Bijlage A		Begrippenlijst	Mededeling	De definitie van een Afvaart is als volgt geherformuleerd: "Een voor gebruik door Reizigers uitgevoerd vervoer met een Schip volgens de Dienstregeling of met inachtneming van een aanmeldingsprocedure gepland POW, in één richting van Beginpunt naar Eindpunt." Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast. Wij hebben geconstateerd dat het woord 'Afvaart', zoals gedefinieerd in Bijlage B1 Begrippenlijst, niet in het gehele PVE met een hoofdletter is geschreven. Opdrachtgever heeft dit aangepast.

96	PvE/concept overeenkomst			Versterking	Mededeling	<p>Aan de begrippenlijst is het begrip Versterkingsafvaart toegevoegd.</p> <p>Daarnaast is op de volgende plaatsen in het Programma van Eisen verduidelijkt hoe wordt omgegaan met Versterkingsafvaarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lid 1 van artikel 3.4.1 (Versterkingsafvaarten kunnen worden gebruikt om aan de vervoerplicht te voldoen); - De definitie van een DRU (Versterkingsafvaarten worden niet meegeteld bij DRU-berekeningen); - Lid 1 van artikel 16 van de Overeenkomst (Versterkingsafvaarten op bestaande verbindingen worden niet beschouwd als Meerwerk). <p>Bijlage B1 Begrippenlijst is hierop aangepast.</p>
97				Extra zomerafvaarten Kinderdijk	Mededeling	<p>De Provincie laat een pilot uitvoeren voor uitbreiding van het aantal Afvaarten vanaf Kinderdijk gedurende de zomerperiode. Gedurende de periode 20 juli 2019 t/m 1 september 2019 vindt een proef plaats, waarin 7 dagen in de week wordt gevaren. In totaal gaat het om 352 DRU's. Zie voor meer informatie: www.waterbus.nl/nieuws</p>
98	Bestek	Stform F		Bankgarantie	<p>De model bankgarantie zoals gesteld in Standaardformulier F is door gedagigde voorgelegd aan een bank. Deze bank heeft aangegeven dat de bereidstellingsverklaring en bankgarantietekst juridisch acceptabel zijn voor de bank, mits in de teksten van de concepten enkele wijzigingen en toevoegingen worden aangebracht. Deze wijzigingen en toevoegingen zijn in de meegezonden bijlage met rood gearceerd. Bent u akkoord met deze wijzigingen ten opzichte van de model bankgarantie en geeft het u dus voldoende conform wanneer gedagigde deze bereidstellingsverklaring en bankgarantie inlevert?</p>	<p>De Provincie gaat deels akkoord met de voorgestelde wijzigingen. Met een deel van de voorgestelde wijzigingen gaat de Provincie niet akkoord, omdat de Provincie van mening is dat de wijzigingen aan de bereidstellingsverklaring bankgarantie, zoals voorgesteld, de inhoud van de bereidstellingsverklaring te ver afzwakt. Het doel van de verklaring is vertrouwen te krijgen in de financiële situatie van de Inschrijver en de Provincie verwacht van de bank dat zij zich in de situatie van de Inschrijver verdiept voordat zij de verklaring ondertekent.</p> <p>De Provincie heeft een gewijzigd Standaardformulier F 'bereidstellingsverklaring bankgarantie' toegevoegd aan het Bestek. U treft het gewijzigde document op CTM bij de publicatiedocumenten.</p>
99	PvE			Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk	Mededeling	<p>In het Programma van Eisen is in artikel 2.3.1 voetnoot e verduidelijkt dat bij de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk op zon- en feestdagen er ten minste Vraaggericht POW dient te zijn tussen 9.00 uur en 19.00 uur.</p>

Concept Nota van Inlichtingen 4a Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 2 september 2019 Vanaf vraag 100 zijn er nieuwe vragen en antwoorden opgenomen.

Nr.	Betreeft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
100	PvE	3.2.1	1 en 2	12	Minimumeisen	In lid 1 van artikel 3.2.1 geeft u aan dat vervoerders minimaal 30.000 DRU's op jaarbasis moeten aanbieden. Hierbij vormt met name de verbinding naar Sliedrecht een risico omdat bij het aanbieden van de minimumeis (vraaggericht vervoer) de DRU's slechts voor 20% meetellen terwijl de kosten fors hoger liggen. Wilt u de eis voor ten minste vraaggericht vervoer op de verbinding naar Sliedrecht laten vervallen, zodat vervoerders met inachtneming van de minimumeis van 30.000 DRU per jaar een betere afweging kunnen maken van waar deze het beste kunnen worden ingezet?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
101	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Uit gesprekken met banken is gebleken dat het niet mogelijk is om met banken bindende financieringsafspraken te maken voor investeringen die verder weg in de toekomst liggen. Banken hanteren in zijn algemeenheid een investeringshorizon van 5 jaar. Vanwege de forse investeringen die benodigd zijn voor de overgang naar Nulemissieschepen is er vanwege het ontbreken van financiering sprake van een onzekere factor rondom continuïteit van de operatie alsook de van toepassing zijnde financieringsvoorwaarden. Dit leidt er dan ook toe dat met handhaving van deze voorwaarde het voor gegadigde niet mogelijk is om een aanbidding te doen.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
102	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. De verwachte investeringen voor de overgang naar Nulemissieschepen kan oplopen tot circa 40 miljoen euro. In het geval gegadigde er voor kiest om pas op 1-1-2030 te voldoen aan de eis van Nulemissieschepen leidt dit ertoe dat bij einde concessie per 31 december 2031 de overnamewaarde voor de volgende concessiehouder ruim 37 miljoen euro bedraagt. Dit legt een forse verplichting op komende concessie, die volgens gegadigde zowel voor concessiehouder als opdrachtgever ongewenst is.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.

103	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Reden hiervoor is dat in PvE artikel 2.2.2 lid1a deze eis reeds is gekoppeld aan de optie tot verlenging van de opdracht van 5 jaar.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
104	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor te varen zonder roetfilter?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
105	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor een roetfilter toe te voegen zonder de motor te vervangen, ook als het roetfilter geleverd wordt door een andere partij dan de motorleverancier?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
106	PvE	B2		60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen, welke bovenop het maximum van 10% van de exploitatiebijdrage komt en die kan worden opgelegd als de aangeboden dienstregeling moet worden aangepast omdat anders sprake zou zijn van golfhinder. Golfhinder is een subjectief begrip, deze formulering brengt een aanzienlijk risico met zich mee omdat iedere haveneigenaar of mede-vaarweggebruiker kan klagen over golfhinder met mogelijk een forse boete tot gevolg. Wilt u de sanctie dusdanig formuleren dat deze alleen op objectieve gronden kan worden opgelegd (ofwel dat de dienstregeling op objectieve gronden m.b.t. golfhinder hoeft worden aangepast)?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
107	PvE	B2		60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen. Deze sanctie wordt jaarlijks opgelegd ingeval gegadigde de aangeboden dienstregeling niet volledig kan uitvoeren en hierdoor de dienstregeling moet worden aangepast. Zoals de tekst nu is omschreven kan de jaarlijkse sanctie worden opgelegd bij elke aanpassing van de dienstregeling als gevolg van golfhinder. Er wordt geen rekening gehouden met geringe wijzigingen of wijzigingen in de dienstregeling welke geen nadelige gevolgen voor de reizigers hebben. Wij verzoeken u dan ook om de tekst verder te nuanceren, zodat deze sanctie alleen wordt opgelegd als sprake is van een significante wijziging van de aangeboden dienstregeling met significante nadelige effecten voor de reizigers.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.

108	Nvl 3	Vraag 76			Golfhinder	In uw antwoord op vraag 76 van Nvl3 verwijst u naar lid 7 van artikel 5.1.2, waarin wordt verwezen naar bijlage 14. In bijlage B14 zijn echter geen feitelijke voorschriften voor golfhinder of golfhoogte opgenomen. Kunt u bevestigen dat de verwijzing naar bijlage 14 niet juist is en dat de gehanteerde eis is dat nieuwe schepen minder golfhinder veroorzaken dan de huidige, te onderbouwen met een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
109	Nvl 3	Vraag 76			Golfhinder	Binnen Nederland zijn MARIN en de TU Delft onafhankelijke hydrodynamische scheepslaboratoria. Het samenstellen van de gevraagde rapporten m.b.t. golfhinder brengt kosten met zich mee. Worden deze kosten door u gedragen?	Nee, deze kosten worden gedragen door de Inschrijver. U noemt twee voorbeelden van scheepslaboratoria die beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten. Voor de duidelijkheid: het is ook toegestaan om het adviesrapport op te laten stellen door andere scheepslaboratoria (die niet beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten) op basis van een computersimulatie.
110	Nvl 3	Vraag 83			Biobrandstoffen	In het antwoord op vraag 83 geeft u aan dat een biodiesel blend is toegestaan, mits wordt voldaan aan de eis van maximaal 165 kilo CO ₂ -uitstoot per DRU. Echter in artikel 4.1.1 lid 6a van het PvE is aangegeven dat eerste generatie biobrandstof niet toegepast mag worden. Kunt u bevestigen dat eerste generatie biobrandstoffen ook niet in een blend gebruikt mogen worden?	Dat bevestigen wij.
111	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Kunt u bevestigen dat de Provincie onvoorwaardelijk toestemming geeft voor het vestigen van hypotheek als sprake is van een normale scheepsfinanciering onder gebruikelijke voorwaarden met hypothecaire zekerheid en met een looptijd tot einde concessie?	Het bepaalde in artikel 21 is tevens van toepassing op de vestiging van hypotheek. De Provincie zal derhalve instemmen met het vestigen van een hypotheek indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: a. De hypotheek staat er niet aan in de weg staat dat de Nulemissieschepen en Productiemiddelen te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW in het Vervoersgebied (zowel tijdens de Opdracht als daarna); b. De hypotheek vormt geen belemmering voor de overdracht van de Nulemissieschepen en Productiemiddelen conform Bijlage B9.2; c. De Nulemissieschepen en Productiemiddelen dienen vrij van hypotheek (of enig ander zekerheidsrecht) te worden overgedragen aan de opvolgende vervoerder of andere opvolgende eigenaar.

112	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Bij verpanding van schepen aan een bank moeten deze "te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW". Dan is verpanding alleen mogelijk als de Provincie bereid is de schepen over te nemen indien en zodra een bank zijn pand opeist. Is de Provincie hiertoe bereid?	Nee, de Provincie is op voorhand niet bereid de Schepen over te nemen. Overigens zou onderhandse verkoop van de Schepen aan de Provincie strijdig zijn met artikel 3:250 lid 1 BW, dat bepaalt dat de verkoop van verpande goederen in het openbaar geschiedt (d.w.z. aan de hoogste bieder).
113	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Als de Provincie niet bereid is garant te staan voor de financiering, hoe ziet de Provincie dan dat verpanding nog mogelijk kan zijn? Uit gesprekken met banken is gebleken dat zij niet bereid zijn schepen als zekerheid op een lening te accepteren zonder hier waarde uit te kunnen ontleen.	Dit betreft een zaak tussen u en uw bank. De Provincie staat hier buiten. In de Overeenkomst is enkel beschreven onder welke voorwaarden de Provincie zal instemmen met verpanding. Het is voor de Provincie essentieel dat de Schepen te allen tijde beschikbaar blijven voor de uitvoering van het POW.
114	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofkloacties	Laadlocatie Erasmusbrug		11	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 750 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 2,4 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
115	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofkloacties	Laadlocatie Merwekade		27	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 500 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 3 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
116	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofkloacties	Laadlocatie Erasmusbrug		11	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat er plannen zijn voor de bouw van een nieuw ponton. Wordt bij dit nieuwe ponton rekening gehouden met benodigde ruimte voor de laadapparatuur? En kunt u toezeggen dat de nieuwe pontons voldoen aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op de pontons? En kunt u aangeven wanneer het nieuwe ponton in gebruik wordt genomen?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
117	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofkloacties	Laadlocatie Merwekade		27	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat er op het ponton voldoende ruimte beschikbaar is voor laadapparatuur. Kunt u toezeggen dat het ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.

118	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofklocaties	Laadlocatie Ersasmusbrug	11	Vergunningstraject	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat het ponton onder het beschermd stadsgezicht valt. Daarnaast is aangegeven dat er een omgevingsvergunning en collegebesluit is benodigd. Kunt u aangeven wie verantwoordelijk is voor het vergunningstraject? Met name in geval van bezwaren kan er sprake zijn van jarenlange procedures, voordat de laadapparatuur mag worden gerealiseerd.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
119	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofklocaties	Laadlocatie Merwekade	27	Vergunningstraject	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat het ponton onder het beschermd stadsgezicht valt. Daarnaast dienen Stedenbouw en Monumentenzorg betrokken te worden. Kunt u aangeven of er een omgevingsvergunning benodigd is en wie verantwoordelijk is voor het vergunningstraject? Met name in geval van bezwaren kan er sprake zijn van jarenlange procedures, voordat de laadapparatuur mag worden gerealiseerd.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
120	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofklocaties	Laadlocatie Ersasmusbrug	11	Vergunningstraject	Veelal dienen er naast de laadapparatuur op de pontons ook aanpassingen te worden gedaan aan de wal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de realisatie van de trafo. Is het toegestaan dat dit soort aanpassingen worden gerealiseerd op de boulevard? Wie moet naast de grondeigenaar deze aanpassing goedkeuren? en is de realisatie van een trafo vergunningplichtig?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
121	Standaardformulieren	A Checklist	62	Kolom Ingevuld	Dient inschrijver de kolom "Ingevuld? J/N" in te vullen of is deze gereserveerd voor Opdrachtgever?	De Inschrijver wordt gevraagd om deze kolom in te vullen.
122	Bestek	4.3.2	31	Verzekering	De gevraagde verzekeringen betreffende schip en reizigers zijn scheepsgebonden. Deze kunnen daarmee pas verstrekt worden op het moment dat een schip in gebruik genomen wordt en niet op het door u gevraagde moment (binnen twee weken na verlening van de Opdracht of zoveel later als de Provincie aangeeft). Wij verzoeken u daarom de bewijslast voor nu te beperken tot de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering.	Naar aanleiding van uw verzoek is de tekst in het Bestek als volgt herschreven: "Indien de winnende Inschrijver nog niet over een adequate verzekering beschikt, dient de winnende Inschrijver: • Uiterlijk binnen twee weken na verlening van de Opdracht, of zoveel later als de Provincie aangeeft, de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan; • Uiterlijk op het moment dat een Schip in gebruik genomen wordt de overige verzekeringen af te sluiten voor het betreffende Schip en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan."

123	PvE	5.1.2	4	25	Classificatiebureau	Met uw eis dat toezicht moet worden uitgevoerd door een classificatiebureau dat is aangesloten bij IACS schrijft u een oplossing voor. Een oplossing die niet alleen discriminerend is voor bureaus die niet aangesloten zijn maar ook verder gaat dan de Nederlandse regelgeving voorschrijft, namelijk het voldoen aan de standaard ES-TRIN, hetgeen u zelf al stelt in lid 3. Wij verzoeken u om niet deze oplossing te eisen maar om de eis te herformuleren tot het bereiken van uw doelstelling. De vervoerder is zelf goed in staat om een geaccrediteerd classificatiebureau in te schakelen. Een bureau dat in staat is om het beoogde resultaat te bereiken en in bezit is van de niet alleen door u maar ook door de vervoerder gewenste ervaring. Het is immers juist voor vervoerder van eminent belang dat het certificeringstraject van begin tot eind perfect geregeld is. Bent u hiertoe bereid? (idem voor de eis onder lid 3)	Ja, de eis dat het classificatiebureau aangesloten moet zijn bij IACS is aangepast in het Programma van Eisen. Er dient gebruik te worden gemaakt van een door IL&T erkend expertise- en/of classificatiebureau (zie ook https://www.ilent.nl/onderwerpen/klassenbureaus-en-keuringsinstanties-binnenvaart).
124	PvE	5.5.1	2	31	Tarief	Het aanhouden van het kilometertarief van € 0,2070 vermeerderd met het opstaptarief van € 0,96 leidt op enkele routes tot een lagere prijs dan de huidige. Is dit in lijn met uw wens? Wilt u deze keuze motiveren?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
125	PvE	5.5.1	6	31	Tarief	Voor eventuele andere vervoerproducten mogen de prijzen niet hoger uitvallen dan maximaal 10% van het normale OV Chipkaarttarief. De huidige vervoerder kent al jaren een systeem van €2-, €4- en €6-kaartjes. Meerprijzen ten opzichte van uw huidige eis variëren daarmee tussen de 6% en de 90%. Is opdrachtgever zich ervan bewust dat dit leidt tot inkomstenderving ten opzichte van de huidige situatie?	<p>Het betreffende lid gaat in op de situatie waarin er <u>andere</u> kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven worden aangeboden dan er in de huidige situatie zijn.</p> <p>Het is de nieuwe Vervoerder gewoon toegestaan om dezelfde ritkaarten aan te bieden als in de huidige situatie worden aangeboden.</p> <p>Verder voor de duidelijkheid: Het is niet correct dat er sprake zou zijn van een eis van maximaal 10 procent ten opzichte van het <u>normale OV-chipkaarttarief</u>, zoals u stelt in uw vraag. Lid 6 van artikel 5.5.1 van het Programma van Eisen stelt:</p> <p>"[...] De eventuele kostenstijging voor individuele Reizigers als gevolg van andere kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven <u>bedraagt maximaal 10 procent</u>. Het is de Vervoerder toegestaan om een kostenstijging van meer dan 10 procent voor individuele Reizigers te voorkomen door een compensatieregeling te hanteren. [...]"</p>

126	PvE	5.3.2	6	29	Haltebeheer	Blijft de huidige haltebeheerovereenkomst die u heeft met de halte-eigenaren van kracht gedurende de nieuwe overeenkomst? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, bent u van plan een nieuwe af te sluiten of laat u dat aan de Vervoerder?	<p>De Provincie is voornemens nieuwe haltebeheerovereenkomsten af te sluiten met halte-eigenaren die ingaan bij aanvang van de nieuwe POW Overeenkomst. Inhoudelijk voorziet de Provincie alleen een relevante aanpassing van afspraken over het dagelijks onderhoud van Haltes. In de nieuwe Overeenkomst komt de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de Vervoerder te liggen.</p> <p>Er is een aanlegvergunning van Rijkswaterstaat en een beschikking die uitsluitend voor het POW geldt. Een halte-eigenaar mag bij uitzondering hiervan afwijken en toestemming geven voor derden om aan te leggen. POW heeft hierbij voorrang, de Dienstregeling mag niet gestoord worden.</p> <p>Tijdens de implementatieperiode van de nieuwe Overeenkomst zal de Provincie de nieuwe haltebeheerovereenkomsten opstellen en vaststellen. Dit gebeurt in goed overleg met de nieuwe Vervoerder en de halte-eigenaren.</p> <p>De huidige haltebeheerovereenkomsten zijn als Bijlage H.9 toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.</p>
127	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Blijft de huidige Service Level Agreement voor het gebruik van de DRIS-panels van kracht? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, wanneer komt er een andere voor in de plaats?	<p>De huidige SLA voor het gebruik van DRIS-displays zal niet meer van kracht zijn bij start van de nieuwe Overeenkomst. De eisen gesteld aan de te leveren reisinformatie (koppelvlakken 1, 6, 15 en 17) en de beschikbaarheidseisen die hieraan zijn gesteld, staan in Bijlage B12.1: Concessiebijlage NDOV. De Provincie is eigenaar van de huidige displays en verzorgt het beheer en onderhoud van deze displays. Meldingen over de DRIS displays kan de Vervoerder melden bij de afdeling Ketenbeheer van OV-Data (onderdeel van de Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.), via ovdata@dova.nu of diens rechtsoptvolger.</p> <p>De Vervoerder dient wel een contactpersoon voor OV-data en de DRIS-beheerder van de Provincie ter beschikking te stellen voor vragen omtrent de informatie op en eventuele wijzigingen aan de DRIS-displays.</p>
128	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Is er, gezien de technische levensduur, sprake van vervanging van de DRIS-panels? Zo ja, voor wanneer is deze voorzien?	<p>Het contract met de huidige leverancier van de DRIS-displays op de pontons loopt medio 2020 af. Op dit moment beraadt de Provincie zich over een mogelijke vervangingsopgave. De voorstellen hiertoe worden op dit moment opgesteld.</p> <p>Na besluitvorming zal een eventuele vervanging van de huidige displays op zijn vroegst vanaf Q3 2020 worden voorzien.</p>

129	PvE	5.5.3		33	OV Chip	Heeft u afspraken gemaakt met de huidige vervoerder over overname door de nieuwe vervoerder van (delen van) het OV Chipkaartsysteem op de haltes? Zo ja, wat zijn deze afspraken?	Nee. Dit betreft een zaak tussen de huidige vervoerder en de nieuwe Vervoerder.
130	PvE	5.3.2		28	Gedeelde halte	Welke afspraken bestaan er over het gezamenlijk gebruik van een halte door verscheidene vervoerders (bijv de vervoerder van perceel West) over exclusiviteit, prioritering en gebruik van reisinformatievoorzieningen?	De Inschrijver kan er voor zijn Inschrijving vanuit gaan dat de afspraken die in de huidige haltebeheerovereenkomsten staan (zie Bijlage H.9), worden gecontinueerd voor alle Haltes. Er zijn geen afspraken gemaakt in de huidige haltebeheerovereenkomsten over gezamenlijk gebruik van reisinformatievoorzieningen. Zie ook het antwoord op vraag 126.
131	PvE	5.3.2		28	Willemskade	Halte Willemskade wordt vernieuwd. Wat kunt u ons vertellen over afmetingen, ligplaatsen, faciliteiten voor reizigers, enz.?	De vernieuwde Halte zal bestaan uit twee pontons (de bestaande en één nieuwe aan de westzijde), aan elk ponton kan een Schip aanmeren. Beide pontons zijn circa 40 meter bij 7 meter groot. Elk ponton is bereikbaar met een loopbrug. Het nieuwe ponton krijgt aan de achterzijde een loopbrug van circa 3 meter breed en 30 meter lang. Het nieuwe ponton wordt tegen het bestaande ponton aangelegd en de pontons worden (scharnierend) met elkaar verbonden. Bij het bestaande ponton wordt de wachtruimte verwijderd en worden 2abri's geplaatst. Het nieuwe ponton krijgt 1abri. Aan de achterzijde van het nieuwe ponton komt een watertaxihalte. Een streefbeeld van de Halte (die is opgesteld voor de bouwvergunningaanvraag) is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten als Bijlage H.10. De werkelijkheid zal hiervan afwijken. Reeds bekende afwijkingen zijn de toevoeging van een watertaxihalte, vormgeving van de nieuwe loopbrug en er zullen geen kaartjesautomaten etc. geplaatst worden. Faciliteiten voor Reizigers: - Drie grote verlichte overdekte wachtruimtes, met eronder stoeltjes en een afgesloten glazen verlichte wachtruimte met stoeltjes; - Lichtmasten; - Bord voor informatie van de omgeving of POW-routes; - Halte watertaxi tussen de wal en het eind van het ponton; - Prullenbakken; - Reddingsboeien; - DRIS-displays; • In het midden van elk ponton aan de waterzijde: 2 rug-aan-rug-zodat

Concept Nota van Inlichtingen 4b Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 5 september 2019 Nieuwe antwoorden t.o.v. Nvl-4a zijn lichtblauw gearceerd in kolom H.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
100	PvE	3.2.1	1 en 2	12	Minimumeisen	In lid 1 van artikel 3.2.1 geeft u aan dat vervoerders minimaal 30.000 DRU's op jaarbasis moeten aanbieden. Hierbij vormt met name de verbinding naar Sliedrecht een risico omdat bij het aanbieden van de minimumeis (vraaggericht vervoer) de DRU's slechts voor 20% meetellen terwijl de kosten fors hoger liggen. Wilt u de eis voor ten minste vraaggericht vervoer op de verbinding naar Sliedrecht laten vervallen, zodat vervoerders met inachtneming van de minimumeis van 30.000 DRU per jaar een betere afweging kunnen maken van waar deze het beste kunnen worden ingezet?	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
101	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Uit gesprekken met banken is gebleken dat het niet mogelijk is om met banken bindende financieringsafspraken te maken voor investeringen die verder weg in de toekomst liggen. Banken hanteren in zijn algemeenheid een investeringshorizon van 5 jaar. Vanwege de forse investeringen die benodigd zijn voor de overgang naar Nulemissieschepen is er vanwege het ontbreken van financiering sprake van een onzekere factor rondom continuïteit van de operatie alsook de van toepassing zijnde financieringsvoorwaarden. Dit leidt er dan ook toe dat met handhaving van deze voorwaarde het voor gegadigde niet mogelijk is om een aanbidding te doen.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
102	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. De verwachte investeringen voor de overgang naar Nulemissieschepen kan oplopen tot circa 40 miljoen euro. In het geval gegadigde er voor kiest om pas op 1-1-2030 te voldoen aan de eis van Nulemissieschepen leidt dit ertoe dat bij einde concessie per 31 december 2031 de overnamewaarde voor de volgende concessiehouder ruim 37 miljoen euro bedraagt. Dit legt een forse verplichting op komende concessie, die volgens gegadigde zowel voor concessiehouder als opdrachtgever ongewenst is.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.

103	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Reden hiervoor is dat in PvE artikel 2.2.2 lid 1a deze eis reeds is gekoppeld aan de optie tot verlenging van de opdracht van 5 jaar.	Deze vraag wordt beantwoord in een volgende versie van deze Nota van Inlichtingen.
104	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor te varen zonder roetfilter?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
105	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor een roetfilter toe te voegen zonder de motor te vervangen, ook als het roetfilter geleverd wordt door een andere partij dan de motorleverancier?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
106	PvE	B2		60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen, welke bovenop het maximum van 10% van de exploitatiebijdrage komt en die kan worden opgelegd als de aangeboden dienstregeling moet worden aangepast omdat anders sprake zou zijn van golfhinder. Golfhinder is een subjectief begrip, deze formulering brengt een aanzienlijk risico met zich mee omdat iedere haveneigenaar of mede-vaarweggebruiker kan klagen over golfhinder met mogelijk een forse boete tot gevolg. Wilt u de sanctie dusdanig formuleren dat deze alleen op objectieve gronden kan worden opgelegd (ofwel dat de dienstregeling op objectieve gronden m.b.t. golfhinder hoeft worden aangepast)?	De Provincie is van mening dat zij redelijkerwijs kan vaststellen of een <u>aanpassing</u> van de Dienstregeling nodig is, omdat de geoffreerde Dienstregeling niet kan worden uitgevoerd. De Provincie gaat daarom niet in op uw verzoek. Zie verder het antwoord op vraag 107.
107	PvE	B2		60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen. Deze sanctie wordt jaarlijks opgelegd ingeval gegadigde de aangeboden dienstregeling niet volledig kan uitvoeren en hierdoor de dienstregeling moet worden aangepast. Zoals de tekst nu is omschreven kan de jaarlijkse sanctie worden opgelegd bij elke aanpassing van de dienstregeling als gevolg van golfhinder. Er wordt geen rekening gehouden met geringe wijzigingen of wijzigingen in de dienstregeling welke geen nadelige gevolgen voor de reizigers hebben. Wij verzoeken u dan ook om de tekst verder te nuanceren, zodat deze sanctie alleen wordt opgelegd als sprake is van een significante wijziging van de aangeboden dienstregeling met significante nadelige effecten voor de reizigers.	Naar aanleiding van uw verzoek wordt de betreffende tekst als volgt aangepast: "De Vervoerder kan (bijvoorbeeld omdat er anders sprake zou zijn van golfhinder zoals geformuleerd in lid 7 van artikel 5.1.2) de in de Inschrijving aangeboden Dienstregeling niet volledig uitvoeren en moet hierdoor zijn Dienstregeling aanpassen, waardoor naar het oordeel van de Provincie nadelige effecten voor Reizigers ontstaan (bijvoorbeeld een langere reistijd of minder reismogelijkheden (bijvoorbeeld omdat een Halte minder vaak wordt opgenomen in de Dienstregeling)). "

108	Nvl 3	Vraag 76		Golfhinder	In uw antwoord op vraag 76 van Nvl3 verwijst u naar lid 7 van artikel 5.1.2, waarin wordt verwezen naar bijlage 14. In bijlage B14 zijn echter geen feitelijke voorschriften voor golfhinder of golfhoogte opgenomen. Kunt u bevestigen dat de verwijzing naar bijlage 14 niet juist is en dat de gehanteerde eis is dat nieuwe schepen minder golfhinder veroorzaken dan de huidige, te onderbouwen met een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium?	<p>De verwijzing naar B14 is wel correct. Hoewel er geen kwantitatieve eisen ten aanzien van de golfhoogte zijn opgenomen in B14, geeft deze Bijlage wel meer duiding bij wat wordt verstaan onder golfhinder.</p> <p>Daarnaast dient inderdaad (conform het gestelde in paragraaf 6.3.1 van het Bestek) een beschrijving te worden toegevoegd aan de Inschrijving waarin de Vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de Schepen - binnen de kaders van de aangeboden Dienstregeling - om de golfhinder te verminderen ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen.</p> <p>Daarbij is de volgende (en laatste) zin over dit onderwerp in paragraaf 6.3.1 als volgt aangepast:</p> <p>"Een garantie adviesrapport van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium gevestigd binnen de EU, waarin naar het oordeel van de Provincie overtuigend wordt onderbouwd dat de betreffende maatregelen golfhinder verminderen ten opzichte van de huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving".</p> <p>Tot slot is een verslag van een workshop over golfhinder toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten als Bijlage H.8.</p>
109	Nvl 3	Vraag 76		Golfhinder	Binnen Nederland zijn MARIN en de TU Delft onafhankelijke hydrodynamische scheepslaboratoria. Het samenstellen van de gevraagde rapporten m.b.t. golfhinder brengt kosten met zich mee. Worden deze kosten door u gedragen?	<p>Nee, deze kosten worden gedragen door de Inschrijver.</p> <p>U noemt twee voorbeelden van scheepslaboratoria die beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten. Voor de duidelijkheid: het is ook toegestaan om het adviesrapport op te laten stellen door andere scheepslaboratoria (die niet beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten) op basis van een computersimulatie.</p>
110	Nvl 3	Vraag 83		Biobrandstoffen	In het antwoord op vraag 83 geeft u aan dat een biodiesel blend is toegestaan, mits wordt voldaan aan de eis van maximaal 165 kilo CO ₂ -uitstoot per DRU. Echter in artikel 4.1.1 lid 6a van het PvE is aangegeven dat eerste generatie biobrandstof niet toegepast mag worden. Kunt u bevestigen dat eerste generatie biobrandstoffen ook niet in een blend gebruikt mogen worden?	Dat bevestigen wij.

111	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Kunt u bevestigen dat de Provincie onvoorwaardelijk toestemming geeft voor het vestigen van hypotheek als sprake is van een normale scheepsfinanciering onder gebruikelijke voorwaarden met hypothecaire zekerheid en met een looptijd tot einde concessie?	Het bepaalde in artikel 21 is tevens van toepassing op de vestiging van hypotheek. De Provincie zal derhalve instemmen met het vestigen van een hypotheek indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: a. De hypotheek staat er niet aan in de weg staat dat de Nulemissieschepen en Productiemiddelen te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW in het Vervoersgebied (zowel tijdens de Opdracht als daarna); b. De hypotheek vormt geen belemmering voor de overdracht van de Nulemissieschepen en Productiemiddelen conform Bijlage B9.2; c. De Nulemissieschepen en Productiemiddelen dienen vrij van hypotheek (of enig ander zekerheidsrecht) te worden overgedragen aan de opvolgende vervoerder of andere opvolgende eigenaar.
112	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Bij verpanding van schepen aan een bank moeten deze "te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW". Dan is verpanding alleen mogelijk als de Provincie bereid is de schepen over te nemen indien en zodra een bank zijn pand opeist. Is de Provincie hiertoe bereid?	Nee, de Provincie is op voorhand niet bereid de Schepen over te nemen. Overigens zou onderhandse verkoop van de Schepen aan de Provincie strijdig zijn met artikel 3:250 lid 1 BW, dat bepaalt dat de verkoop van verpande goederen in het openbaar geschiedt (d.w.z. aan de hoogste bieder).
113	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Als de Provincie niet bereid is garant te staan voor de financiering, hoe ziet de Provincie dan dat verpanding nog mogelijk kan zijn? Uit gesprekken met banken is gebleken dat zij niet bereid zijn schepen als zekerheid op een lening te accepteren zonder hier waarde uit te kunnen ontfemen.	Dit betreft een zaak tussen u en uw bank. De Provincie staat hier buiten. In de Overeenkomst is enkel beschreven onder welke voorwaarden de Provincie zal instemmen met verpanding. Het is voor de Provincie essentieel dat de Schepen te allen tijde beschikbaar blijven voor de uitvoering van het POW.
114	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofklocaties	Laadlocatie Erasmusbrug		11	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 750 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 2,4 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	U dient in overleg te treden met de netbeheerder om te inventariseren wat de mogelijkheden zijn en hoe lang de realisatie zal gaan duren.
115	PvE - Bijlage potentiële laad- en waterstofklocaties	Laadlocatie Merwekade		27	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 500 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 3 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	Zie het antwoord op vraag 114.

116	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Erasmusbr- ug	11	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat er plannen zijn voor de bouw van een nieuw ponton. Wordt bij dit nieuwe ponton rekening gehouden met benodigde ruimte voor de laadapparatuur? En kunt u toezeggen dat de nieuwe pontons voldoen aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op de pontons? En kunt u aangeven wanneer het nieuwe ponton in gebruik wordt genomen?	<p>De minimale eisen waaraan een ponton dient te voldoen voor realisatie van laadinfrastructuur, hangen samen met de gekozen laadoplossing door de Inschrijver. De Provincie kan daarom niet toezeggen dat het nieuwe ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat tot voor het nieuwe ponton geen rekening is gehouden met benodigde ruimte voor laadapparatuur. Het Havenbedrijf staat positief ten opzichte van schone vormen van vervoer.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat het de sterke voorkeur geniet dat de trafo's aan de wal worden geplaatst, en dus alleen de laadinterface (stekker) op het ponton. Op basis van de door de Inschrijver gekozen laadoplossing zal worden bekeken wat uiteindelijk de beste oplossing voor de plaatsing is.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat de huidige verwachting is dat het vernieuwde ponton in april 2020 in gebruik wordt genomen.</p>
117	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Merweka- de	27	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat er op het ponton voldoende ruimte beschikbaar is voor laadapparatuur. Kunt u toezeggen dat het ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton?	<p>De minimale eisen waaraan een ponton dient te voldoen voor realisatie van laadinfrastructuur, hangen samen met de gekozen laadoplossing door de Inschrijver. De Provincie kan daarom niet toezeggen dat het nieuwe ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton.</p> <p>De gemeente geeft aan dat de trafo op de wal gerealiseerd dient te worden.</p>
118	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Ersasmus- brug	11	Vergunningstra- ject	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat het ponton onder het beschermd stadsgezicht valt. Daarnaast is aangegeven dat er een omgevingsvergunning en collegebesluit is benodigd. Kunt u aangeven wie verantwoordelijk is voor het vergunningstraject? Met name in geval van bezwaren kan er sprake zijn van jarenlange procedures, voordat de laadapparatuur mag worden gerealiseerd.	De Vervoerder is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de vergunning en een eventuele vertraging die hiermee gepaard gaat.

119	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Merweka- de	27	Vergunningstra- je ct	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat het ponton onder het beschermd stadsgezicht valt. Daarnaast dienen Stedenbouw en Monumentenzorg betrokken te worden. Kunt u aangeven of er een omgevingsvergunning benodigd is en wie verantwoordelijk is voor het vergunningentraject? Met name in geval van bezwaren kan er sprake zijn van jarenlange procedures, voordat de laadapparatuur mag worden gerealiseerd.	De Vervoerder is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de vergunning en een eventuele vertraging die hiermee gepaard gaat. Of een omgevingsvergunning benodigd is, zal afhangen van de vergunningaanvraag waarin specifiek wordt aangegeven wat benodigd gaat zijn voor het laden.
120	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Ersasmus- brug	11	Vergunningstra- je ct	Veelal dienen er naast de laadapparatuur op de pontons ook aanpassingen te worden gedaan aan de wal. Dit geldt bijvoorbeeld voor de realisatie van de trafo. Is het toegestaan dat dit soort aanpassingen worden gerealiseerd op de boulevard? Wie moet naast de grondeigenaar deze aanpassing goedkeuren? en is de realisatie van een trafo vergunningplichtig?	1. Realisatie van dergelijke apparatuur en infrastructuur dient te worden overlegd met gemeente Rotterdam na gunning, maar gemeente heeft al aangegeven dat het gebied valt onder beschermd stadsgezicht en dat een omgevingsvergunning en collegebesluit vereist is voor realisatie MS-station en laadinfrastructuur. 2. Afhankelijk van bijvoorbeeld de grootte en de locatie van de trafo kan er sprake zijn van een vergunningsplicht voor de realisatie van een trafo. De Vervoerder dient zelf na te gaan welke privaatrechtelijke en/of bestuursrechtelijke goedkeuringen, vergunningen, etc. vereist zijn.
121	Standaardformulieren	A Checklist	62	Kolom Ingevuld	Dient inschrijver de kolom "Ingevuld? J/N" in te vullen of is deze gereserveerd voor Opdrachtgever?	De Inschrijver wordt gevraagd om deze kolom in te vullen.
122	Bestek	4.3.2	31	Verzekering	De gevraagde verzekeringen betreffende schip en reizigers zijn scheepsgebonden. Deze kunnen daarmee pas verstrekt worden op het moment dat een schip in gebruik genomen wordt en niet op het door u gevraagde moment (binnen twee weken na verlening van de Opdracht of zoveel later als de Provincie aangeeft). Wij verzoeken u daarom de bewijslast voor nu te beperken tot de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering.	Naar aanleiding van uw verzoek is de tekst in het Bestek als volgt herschreven: "Indien de winnende Inschrijver nog niet over een adequate verzekering beschikt, dient de winnende Inschrijver: • Uiterlijk binnen twee weken na verlening van de Opdracht, of zoveel later als de Provincie aangeeft, de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan; • Uiterlijk op het moment dat een Schip in gebruik genomen wordt de overige verzekeringen af te sluiten voor het betreffende Schip en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan. "

123	PvE	5.1.2	4	25	Classificatiebureau	Met uw eis dat toezicht moet worden uitgevoerd door een classificatiebureau dat is aangesloten bij IACS schrijft u een oplossing voor. Een oplossing die niet alleen discriminerend is voor bureaus die niet aangesloten zijn maar ook verder gaat dan de Nederlandse regelgeving voorschrijft, namelijk het voldoen aan de standaard ES-TRIN, hetgeen u zelf al stelt in lid 3. Wij verzoeken u om niet deze oplossing te eisen maar om de eis te herformuleren tot het bereiken van uw doelstelling. De vervoerder is zelf goed in staat om een geaccrediteerd classificatiebureau in te schakelen. Een bureau dat in staat is om het beoogde resultaat te bereiken en in bezit is van de niet alleen door u maar ook door de vervoerder gewenste ervaring. Het is immers juist voor vervoerder van eminent belang dat het certificeringstraject van begin tot eind perfect geregeld is. Bent u hiertoe bereid? (idem voor de eis onder lid 3)	Ja, de eis dat het classificatiebureau aangesloten moet zijn bij IACS is aangepast in het Programma van Eisen. Er dient gebruik te worden gemaakt van een door IL&T erkend expertise- en/of classificatiebureau (zie ook https://www.ilent.nl/onderwerpen/klassenbureaus-en-keuringinstanties-binnenvaart).																																							
124	PvE	5.5.1	2	31	Tarief	Het aanhouden van het kilometertarief van € 0,2070 vermeerderd met het opstaptarief van € 0,96 leidt op enkele routes tot een lagere prijs dan de huidige. Is dit in lijn met uw wens? Wilt u deze keuze motiveren?	<p>Nee, dat is niet in lijn met de wens van de Provincie. Evenmin is het de wens van de Provincie dat dit op sommige routes leidt tot een hogere prijs dan de huidige. Om die reden wordt hieronder een nieuw voorschrift toegelicht en toegevoegd aan het Programma van Eisen.</p> <p>In de huidige overeenkomst is in 2011 de OV-Chipkaart geïntroduceerd. Tot dat moment hanteerde de huidige vervoerder een systeem van eigen strippenkaarten, analoog aan de tariefzones zoals in gebruik bij het Openbaar Vervoer op de wal. Om te voorkomen dat de conversie van het tariefsysteem zou leiden tot grote prijseffecten, is destijds de zogenaamde "waterbusmijl" geïntroduceerd. Eén waterbusmijl staat daarbij voor één OV-Chipkaart tariefkilometer.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Trajectdelen</th> <th>Waterbusmijlen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rotterdam Erasmusbrug</td> <td>Krimpen a/d IJssel Stormpolder</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Krimpen a/d IJssel Stormpolder</td> <td>Ridderkerk De Schans</td> <td>4,5</td> </tr> <tr> <td>Ridderkerk De Schans</td> <td>Alblasserdam Kade</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Alblasserdam Kade</td> <td>Hendrik-Ido-A. Noordeinde</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Hendrik-Ido-A. Noordeinde</td> <td>Papendrecht Westeind</td> <td>2,5</td> </tr> <tr> <td>Papendrecht Westeind</td> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Zwijndrecht Veerplein</td> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>Papendrecht Rosmolenweg</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Papendrecht Rosmolenweg</td> <td>Dordrecht Hollandse Biesbosch</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Hollandse Biesbosch</td> <td>Sliedrecht Middeldiep</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Hooikade</td> <td>Zwijndrecht Veerplein</td> <td>1,5</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>Papendrecht Veerdam</td> <td>1,5</td> </tr> </tbody> </table>	Trajectdelen		Waterbusmijlen	Rotterdam Erasmusbrug	Krimpen a/d IJssel Stormpolder	4,5	Krimpen a/d IJssel Stormpolder	Ridderkerk De Schans	4,5	Ridderkerk De Schans	Alblasserdam Kade	4	Alblasserdam Kade	Hendrik-Ido-A. Noordeinde	1,5	Hendrik-Ido-A. Noordeinde	Papendrecht Westeind	2,5	Papendrecht Westeind	Dordrecht Merwekade	2	Zwijndrecht Veerplein	Dordrecht Merwekade	1,5	Dordrecht Merwekade	Papendrecht Rosmolenweg	3	Papendrecht Rosmolenweg	Dordrecht Hollandse Biesbosch	3	Dordrecht Hollandse Biesbosch	Sliedrecht Middeldiep	1	Dordrecht Hooikade	Zwijndrecht Veerplein	1,5	Dordrecht Merwekade	Papendrecht Veerdam	1,5
Trajectdelen		Waterbusmijlen																																												
Rotterdam Erasmusbrug	Krimpen a/d IJssel Stormpolder	4,5																																												
Krimpen a/d IJssel Stormpolder	Ridderkerk De Schans	4,5																																												
Ridderkerk De Schans	Alblasserdam Kade	4																																												
Alblasserdam Kade	Hendrik-Ido-A. Noordeinde	1,5																																												
Hendrik-Ido-A. Noordeinde	Papendrecht Westeind	2,5																																												
Papendrecht Westeind	Dordrecht Merwekade	2																																												
Zwijndrecht Veerplein	Dordrecht Merwekade	1,5																																												
Dordrecht Merwekade	Papendrecht Rosmolenweg	3																																												
Papendrecht Rosmolenweg	Dordrecht Hollandse Biesbosch	3																																												
Dordrecht Hollandse Biesbosch	Sliedrecht Middeldiep	1																																												
Dordrecht Hooikade	Zwijndrecht Veerplein	1,5																																												
Dordrecht Merwekade	Papendrecht Veerdam	1,5																																												

--	--	--	--	--	--

De waterbusmijl is louter een administratieve rekeneenheid voor afstand tussen haltelocaties, en is niet een eenheid voor daadwerkelijke afstand.

Voor het bepalen van het maximaal toegestane kilometertarief tussen twee Haltes in de Overeenkomst, doet de Provincie de aanname dat de afstand uitgedrukt in waterbusmijlen de daadwerkelijke afstand betreft. De tabel zoals vastgesteld in 2011, geldt dus als afstandstabel tussen de aangegeven haltelocaties. Bijvoorbeeld: tussen de Halte Erasmusbrug en Halte Krimpen Stormpolder is niet de daadwerkelijke vaarafstand van circa 8 kilometer de grondslag voor het bepalen van het maximale OV-Chipkaart kilometertarief, maar de afstand uitgedrukt in waterbusmijlen (4,5).

De aanname voor de berekening is dat de waterbusmijlen altijd worden afgelegd in het midden van de vaargeul, en dat de Haltes ook in het midden van de vaargeul liggen. Als op een traject tussen twee bestaande Haltes een nieuwe Halte wordt gerealiseerd, of een Halte wordt verplaatst, worden de halteafstanden in watermijlen uit de tabel opgeknipt naar rato of herverdeeld naar rato van de daadwerkelijke vaarafstanden in dat trajectdeel. Daarbij geldt dat de optelsom van het aantal waterbusmijlen in het trajectdeel gelijk blijft aan de tabel. Anders uitgelegd: als tussen bijvoorbeeld Rotterdam Erasmusbrug en Krimpen aan de IJssel Stormpolder nieuwe Haltes worden toegevoegd, blijft de optelsom van de waterbusmijlen tussen deze Haltes gelijk aan 4,5 voor het totale trajectdeel.

--	--	--	--	--

De huidige haltelocaties markeren voor het schema vaststaande geografische punten; als dus een bestaand haltepunt over een bepaalde afstand wordt verplaatst, betekent dat niet dat het geografische punt tussen trajectdelen zoals in het schema weergegeven, dan "meebeweegt".

Indien een nieuwe Halte op minder dan 1,0 kilometer daadwerkelijk varen ligt van een andere Halte, en deze Haltes bovendien aan weerszijden van de vaargeul liggen, mag voor deze afstand de aanname worden gedaan dat het een afstand van maximaal 1,0 waterbusmijl betreft, waarbij het uitgangspunt blijft gelden dat de optelsom van het aantal waterbusmijlen in het trajectdeel gelijk blijft aan de tabel.

De afstanden uitgedrukt in waterbusmijlen voor de huidige Haltes blijven gelijk, dus ook voor de waarden van 1,5 tussen Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht Veerplein v.v. en Dordrecht Merwekade en Papendrecht Veerdam v.v..

Voor een traject waar nu nog geen bediening plaatsvindt (bijvoorbeeld van Sliedrecht naar Hardinxveld – Giessendam), geldt dat één daadwerkelijke vaarafstandskilometer gelijk is aan één waterbusmijl.

--	--	--	--	--	--

Voor de bediening van Halte Kinderdijk Molenkade geldt dat hiervoor 1,5 waterbusmijl extra kan worden gerekend. Halte Ridderkerk De Schans wordt beschouwd als het geografische punt waar de vaarroute van en naar Kinderdijk Molenkade wordt aangetakt op het schema van de trajectdelen. Dit betekent bijvoorbeeld dat een reis Rotterdam Erasmusbrug – Kinderdijk Molenkade 10,5 waterbusmijlen bedraagt en een reis Kinderdijk Molenkade – Dordrecht Merwekade 11,5 waterbusmijlen. De Provincie is zich ervan bewust dat dit voor reizen specifiek naar Kinderdijk Molenkade leidt tot een lager kilometertarief dan in de huidige situatie het geval is.

'Als een Halte wordt "overgeslagen", leidt dat niet tot een wijziging in het gebruik van het schema met de trajectdelen. Voorbeeld: stel dat als onderdeel van uw Dienstregeling u een Afvaart aanbiedt die begint op Halte Rotterdam Erasmusbrug, en eindigt op Halte Alblasserdam Kade. Onderweg wordt door deze Afvaart gehalteerd op Halte Ridderkerk De Schans en vervolgens op Halte Kinderdijk Molenkade (vanaf Halte Kinderdijk Molenkade wordt dus direct doorgevaren naar Halte Alblasserdam Kade). Het kilometertarief voor deze Afvaart voor een enkele reis Rotterdam Erasmusbrug – Alblasserdam Kade is dan $4,5 + 4,5 + 1,5 + 1,5 + 4 = 16$ waterbusmijlen. De totaalprijs in prijspeil 2019 is dan € 3,312 + € 0,96 opstaptarief = € 4,272 (afgerond € 4,27).

Halte Dordrecht Merwekade wordt beschouwd als het "kruispunt" tussen de rivieren Oude Maas, Noord en Beneden Merwede.

De Provincie zal tariefvoorstellen ten aanzien van nieuwe of verplaatste Haltes in redelijkheid en billijkheid beoordelen op grond van de hierboven omschreven grondslag. Ten overvloede wijst de Provincie naar lid 8 van artikel 5.5.1, wat bepaalt dat gunning niet automatisch inhoudt dat toestemming wordt verleend voor in de Inschrijving voorgestelde tarieven.

Aan het Bestek paragraaf 6.3.2 is verder de volgende tekst toegevoegd:

"Voor de marketing van het POW wordt de Inschrijver in ieder geval gevraagd om schematisch in een overzicht aan te geven wat het volledige tariefvoorstel voor de Reiziger gaat zijn (inclusief tarieven OV-Chipkaart en losse kaarten voor alle Halte-Halte combinaties, abonnementen en Bijzondere Vervoerbewijzen)."

125	PvE	5.5.1	6	31	Tarief	<p>Voor eventuele andere vervoerproducten mogen de prijzen niet hoger uitvallen dan maximaal 10% van het normale OV Chipkaarttarief. De huidige vervoerder kent al jaren een systeem van €2-, €4- en €6-kaartjes. Meerprijzen ten opzichte van uw huidige eis variëren daarmee tussen de 6% en de 90%. Is opdrachtgever zich ervan bewust dat dit leidt tot inkomstenderving ten opzichte van de huidige situatie?</p>	<p>Het betreffende lid gaat in op de situatie waarin er <u>andere</u> kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven worden aangeboden dan er in de huidige situatie zijn.</p> <p>Het is de nieuwe Vervoerder gewoon toegestaan om dezelfde ritkaarten aan te bieden als in de huidige situatie worden aangeboden.</p> <p>Verder voor de duidelijkheid: Het is niet correct dat er sprake zou zijn van een eis van maximaal 10 procent ten opzichte van het <u>normale OV-chipkaarttarief</u>, zoals u stelt in uw vraag. Lid 6 van artikel 5.5.1 van het Programma van Eisen stelt:</p> <p>"[...] De eventuele kostenstijging voor individuele Reizigers als gevolg van andere kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven bedraagt maximaal 10 procent. Het is de Vervoerder toegestaan om een kostenstijging van meer dan 10 procent voor individuele Reizigers te voorkomen door een compensatieregeling te hanteren. [...]"</p>
126	PvE	5.3.2	6	29	Haltebeheer	<p>Blijft de huidige haltebeheerovereenkomst die u heeft met de halte-eigenaren van kracht gedurende de nieuwe overeenkomst? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, bent u van plan een nieuwe af te sluiten of laat u dat aan de Vervoerder?</p>	<p>De Provincie is voornemens nieuwe haltebeheerovereenkomsten af te sluiten met halte-eigenaren die ingaan bij aanvang van de nieuwe POW Overeenkomst. Inhoudelijk voorziet de Provincie alleen een relevante aanpassing van afspraken over het dagelijks onderhoud van Haltes. In de nieuwe Overeenkomst komt de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de Vervoerder te liggen.</p> <p>Er is een aanlegvergunning van Rijkswaterstaat en een beschikking die uitsluitend voor het POW geldt. Een halte-eigenaar mag bij uitzondering hiervan afwijken en toestemming geven voor derden om aan te leggen. POW heeft hierbij voorrang, de Dienstregeling mag niet gestoord worden.</p> <p>Tijdens de implementatieperiode van de nieuwe Overeenkomst zal de Provincie de nieuwe haltebeheerovereenkomsten opstellen en vaststellen. Dit gebeurt in goed overleg met de nieuwe Vervoerder en de halte-eigenaren.</p> <p>De huidige haltebeheerovereenkomsten zijn als Bijlage H.9 toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.</p>

127	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Blijft de huidige Service Level Agreement voor het gebruik van de DRIS-panels van kracht? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, wanneer komt er een andere voor in de plaats?	De huidige SLA voor het gebruik van DRIS-displays zal niet meer van kracht zijn bij start van de nieuwe Overeenkomst. De eisen gesteld aan de te leveren reisinformatie (koppelvlakken 1, 6, 15 en 17) en de beschikbaarheidseisen die hieraan zijn gesteld, staan in Bijlage B12.1: Concessiebijlage NDOV. De Provincie is eigenaar van de huidige displays en verzorgt het beheer en onderhoud van deze displays. Meldingen over de DRIS displays kan de Vervoerder melden bij de afdeling Ketenbeheer van OV-Data (onderdeel van de Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.), via ovdadata@dova.nu of diens rechtsopvolger. De Vervoerder dient wel een contactpersoon voor OV-data en de DRIS-beheerder van de Provincie ter beschikking te stellen voor vragen omtrent de informatie op en eventuele wijzigingen aan de DRIS-displays.
128	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Is er, gezien de technische levensduur, sprake van vervanging van de DRIS-panels? Zo ja, voor wanneer is deze voorzien?	Het contract met de huidige leverancier van de DRIS-displays op de pontons loopt medio 2020 af. Op dit moment beraadt de Provincie zich over een mogelijke vervangingsopgave. De voorstellen hiertoe worden op dit moment opgesteld. Na besluitvorming zal een eventuele vervanging van de huidige displays op zijn vroegst vanaf Q3 2020 worden voorzien.
129	PvE	5.5.3		33	OV Chip	Heeft u afspraken gemaakt met de huidige vervoerder over overname door de nieuwe vervoerder van (delen van) het OV Chipkaartsysteem op de haltes? Zo ja, wat zijn deze afspraken?	Nee. Dit betreft een zaak tussen de huidige vervoerder en de nieuwe Vervoerder.
130	PvE	5.3.2		28	Gedeelde halte	Welke afspraken bestaan er over het gezamenlijk gebruik van een halte door verscheidene vervoerders (bijv de vervoerder van perceel West) over exclusiviteit, prioritering en gebruik van reisinformatievoorzieningen?	De Inschrijver kan er voor zijn Inschrijving vanuit gaan dat de afspraken die in de huidige haltebeheerovereenkomsten staan (zie Bijlage H.9), worden gecontinueerd voor alle Haltes. Er zijn geen afspraken gemaakt in de huidige haltebeheerovereenkomsten over gezamenlijk gebruik van reisinformatievoorzieningen. Zie ook het antwoord op vraag 126.

131	PvE	5.3.2	28	Willemskade	Halte Willemskade wordt vernieuwd. Wat kunt u ons vertellen over afmetingen, ligplaatsen, faciliteiten voor reizigers, enz.?	<p>De vernieuwde Halte zal bestaan uit twee pontons (de bestaande en één nieuwe aan de westzijde), aan elk ponton kan een Schip aanmeren. Beide pontons zijn circa 40 meter bij 7 meter groot. Elk ponton is bereikbaar met een loopbrug. Het nieuwe ponton krijgt aan de achterzijde een loopbrug van circa 3 meter breed en 30 meter lang. Het nieuwe ponton wordt tegen het bestaande ponton aangelegd en de pontons worden (scharnierend) met elkaar verbonden. Bij het bestaande ponton wordt de wachtruimte verwijderd en worden 2abri's geplaatst. Het nieuwe ponton krijgt 1abri. Aan de achterzijde van het nieuwe ponton komt een watertaxihalte.</p> <p>Een streefbeeld van de Halte (die is opgesteld voor de bouwvergunningaanvraag) is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten als Bijlage H.10. De werkelijkheid zal hiervan afwijken. Reeds bekende afwijkingen zijn de toevoeging van een watertaxihalte, vormgeving van de nieuwe loopbrug en er zullen geen kaartjesautomaten etc. geplaatst worden.</p> <p>Faciliteiten voor reizigers:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Drie grote verlichte overdekte wachtruimtes, met eronder stoeltjes en een afgesloten glazen verlichte wachtruimte met stoeltjes; - Lichtmasten; - Bord voor informatie van de omgeving of POW-routes; - Halte watertaxi tussen de wal en het eind van het ponton; - Prullenbakken; - Reddingsboeien; - DRIS-displays; <p>• In het midden van elk ponton aan de waterzijde: 2 rug-aan-rug zodat</p> <p>In de laatste zin van lid 9 van artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen is het woord "Vervoerder" vervangen door "Provincie".</p>
132	PvE	6.8.2	9		Mededeling	
133	Bestek	6.2.2			Mededeling	In het tekstblok op blz. 56 stond een verkeerde nummering. G3.2 is daar aangepast naar G2.2.

Definitieve Nota van Inlichtingen 4b Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden

Provincie Zuid-Holland Datum: 12 september 2019 Nieuwe antwoorden t.o.v. concept Nvl-4b zijn lichtblauw gearceerd in kolom H. Antwoorden 116 en 118 zijn aangevuld t.o.v. concept Nvl-4b.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
100	PvE	3.2.1	1 en 2	12	Minimumeisen	In lid 1 van artikel 3.2.1 geeft u aan dat vervoerders minimaal 30.000 DRU's op jaarbasis moeten aanbieden. Hierbij vormt met name de verbinding naar Sliedrecht een risico omdat bij het aanbieden van de minimumeis (vraaggericht vervoer) de DRU's slechts voor 20% meetellen terwijl de kosten fors hoger liggen. Wilt u de eis voor ten minste vraaggericht vervoer op de verbinding naar Sliedrecht laten vervallen, zodat vervoerders met inachtneming van de minimumeis van 30.000 DRU per jaar een betere afweging kunnen maken van waar deze het beste kunnen worden ingezet?	Nee, de betreffende eis wordt gehandhaafd.
101	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Uit gesprekken met banken is gebleken dat het niet mogelijk is om met banken bindende financieringsafspraken te maken voor investeringen die verder weg in de toekomst liggen. Banken hanteren in zijn algemeenheid een investeringshorizon van 5 jaar. Vanwege de forse investeringen die benodigd zijn voor de overgang naar Nulemissieschepen is er vanwege het ontbreken van financiering sprake van een onzekere factor rondom continuïteit van de operatie alsook de van toepassing zijnde financieringsvoorwaarden. Dit leidt er dan ook toe dat met handhaving van deze voorwaarde het voor gegadigde niet mogelijk is om een aanbieding te doen.	<p>In het in december 2018 door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader is aangegeven dat de ambitie is om het POW zo snel mogelijk - en eventueel gefaseerd - met een duurzame vloot te laten uitvoeren. Vanaf 2030 moet het busvervoer volledig emissievrij zijn; voor het POW is in april 2019 door Gedeputeerde Staten besloten om voor het POW hierop aan te sluiten. Uit de marktconsultatie is gebleken dat de betreffende eis door de markt haalbaar wordt geacht.</p> <p>De door u genoemde financieringsafspraken worden niet geëist als onderdeel van de Inschrijving, en het ontbreken ervan hoeft naar het oordeel van de Provincie het indienen van een Inschrijving niet in de weg te staan. De Provincie wijst in dit kader ook op de bepalingen aangaande voortijdige beëindiging van de Overeenkomst als niet meer aan de voorschriften blijkt te kunnen worden voldaan. De Provincie is derhalve van oordeel dat de betreffende eis past binnen een aanvaardbaar ondernemersrisico. De betreffende eis wordt ook gesteld in aanbestedingen voor concessies van openbaar vervoer over de weg.</p> <p>Gezien het bovenstaande wordt de betreffende eis gehandhaafd.</p>

102	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. De verwachte investeringen voor de overgang naar Nulemissieschepen kan oplopen tot circa 40 miljoen euro. In het geval gegadigde er voor kiest om pas op 1-1-2030 te voldoen aan de eis van Nulemissieschepen leidt dit ertoe dat bij einde concessie per 31 december 2031 de overnamewaarde voor de volgende concessiehouder ruim 37 miljoen euro bedraagt. Dit legt een forse verplichting op komende concessie, die volgens gegadigde zowel voor concessiehouder als opdrachtgever ongewenst is.	De betreffende eis wordt gehandhaafd. Zie verder het antwoord op vraag 101. Voor de volledigheid merken wij op dat indien de Vervoerder ervoor kiest om pas op 1-1-2030 te voldoen aan de eis van Nulemissieschepen, en de Opdracht eindigt in december 2031, in beginsel geen sprake is van een overnameverplichting. De overnameverplichting geldt immers alleen voor Nulemissieschepen die <i>uiterlijk drie Jaar voor het einde van de Opdracht</i> instromen (artikel 4.2.3 lid 1 Programma van Eisen).
103	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Wij verzoeken u om de eis in artikel 4.1.1 lid 1 bestaande uit "Alle schepen die worden ingezet voor de Opdracht zijn met ingang van 1 januari 2030 Nulemissieschepen" te schrappen. Reden hiervoor is dat in PvE artikel 2.2.2 lid1a deze eis reeds is gekoppeld aan de optie tot verlenging van de opdracht van 5 jaar.	De betreffende eis wordt gehandhaafd en geldt uitdrukkelijk ook indien de duur van de Opdracht <i>niet</i> wordt verlengd. Zie verder het antwoord op vraag 101.
104	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor te varen zonder roetfilter?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
105	PvE	4.1.1	1	20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor een roetfilter toe te voegen zonder de motor te vervangen, ook als het roetfilter geleverd wordt door een andere partij dan de motorleverancier?	Dit is toegestaan indien dit op grond van wet- en regelgeving is toegestaan.
106	PvE	B2		60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen, welke bovenop het maximum van 10% van de exploitatiebijdrage komt en die kan worden opgelegd als de aangeboden dienstregeling moet worden aangepast omdat anders sprake zou zijn van golfhinder. Golfhinder is een subjectief begrip, deze formulering brengt een aanzienlijk risico met zich mee omdat iedere haveneigenaar of mede-vaarweggebruiker kan klagen over golfhinder met mogelijk een forse boete tot gevolg. Wilt u de sanctie dusdanig formuleren dat deze alleen op objectieve gronden kan worden opgelegd (ofwel dat de dienstregeling op objectieve gronden m.b.t. golfhinder hoeft worden aangepast)?	De Provincie is van mening dat zij redelijkerwijs kan vaststellen of een <u>aanpassing</u> van de Dienstregeling nodig is, omdat de geoffreerde Dienstregeling niet kan worden uitgevoerd. De Provincie gaat daarom niet in op uw verzoek. Zie verder het antwoord op vraag 107.

107	PvE	B2	60	Sanctie	U heeft een extra sanctie van jaarlijks 250.000 euro toegevoegd aan het Programma van Eisen. Deze sanctie wordt jaarlijks opgelegd ingeval gegadigde de aangeboden dienstregeling niet volledig kan uitvoeren en hierdoor de dienstregeling moet worden aangepast. Zoals de tekst nu is omschreven kan de jaarlijkse sanctie worden opgelegd bij elke aanpassing van de dienstregeling als gevolg van golfhinder. Er wordt geen rekening gehouden met geringe wijzigingen of wijzigingen in de dienstregeling welke geen nadelige gevolgen voor de reizigers hebben. Wij verzoeken u dan ook om de tekst verder te nuanceren, zodat deze sanctie alleen wordt opgelegd als sprake is van een significante wijziging van de aangeboden dienstregeling met significante nadelige effecten voor de reizigers.	Naar aanleiding van uw verzoek wordt de betreffende tekst als volgt aangepast: "De Vervoerder kan (bijvoorbeeld omdat er anders sprake zou zijn van golfhinder zoals geformuleerd in lid 7 van artikel 5.1.2) de in de Inschrijving aangeboden Dienstregeling niet volledig uitvoeren en moet hierdoor zijn Dienstregeling aanpassen, waardoor naar het oordeel van de Provincie nadelige effecten voor Reizigers ontstaan (bijvoorbeeld een langere reistijd of minder reismogelijkheden (bijvoorbeeld omdat een Halte minder vaak wordt opgenomen in de Dienstregeling)). "
108	Nvl 3	Vraag 76		Golfhinder	In uw antwoord op vraag 76 van Nvl3 verwijst u naar lid 7 van artikel 5.1.2, waarin wordt verwezen naar bijlage 14. In bijlage B14 zijn echter geen feitelijke voorschriften voor golfhinder of golfhoogte opgenomen. Kunt u bevestigen dat de verwijzing naar bijlage 14 niet juist is en dat de gehanteerde eis is dat nieuwe schepen minder golfhinder veroorzaken dan de huidige, te onderbouwen met een modeltest of computersimulatie die uitgevoerd is door een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium?	De verwijzing naar B14 is wel correct. Hoewel er geen kwantitatieve eisen ten aanzien van de golfhoogte zijn opgenomen in B14, geeft deze Bijlage wel meer duiding bij wat wordt verstaan onder golfhinder. Daarnaast dient inderdaad (conform het gestelde in paragraaf 6.3.1 van het Bestek) een beschrijving te worden toegevoegd aan de Inschrijving waarin de Vervoerder aangeeft welke maatregelen er zijn genomen in het ontwerp van de Schepen - binnen de kaders van de aangeboden Dienstregeling - om de golfhinder te verminderen ten opzichte van de huidige situatie, ondersteund door modelproeven of simulaties die het effect van de maatregel aantonen. Daarbij is de volgende (en laatste) zin over dit onderwerp in paragraaf 6.3.1 als volgt aangepast: "Een garantie adviesrapport van een onafhankelijk hydrodynamisch scheepslaboratorium gevestigd binnen de EU, waarin naar het oordeel van de Provincie overtuigend wordt onderbouwd dat de betreffende maatregelen golfhinder verminderen ten opzichte van de huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de Inschrijving". Tot slot is een verslag van een workshop over golfhinder toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten als Bijlage H.8.

109	Nvl 3	Vraag 76			Golfhinder	Binnen Nederland zijn MARIN en de TU Delft onafhankelijke hydrodynamische scheepslaboratoria. Het samenstellen van de gevraagde rapporten m.b.t. golfhinder brengt kosten met zich mee. Worden deze kosten door u gedragen?	Nee, deze kosten worden gedragen door de Inschrijver. U noemt twee voorbeelden van scheepslaboratoria die beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten. Voor de duidelijkheid: het is ook toegestaan om het adviesrapport op te laten stellen door andere scheepslaboratoria (die niet beschikken over de mogelijkheid voor het uitvoeren van fysieke modeltesten) op basis van een computersimulatie.
110	Nvl 3	Vraag 83			Biobrandstoffen	In het antwoord op vraag 83 geeft u aan dat een biodiesel blend is toegestaan, mits wordt voldaan aan de eis van maximaal 165 kilo CO ₂ -uitstoot per DRU. Echter in artikel 4.1.1 lid 6a van het PvE is aangegeven dat eerste generatie biobrandstof niet toegepast mag worden. Kunt u bevestigen dat eerste generatie biobrandstoffen ook niet in een blend gebruikt mogen worden?	Dat bevestigen wij.
111	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Kunt u bevestigen dat de Provincie onvoorwaardelijk toestemming geeft voor het vestigen van hypotheek als sprake is van een normale scheepsfinanciering onder gebruikelijke voorwaarden met hypothecaire zekerheid en met een looptijd tot einde concessie?	Het bepaalde in artikel 21 is tevens van toepassing op de vestiging van hypotheek. De Provincie zal derhalve instemmen met het vestigen van een hypotheek indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden: a. De hypotheek staat er niet aan in de weg staat dat de Nulemissieschepen en Productiemiddelen te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW in het Vervoersgebied (zowel tijdens de Opdracht als daarna); b. De hypotheek vormt geen belemmering voor de overdracht van de Nulemissieschepen en Productiemiddelen conform Bijlage B9.2; c. De Nulemissieschepen en Productiemiddelen dienen vrij van hypotheek (of enig ander zekerheidsrecht) te worden overgedragen aan de opvolgende vervoerder of andere opvolgende eigenaar.
112	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Bij verpanding van schepen aan een bank moeten deze "te allen tijde beschikbaar zijn (en blijven) voor de uitvoering van het POW". Dan is verpanding alleen mogelijk als de Provincie bereid is de schepen over te nemen indien en zodra een bank zijn pand opeist. Is de Provincie hiertoe bereid?	Nee, de Provincie is op voorhand niet bereid de Schepen over te nemen. Overigens zou onderhandse verkoop van de Schepen aan de Provincie strijdig zijn met artikel 3:250 lid 1 BW, dat bepaalt dat de verkoop van verpande goederen in het openbaar geschiedt (d.w.z. aan de hoogste bieder).
113	Concept overeenkomst	21	1	19	Verpandingsverbod	Als de Provincie niet bereid is garant te staan voor de financiering, hoe ziet de Provincie dan dat verpanding nog mogelijk kan zijn? Uit gesprekken met banken is gebleken dat zij niet bereid zijn schepen als zekerheid op een lening te accepteren zonder hier waarde uit te kunnen ontleen.	Dit betreft een zaak tussen u en uw bank. De Provincie staat hier buiten. In de Overeenkomst is enkel beschreven onder welke voorwaarden de Provincie zal instemmen met verpanding. Het is voor de Provincie essentieel dat de Schepen te allen tijde beschikbaar blijven voor de uitvoering van het POW.

114	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Erasmusbr- ug	11	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 750 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 2,4 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	U dient in overleg te treden met de netbeheerder om te inventariseren wat de mogelijkheden zijn en hoe lang de realisatie zal gaan duren.
115	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Merweka- de	27	Benodigde capaciteit	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat de huidige vrije capaciteit 500 kW bedraagt. Deze kan op basis van nader onderzoek i.s.m. netbeheerder worden verhoogd naar 1,75 MVA, waarbij lagere veiligheidseisen worden gehanteerd. Op basis van onze eerste inschatting lijkt het er op dat er behoefte is aan een laadcapaciteit van minimaal 3 MVA. Is deze benodigde laadcapaciteit te realiseren op deze locatie?	Zie het antwoord op vraag 114.
116	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankloca- ties	Laadlocati- e Erasmusbr- ug	11	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat er plannen zijn voor de bouw van een nieuw ponton. Wordt bij dit nieuwe ponton rekening gehouden met benodigde ruimte voor de laadapparatuur? En kunt u toezeggen dat de nieuwe pontons voldoen aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op de pontons? En kunt u aangeven wanneer het nieuwe ponton in gebruik wordt genomen?	<p>De minimale eisen waaraan een ponton dient te voldoen voor realisatie van laadinfrastructuur, hangen samen met de gekozen laadoplossing door de Inschrijver. De Provincie kan daarom niet toezeggen dat het nieuwe ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat tot voor het nieuwe ponton geen rekening is gehouden met benodigde ruimte voor laadapparatuur. Het Havenbedrijf staat positief ten opzichte van schone vormen van vervoer.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat het de sterke voorkeur geniet dat de trafo's aan de wal worden geplaatst, en dus alleen de laadinterface (stekker of anderszins) op het ponton. Op basis van de door de Inschrijver gekozen laadoplossing zal worden bekeken wat uiteindelijk de beste oplossing voor de plaatsing is. Het Havenbedrijf geeft aan zich daarbij constructief op te stellen.</p> <p>Het Havenbedrijf geeft aan dat de huidige verwachting is dat het vernieuwde ponton in april 2020 in gebruik wordt genomen.</p>

117	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankkloca- ties	Laadlocati- e Merweka- de	27	Realisatie laadlocatie	Bij de potentiële laadlocatie wordt aangegeven dat er op het ponton voldoende ruimte beschikbaar is voor laadapparatuur. Kunt u toezeggen dat het ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton?	De minimale eisen waaraan een ponton dient te voldoen voor realisatie van laadinfrastructuur, hangen samen met de gekozen laadoplossing door de Inschrijver. De Provincie kan daarom niet toezeggen dat het nieuwe ponton voldoet aan de minimale eisen in het kader van het installeren van laadapparatuur op het ponton. De gemeente geeft aan dat de trafo op de wal gerealiseerd dient te worden.
118	PvE - Bijlage potentiële laad- en watersto- ftankkloca- ties	Laadlocati- e Erasmus- brug	11	Vergunningstra- ject	Bij de potentiële laadlocatie is aangegeven dat het ponton onder het beschermd stadsgezicht valt. Daarnaast is aangegeven dat er een omgevingsvergunning en collegebesluit is benodigd. Kunt u aangeven wie verantwoordelijk is voor het vergunningstraject? Met name in geval van bezwaren kan er sprake zijn van jarenlange procedures, voordat de laadapparatuur mag worden gerealiseerd.	De Vervoerder is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de vergunning en een eventuele vertraging die hiermee gepaard gaat. Inschrijvers kunnen gebruik maken van onderstaande link om de bestemmingsplannen van de gemeente Rotterdam te raadplegen. De exacte nagestreefde locatie van het trafostation dient dan binnen de gemeente Rotterdam aangeklikt te worden. Vervolgens zijn de regels van die locatie na te gaan. https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/viewer De welstandnota van de gemeente Rotterdam is ook online te raadplegen. De site beschikt over een zelftoets voor adressen: https://www.rotterdam.nl/wonen-leven/welstandsnota/ De Provincie beschikt verder over een viewer waarin onder andere de door het Rijk vastgestelde contouren van beschermd stadsgezicht kunnen worden opgezocht. Deze is raadpleegbaar onder: http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Cultuur_historische_atlas Het betreft kaart 3b, en vervolgens moet u d aanvinken. Onderstaand is een uitsnede opgenomen uit de provinciale viewer voor wat betreft het beschermd stadsgezicht dat relevant is voor Halte Erasmusbrug:

121	Standaardformulieren	A Checklist		62	Kolom Ingevuld	Dient inschrijver de kolom "Ingevuld? J/N" in te vullen of is deze gereserveerd voor Opdrachtgever?	De Inschrijver wordt gevraagd om deze kolom in te vullen.
122	Bestek	4.3.2		31	Verzekering	De gevraagde verzekeringen betreffende schip en reizigers zijn scheepsgebonden. Deze kunnen daarmee pas verstrekt worden op het moment dat een schip in gebruik genomen wordt en niet op het door u gevraagde moment (binnen twee weken na verlening van de Opdracht of zoveel later als de Provincie aangeeft). Wij verzoeken u daarom de bewijslast voor nu te beperken tot de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering.	Naar aanleiding van uw verzoek is de tekst in het Bestek als volgt herschreven: "Indien de winnende Inschrijver nog niet over een adequate verzekering beschikt, dient de winnende Inschrijver: <ul style="list-style-type: none"> • Uiterlijk binnen twee weken na verlening van de Opdracht, of zoveel later als de Provincie aangeeft, de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering af te sluiten en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan; • Uiterlijk op het moment dat een Schip in gebruik genomen wordt de overige verzekeringen af te sluiten voor het betreffende Schip en deze moet uiterlijk op de dag van aanvang van de exploitatie ingaan."
123	PvE	5.1.2	4	25	Classificatiebureau	Met uw eis dat toezicht moet worden uitgevoerd door een classificatiebureau dat is aangesloten bij IACS schrijft u een oplossing voor. Een oplossing die niet alleen discriminerend is voor bureaus die niet aangesloten zijn maar ook verder gaat dan de Nederlandse regelgeving voorschrijft, namelijk het voldoen aan de standaard ES-TRIN, hetgeen u zelf al stelt in lid 3. Wij verzoeken u om niet deze oplossing te eisen maar om de eis te herformuleren tot het bereiken van uw doelstelling. De vervoerder is zelf goed in staat om een geaccrediteerd classificatiebureau in te schakelen. Een bureau dat in staat is om het beoogde resultaat te bereiken en in bezit is van de niet alleen door u maar ook door de vervoerder gewenste ervaring. Het is immers juist voor vervoerder van eminent belang dat het certificeringstraject van begin tot eind perfect geregeld is. Bent u hiertoe bereid? (idem voor de eis onder lid 3)	Ja, de eis dat het classificatiebureau aangesloten moet zijn bij IACS is aangepast in het Programma van Eisen. Er dient gebruik te worden gemaakt van een door IL&T erkend expertise- en/of classificatiebureau (zie ook https://www.ilent.nl/onderwerpen/klassenbureaus-en-keuringsinstanties-binnenvaart).

124	PvE	5.5.1	2	31	Tarief	<p>Het aanhouden van het kilometertarief van € 0,2070 vermeerderd met het opstaptarief van € 0,96 leidt op enkele routes tot een lagere prijs dan de huidige. Is dit in lijn met uw wens? Wilt u deze keuze motiveren?</p>	<p>Nee, dat is niet in lijn met de wens van de Provincie. Evenmin is het de wens van de Provincie dat dit op sommige routes leidt tot een hogere prijs dan de huidige. Om die reden wordt hieronder een nieuw voorschrift toegelicht en toegevoegd aan het Programma van Eisen.</p> <p>In de huidige overeenkomst is in 2011 de OV-Chipkaart geïntroduceerd. Tot dat moment hanteerde de huidige vervoerder een systeem van eigen strippenkaarten, analoog aan de tariefzones zoals in gebruik bij het Openbaar Vervoer op de wal. Om te voorkomen dat de conversie van het tariefsysteem zou leiden tot grote prijseffecten, is destijds de zogenaamde "waterbusmijl" geïntroduceerd. Eén waterbusmijl staat daarbij voor één OV-Chipkaart tariefkilometer.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Trajectdelen</th> <th>Waterbusmijlen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rotterdam Erasmusbrug</td> <td>Krimpen a/d IJssel Stormpolder 4,5</td> </tr> <tr> <td>Krimpen a/d IJssel Stormpolder</td> <td>Ridderkerk De Schans 4,5</td> </tr> <tr> <td>Ridderkerk De Schans</td> <td>Alblasserdam Kade 4</td> </tr> <tr> <td>Alblasserdam Kade</td> <td>Hendrik-Ido-A. Noordeinde 1,5</td> </tr> <tr> <td>Hendrik-Ido-A. Noordeinde</td> <td>Papendrecht Westeind 2,5</td> </tr> <tr> <td>Papendrecht Westeind</td> <td>Dordrecht Merwekade 2</td> </tr> <tr> <td>Zwijndrecht Veerplein</td> <td>Dordrecht Merwekade 1,5</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>Papendrecht Rosmolenweg 3</td> </tr> <tr> <td>Papendrecht Rosmolenweg</td> <td>Dordrecht Hollandse Biesbosch 3</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Hollandse Biesbosch</td> <td>Sliedrecht Middeldiep 1</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Hooikade</td> <td>Zwijndrecht Veerplein 1,5</td> </tr> <tr> <td>Dordrecht Merwekade</td> <td>Papendrecht Veerdam 1,5</td> </tr> </tbody> </table> <p>De aanname voor de berekening is dat de waterbusmijlen altijd worden afgelegd in het midden van de vaargeul, en dat de Haltes ook in het midden van de vaargeul liggen. Als op een traject tussen twee bestaande Haltes een nieuwe Halte wordt gerealiseerd, of een Halte wordt verplaatst, worden de halteafstanden in watermijlen uit de tabel opgeknipt naar rato of herverdeeld naar rato van de daadwerkelijke vaarafstanden in dat trajectdeel. Daarbij geldt dat de optelsom van het aantal waterbusmijlen in het trajectdeel gelijk blijft aan de tabel. Anders uitgelegd: als tussen bijvoorbeeld Rotterdam Erasmusbrug en Krimpen aan de IJssel Stormpolder nieuwe Haltes worden toegevoegd, blijft de optelsom van de waterbusmijlen tussen deze Haltes gelijk aan 4,5 voor het totale trajectdeel.</p>	Trajectdelen	Waterbusmijlen	Rotterdam Erasmusbrug	Krimpen a/d IJssel Stormpolder 4,5	Krimpen a/d IJssel Stormpolder	Ridderkerk De Schans 4,5	Ridderkerk De Schans	Alblasserdam Kade 4	Alblasserdam Kade	Hendrik-Ido-A. Noordeinde 1,5	Hendrik-Ido-A. Noordeinde	Papendrecht Westeind 2,5	Papendrecht Westeind	Dordrecht Merwekade 2	Zwijndrecht Veerplein	Dordrecht Merwekade 1,5	Dordrecht Merwekade	Papendrecht Rosmolenweg 3	Papendrecht Rosmolenweg	Dordrecht Hollandse Biesbosch 3	Dordrecht Hollandse Biesbosch	Sliedrecht Middeldiep 1	Dordrecht Hooikade	Zwijndrecht Veerplein 1,5	Dordrecht Merwekade	Papendrecht Veerdam 1,5
Trajectdelen	Waterbusmijlen																																
Rotterdam Erasmusbrug	Krimpen a/d IJssel Stormpolder 4,5																																
Krimpen a/d IJssel Stormpolder	Ridderkerk De Schans 4,5																																
Ridderkerk De Schans	Alblasserdam Kade 4																																
Alblasserdam Kade	Hendrik-Ido-A. Noordeinde 1,5																																
Hendrik-Ido-A. Noordeinde	Papendrecht Westeind 2,5																																
Papendrecht Westeind	Dordrecht Merwekade 2																																
Zwijndrecht Veerplein	Dordrecht Merwekade 1,5																																
Dordrecht Merwekade	Papendrecht Rosmolenweg 3																																
Papendrecht Rosmolenweg	Dordrecht Hollandse Biesbosch 3																																
Dordrecht Hollandse Biesbosch	Sliedrecht Middeldiep 1																																
Dordrecht Hooikade	Zwijndrecht Veerplein 1,5																																
Dordrecht Merwekade	Papendrecht Veerdam 1,5																																

--	--	--	--	--	--

De huidige haltelocaties markeren voor het schema vaststaande geografische punten; als dus een bestaand haltepunt over een bepaalde afstand wordt verplaatst, betekent dat niet dat het geografische punt tussen trajectdelen zoals in het schema weergegeven, dan "meebeweegt".

Indien een nieuwe Halte op minder dan 1,0 kilometer daadwerkelijk varen ligt van een andere Halte, en deze Haltes bovendien aan weerszijden van de vaargeul liggen, mag voor deze afstand de aanname worden gedaan dat het een afstand van maximaal 1,0 waterbusmijl betreft, waarbij het uitgangspunt blijft gelden dat de optelsom van het aantal waterbusmijlen in het trajectdeel gelijk blijft aan de tabel.

De afstanden uitgedrukt in waterbusmijlen voor de huidige Haltes blijven gelijk, dus ook voor de waarden van 1,5 tussen Dordrecht Hooikade – Zwijndrecht Veerplein v.v. en Dordrecht Merwekade en Papendrecht Veerdam v.v..

Voor een traject waar nu nog geen bediening plaatsvindt (bijvoorbeeld van Sliedrecht naar Hardinxveld – Giessendam), geldt dat één daadwerkelijke vaarafstandskilometer gelijk is aan één waterbusmijl.

--	--	--	--	--	--

Voor de bediening van Halte Kinderdijk Molenkade geldt dat hiervoor 1,5 waterbusmijl extra kan worden gerekend. Halte Ridderkerk De Schans wordt beschouwd als het geografische punt waar de vaarroute van en naar Kinderdijk Molenkade wordt aangetakt op het schema van de trajectdelen. Dit betekent bijvoorbeeld dat een reis Rotterdam Erasmusbrug – Kinderdijk Molenkade 10,5 waterbusmijlen bedraagt en een reis Kinderdijk Molenkade – Dordrecht Merwekade 11,5 waterbusmijlen. De Provincie is zich ervan bewust dat dit voor reizen specifiek naar Kinderdijk Molenkade leidt tot een lager kilometertarief dan in de huidige situatie het geval is.

'Als een Halte wordt "overgeslagen", leidt dat niet tot een wijziging in het gebruik van het schema met de trajectdelen. Voorbeeld: stel dat als onderdeel van uw Dienstregeling u een Afvaart aanbiedt die begint op Halte Rotterdam Erasmusbrug, en eindigt op Halte Alblasserdam Kade. Onderweg wordt door deze Afvaart gehalteerd op Halte Ridderkerk De Schans en vervolgens op Halte Kinderdijk Molenkade (vanaf Halte Kinderdijk Molenkade wordt dus direct doorgevaren naar Halte Alblasserdam Kade). Het kilometertarief voor deze Afvaart voor een enkele reis Rotterdam Erasmusbrug – Alblasserdam Kade is dan $4,5 + 4,5 + 1,5 + 1,5 + 4 = 16$ waterbusmijlen. De totaalprijs in prijspeil 2019 is dan $\text{€ } 3,312 + \text{€ } 0,96 \text{ opstaptarief} = \text{€ } 4,272$ (afgerond $\text{€ } 4,27$).

							<p>Halte Dordrecht Merwekade wordt beschouwd als het "kruispunt" tussen de rivieren Oude Maas, Noord en Beneden Merwede.</p> <p>De Provincie zal tariefvoorstellen ten aanzien van nieuwe of verplaatste Haltes in redelijkheid en billijkheid beoordelen op grond van de hierboven omschreven grondslag. Ten overvloede wijst de Provincie naar lid 8 van artikel 5.5.1, wat bepaalt dat gunning niet automatisch inhoudt dat toestemming wordt verleend voor in de Inschrijving voorgestelde tarieven.</p> <p>Aan het Bestek paragraaf 6.3.2 is verder de volgende tekst toegevoegd:</p> <p>"Voor de marketing van het POW wordt de Inschrijver in ieder geval gevraagd om schematisch in een overzicht aan te geven wat het volledige tariefvoorstel voor de Reiziger gaat zijn (inclusief tarieven OV-Chipkaart en losse kaarten voor alle Halte-Halte combinaties, abonnementen en Bijzondere Vervoerbewijzen)."</p>
125	PvE	5.5.1	6	31	Tarief	<p>Voor eventuele andere vervoerproducten mogen de prijzen niet hoger uitvallen dan maximaal 10% van het normale OV Chipkaarttarief. De huidige vervoerder kent al jaren een systeem van €2-, €4- en €6-kaartjes. Meerprijzen ten opzichte van uw huidige eis variëren daarmee tussen de 6% en de 90%. Is opdrachtgever zich ervan bewust dat dit leidt tot inkomstenderving ten opzichte van de huidige situatie?</p>	<p>Het betreffende lid gaat in op de situatie waarin er <u>andere</u> kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven worden aangeboden dan er in de huidige situatie zijn.</p> <p>Het is de nieuwe Vervoerder gewoon toegestaan om dezelfde ritkaarten aan te bieden als in de huidige situatie worden aangeboden.</p> <p>Verder voor de duidelijkheid: Het is niet correct dat er sprake zou zijn van een eis van maximaal 10 procent ten opzichte van het <u>normale OV-chipkaarttarief</u>, zoals u stelt in uw vraag. Lid 6 van artikel 5.5.1 van het Programma van Eisen stelt:</p> <p>"[...] De eventuele kostenstijging voor individuele Reizigers als gevolg van andere kortingsproducten, abonnementen, ritkaarten en/of tarieven <u>bedraagt maximaal 10 procent</u>. Het is de Vervoerder toegestaan om een kostenstijging van meer dan 10 procent voor individuele Reizigers te voorkomen door een compensatieregeling te hanteren. [...]"</p>

126	PvE	5.3.2	6	29	Haltebeheer	Blijft de huidige haltebeheerovereenkomst die u heeft met de halte-eigenaren van kracht gedurende de nieuwe overeenkomst? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, bent u van plan een nieuwe af te sluiten of laat u dat aan de Vervoerder?	<p>De Provincie is voornemens nieuwe haltebeheerovereenkomsten af te sluiten met halte-eigenaren die ingaan bij aanvang van de nieuwe POW Overeenkomst. Inhoudelijk voorziet de Provincie alleen een relevante aanpassing van afspraken over het dagelijks onderhoud van Haltes. In de nieuwe Overeenkomst komt de verantwoordelijkheid hiervoor primair bij de Vervoerder te liggen.</p> <p>Er is een aanlegvergunning van Rijkswaterstaat en een beschikking die uitsluitend voor het POW geldt. Een halte-eigenaar mag bij uitzondering hiervan afwijken en toestemming geven voor derden om aan te leggen. POW heeft hierbij voorrang, de Dienstregeling mag niet gestoord worden.</p> <p>Tijdens de implementatieperiode van de nieuwe Overeenkomst zal de Provincie de nieuwe haltebeheerovereenkomsten opstellen en vaststellen. Dit gebeurt in goed overleg met de nieuwe Vervoerder en de halte-eigenaren.</p> <p>De huidige haltebeheerovereenkomsten zijn als Bijlage H.9 toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten.</p>
127	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Blijft de huidige Service Level Agreement voor het gebruik van de DRIS-panels van kracht? Zo ja, wilt u deze delen? Zo nee, wanneer komt er een andere voor in de plaats?	<p>De huidige SLA voor het gebruik van DRIS-displays zal niet meer van kracht zijn bij start van de nieuwe Overeenkomst. De eisen gesteld aan de te leveren reisinformatie (koppelvlakken 1, 6, 15 en 17) en de beschikbaarheidseisen die hieraan zijn gesteld, staan in Bijlage B12.1: Concessiebijlage NDOV. De Provincie is eigenaar van de huidige displays en verzorgt het beheer en onderhoud van deze displays. Meldingen over de DRIS displays kan de Vervoerder melden bij de afdeling Ketenbeheer van OV-Data (onderdeel van de Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.), via ovdata@dova.nu of diens rechtsovervolger.</p> <p>De Vervoerder dient wel een contactpersoon voor OV-data en de DRIS-beheerder van de Provincie ter beschikking te stellen voor vragen omtrent de informatie op en eventuele wijzigingen aan de DRIS-displays.</p>
128	PvE	5.2.1	1	27	DRIS	Is er, gezien de technische levensduur, sprake van vervanging van de DRIS-panels? Zo ja, voor wanneer is deze voorzien?	<p>Het contract met de huidige leverancier van de DRIS-displays op de pontons loopt medio 2020 af. Op dit moment beraadt de Provincie zich over een mogelijke vervangingsopgave. De voorstellen hiertoe worden op dit moment opgesteld.</p> <p>Na besluitvorming zal een eventuele vervanging van de huidige displays op zijn vroegst vanaf Q3 2020 worden voorzien.</p>

129	PvE	5.5.3		33	OV Chip	Heeft u afspraken gemaakt met de huidige vervoerder over overname door de nieuwe vervoerder van (delen van) het OV Chipkaartsysteem op de haltes? Zo ja, wat zijn deze afspraken?	Nee. Dit betreft een zaak tussen de huidige vervoerder en de nieuwe Vervoerder.
130	PvE	5.3.2		28	Gedeelde halte	Welke afspraken bestaan er over het gezamenlijk gebruik van een halte door verscheidene vervoerders (bijv de vervoerder van perceel West) over exclusiviteit, prioritering en gebruik van reisinformatievoorzieningen?	De Inschrijver kan er voor zijn Inschrijving vanuit gaan dat de afspraken die in de huidige haltebeheerovereenkomsten staan (zie Bijlage H.9), worden gecontinueerd voor alle Haltes. Er zijn geen afspraken gemaakt in de huidige haltebeheerovereenkomsten over gezamenlijk gebruik van reisinformatievoorzieningen. Zie ook het antwoord op vraag 126.
131	PvE	5.3.2		28	Willemskade	Halte Willemskade wordt vernieuwd. Wat kunt u ons vertellen over afmetingen, ligplaatsen, faciliteiten voor reizigers, enz.?	De vernieuwde Halte zal bestaan uit twee pontons (de bestaande en één nieuwe aan de westzijde), aan elk ponton kan een Schip aanmeren. Beide pontons zijn circa 40 meter bij 7 meter groot. Elk ponton is bereikbaar met een loopbrug. Het nieuwe ponton krijgt aan de achterzijde een loopbrug van circa 3 meter breed en 30 meter lang. Het nieuwe ponton wordt tegen het bestaande ponton aangelegd en de pontons worden (scharnierend) met elkaar verbonden. Bij het bestaande ponton wordt de wachtruimte verwijderd en worden 2abri's geplaatst. Het nieuwe ponton krijgt 1abri. Aan de achterzijde van het nieuwe ponton komt een watertaxihalte. Een streefbeeld van de Halte (die is opgesteld voor de bouwvergunningaanvraag) is toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten als Bijlage H.10. De werkelijkheid zal hiervan afwijken. Reeds bekende afwijkingen zijn de toevoeging van een watertaxihalte, vormgeving van de nieuwe loopbrug en er zullen geen kaartjesautomaten etc. geplaatst worden. Faciliteiten voor reizigers: - Drie grote verlichte overdekte wachtruimtes, met eronder stoeltjes en een afgesloten glazen verlichte wachtruimte met stoeltjes; - Lichtmasten; - Bord voor informatie van de omgeving of POW-routes; - Halte watertaxi tussen de wal en het eind van het ponton; - Prullenbakken; - Reddingsboeien; - DRIS-displays; • In het midden van elk ponton aan de waterzijde: 2 rug-aan-rug, zodat In de laatste zin van lid 9 van artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen is het woord "Vervoerder" vervangen door "Provincie".
132	PvE	6.8.2	9			Mededeling	
133	Bestek	6.2.2				Mededeling	In het tekstblok op blz. 56 stond een verkeerde nummering. G3.2 is daar aangepast naar G2.2.