



Nota van beantwoording 2^e Nvl aanbesteding Veer Maassluis-Rozenburg

Naam	M.C. van Goudswaard	Datum	27-02-2017 (binnengekomen vragen 1 ^e Nvl)
		Datum	15-02-2015 Beantwoording
Organisatie	Provincie Zuid-Holland	Bestek/Contract nummer	DOS-2016-0012231 Provincie Zuid-Holland
Project	Aanbesteding Veer Maassluis-Rozenburg		

De beantwoording van de vragen van de 2^e Nota van Inlichtingen maken integraal onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten.

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
1.	Bijlage B	De veerponten zijn gebouwd in een periode dat asbest nog algemeen werd toegepast op schepen. Zijn beide veerponten vrij van asbest? Kunnen inschrijvers er op vertrouwen dat ze bij het installeren van SCR katalysator en roetfilter niet te maken krijgen met extra kosten van het verwijderen van asbest?
Antwoord	Deze vraag is als volgt beantwoord door een onafhankelijk taxateur: Met betrekking tot de aanwezigheid van asbest aan boord van beide veerponten, gaan wij ervan uit dat de uitlaten niet meer geïsoleerd zullen zijn met asbest, omdat deze al werden vernieuwd. Wij denken dan ook dat de installateurs van de katalysator niet te maken krijgen met asbest, maar wij kunnen niet uitsluiten of bevestigen dat er asbest in de betimmering aanwezig is.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
2.	Bijlage G	De omzet gegevens worden per half jaar weergegeven. Elk Excel werkblad in bijlage G bestaat uit twee tabellen. a. Klopt het dat de totale omzet per half jaar in de tweede (onderste) tabel staat? b. Klopt het dat de totale omzet over de eerste 26 weken van 2016 € 1.097.875,03 bedraagt? c. Klopt het dat dit bedrag inclusief btw is? d. Is de omzet van het tweede half jaar 2016 inmiddels ook bekend? e. Zo ja, kan die informatie beschikbaar worden gesteld?
Antwoord	De huidige vervoerder heeft de vraag als volgt geantwoord: Antwoord op vraag 1a,b,c: Nee. Dit staat in de 1 ^e tabel. Totale omzet van de eerste 26 weken van 2016 is € 782.855,03, inclusief deels 6% en deels 21% BTW. Bij elk tabblad de omzet aangegeven (kolom BH). In 2 ^e tabel worden alle transacties weergegeven. Daar wordt het opladen van een saldopas en een rit betaald met de saldopas dus dubbel geteld. Antwoord op vraag 1d,e): Ja. Zie bijgaand bestand. Tabblad S2 2016.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
3.	5.8.1	De tarieven worden geïndexeerd met CPI. Kan de Provincie overwegen om dit te veranderen naar LTI. Immers de indexatie van de exploitatiebijdrage wordt

		gedaan met LBI. Hierdoor ontstaat samenhang bij de indexatie van de totale opbrengsten en de kosten
Antwoord	Nee, we zijn niet voornemens de in het bestek genoemde CPI voor de tarieven te veranderen.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
4.	5.8.2	Dienen dezelfde producten (los + maand) ook via de OV chip te worden aangeboden?
Antwoord	Alleen voor voetgangers.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
5.	9.1	Is bekend hoeveel de huurpenningen zijn voor het gebruik van de veerstoepen en zo ja hoeveel bedragen deze?
Antwoord	Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: De nieuwe concessiehouder zal een overeenkomst moeten afsluiten met het RVB.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
6.	9.1	Wie is verantwoordelijk voor het baggeren van de vaarroute en voor wiens rekening zijn de kosten?
Antwoord	Op grond van het Waterbesluit is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het beheer van de Nieuwe Waterweg.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
7.	5.3	Is door de Provincie onderzocht of de verduurzaming zoals voorgeschreven (SCR katalysator en roetfilter) is toe te passen op de huidige configuratie aan boord van de schepen?
Antwoord	<p>In het kader van het Revolverend Verenfonds zijn technische opties voor verduurzaming geïnventariseerd. Uit deze inventarisatie komt dat er zeven serieuze opties zijn om een veerpont te verduurzamen voor wat betreft de luchtvervuilende emissie en CO2:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gas (LNG); - hermotorisering; - uitlaatgasnabehandeling; - hybridiseren van de aandrijving; - elektrische aandrijving; - contra roterende propellers; - gas-to-liquids (GTL). <p>CE Delft heeft een inschatting gemaakt van eventuele verduurzamingsmaatregelen. Het is aan de inschrijver om te onderzoeken en waar te maken welke maatregelen daadwerkelijk tot verduurzaming leiden.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
8.	5.3	Zijn andere oplossingen tot verduurzaming ook bespreekbaar en onder de subsidieregeling te brengen?
Antwoord	<p>Op grond van artikel 12.1 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 kan subsidie voor een veerproject, in de vorm van een lening, worden verstrekt voor activiteiten die leiden tot een nieuwe of gerenoveerde veerpont, die zo mogelijk ook duurzaam is.</p> <p>De Provincie stelt als minimale eis dat de Veerpont die in de Dienstregeling het meest wordt ingezet voor 1 januari 2019 wordt verduurzaamd. Hiertoe dient de Vervoerder voor deze datum structureel een SCR katalysator en een roetfilter in</p>	

	<p>gebruik te nemen op de veerpont die het meest wordt ingezet (zie paragraaf 14.2 Bestek).</p> <p>Het staat de Vervoerder vrij <i>aanvullend op</i> (dus niet: in plaats van) deze verplichte verduurzamingsmaatregelen extra verduurzamingsmaatregelen te treffen. Indien deze aanvullende maatregelen vallen binnen de omschrijving van artikel 12.1 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 kan de Vervoerder hiervoor een subsidie in de vorm van een lening aanvragen. De provincie zal een dergelijke aanvraag behandelen conform de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017. De provincie kan niet op voorhand toezeggen dat een dergelijke aanvraag wordt toegewezen.</p>
--	---

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
9.	5.3	Gaat de Provincie uitval van de plande afvaarten volgens de dienstregeling sanctioneren?
Antwoord	Wij nemen aan dat u met 'sanctioneren' bedoelt: een sanctie opleggen. Indien een in de dienstregeling vermelde afvaart uitvalt, kan de provincie op grond van artikel 10 van de Conceptovereenkomst een boete opleggen. Alvorens een boete op te leggen stelt de provincie de Vervoerder in staat de reden van uitval toe te lichten. Indien naar het oordeel van de provincie sprake is van overmacht, zal geen boete worden opgelegd. Indien wel een boete wordt opgelegd, stelt de provincie de hoogte daarvan in redelijkheid vast.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
10.	1	Als gevolg van de veranderende omstandigheden bij het operationeel worden van de nieuwe tunnel en de ontwikkelrol van de vervoerder om nieuwe reizigersmarkten aan te boren kan gekozen worden voor een ander type veer (Nota van Uitgangspunten).
		Wie is dan verantwoordelijk voor de inrichting, realisering en het onderhoud/beheer van bestaande en nieuwe veerstoepen?
Antwoord	De bestaande veerstoepen zijn eigendom van RWS. Over wijzigingen en eventuele aanpassingen dient de vervoerder te overleggen met RWS en de provincie hierover vooraf op te hoogte te stellen.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
11.	2.1	Is er sprake van een concessie of een contract?
Antwoord	Er is sprake van een privaatrechtelijke overeenkomst (contract). In aanbestedingsrechtelijke zin vormt deze overeenkomst een concessieopdracht voor diensten, zoals gedefinieerd in artikel 1.1 Aanbestedingswet 2012; het exploitatierisico ligt immers bij de Vervoerder. Er is geen sprake van een concessie in de zin van Wet personenvervoer 2000, aangezien geen sprake is van openbaar vervoer, zoals gedefinieerd in artikel 1 van die wet.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
12.	2.8	Het lijkt erop dat een nieuwe vervoerder de schepen tegen de vastgestelde marktwaarde van totaal 695.000 euro moet overnemen in de staat: "as they are, where they are". Daaraan ten grondslag liggen de taxatierapporten.
		a) Hoe garandeert u dat de schepen de komende 8 maanden deugdelijk worden onderhouden tot 1 januari 2018, ook motorisch?

		<p>b) Kunt u ons bevestigen dat er nog een groot onderhoud van 1 van de schepen is gepland in de zomer van 2017?</p> <p>c) En hoe garandeert u dat een nieuwe vervoerder geen onverwachte kosten hoeft te maken indien er bijvoorbeeld (vlak) voor de overgang schade ontstaat aan het casco, de motoren en/of de systemen/installaties? En de schepen dus over moeten worden genomen conform de in de taxatierapporten omschreven status?</p> <p>d) Is het mogelijk de schepen droog te inspecteren eind december en (door een derde/expert) te laten vaststellen of de waarde zoals getaxeerd nog steeds juist is, danwel moet worden bijgesteld?</p> <p>e) Wij komen graag in het bezit van de dikke rapport metingen. Wilt u deze aan ons beschikbaar stellen?</p>
Antwoord	<p>a) Op grond van de huidige exploitatieovereenkomst is de huidige vervoerder verplicht tot het (laten) uitvoeren van voldoende onderhoud aan de Veerponten conform het door haar bij inschrijving aangeboden onderhoudsplan. Indien de huidige vervoerder zich niet aan deze verplichting houdt, kan de provincie hem een boete opleggen.</p> <p>b) Uw vraag hebben wij voorgelegd aan de huidige vervoerder. Antwoord volgt. Wat wij tot nu toe hebben begrepen van de huidige vervoerder dat in de zomer van 2017 onderhoud wordt uitgevoerd conform de afgegeven schema's die bij het bestek zijn bijgevoegd.</p> <p>c) en d) De provincie zal de door haar aangewezen onafhankelijke deskundige verzoeken kort voor de daadwerkelijke overgang een inspectie uit te voeren teneinde vast te stellen of de getaxeerde waarde nog altijd juist is, en indien nodig de taxatiewaarde aan te passen. De provincie zal de onafhankelijke deskundige verzoeken de nieuwe Vervoerder in staat te stellen deze inspectie bij te wonen.</p> <p>e) Rapport dikte metingen kunt u vinden bij bijlagen van de 1^e Nvl.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
13.	2.8	In alinea 4 wordt gesproken over "...nader te bepalen exploitatieopzet". Kunt u dit toelichten en de risico's voor een nieuwe vervoerder omschrijven?
Antwoord	De nader te bepalen exploitatieopzet verwijst naar de tweede fase van de exploitatieperiode. Voor deze fase is een aantal criteria opgesteld, maar is het aan de inschrijver om hier verdere invulling aan te geven.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
14.	2.8	Kunt u aangegeven wie de kosten van de deskundige voor rekening neemt? Is dat ook de provincie?
Antwoord	Ja, de provincie.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
-----	---------------	-------

15.	4.3.3	Kunt u garanderen dat bij het voornemen om een kiosk en/of fietsenstalling op de wal te realiseren, de vigerende bestemmingsplannen etc., voldoende ruimte geven om vergunning te verkrijgen?
Antwoord	Nee, als provincie wij kunnen niet garanderen dat een vergunning verkregen wordt. Hiervoor moet een procedure doorlopen worden. De bevoegdheid voor wijziging van een bestemmingsplan ligt bij de gemeente.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
16.	5.1	Kunt u uw veronderstelling dat na de opening van de nieuwe tunnel, gemotoriseerd verkeer aanzienlijk minder gebruik gaat maken van de veerverbinding nader onderbouwen met 1 of meer onderzoeksrapporten of vergelijkbare situaties?
Antwoord	Ja, het rapport wordt als bijlage bijgevoegd.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
17.	5.1	Kunt u een HB matrix verstrekken, waaruit blijkt hoe de actuele vervoersstromen lokaal en regionaal zijn opgebouwd?
Antwoord	Zie voor gegevens over vervoersstromen het bijgevoegde rapport "Nut en noodzaak veer Maassluis-Rozenburg".	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
18.	5.1	Welke capaciteit moet voor gemotoriseerd verkeer na operationeel worden van de nieuwe tunnel geboden worden?
Antwoord	<p>In het bestek is opgenomen dat de exploitatieperiode in principe twee fasen betreft: de periode vanaf 1 januari 2018 tot maximaal twee jaar na de ingebruikname van de Blankenburgtunnel en de periode na Fase 1 tot en met 31 december 2032. De dienstregeling blijft dus in de eerste fase na de (geplande) opening van de tunnel ongewijzigd. Dit betekent vanaf de datum dat de tunnel open gaat er, tot maximaal twee jaar na de opening van de Blankenburgtunnel, doorgevaaren moet worden met de huidige dienstregeling.</p> <p>Het is op dit moment de verwachting dat de Blankenburgtunnel tussen 2022 en 2024 in gebruik kan worden genomen. In overleg tussen de Provincie en de Vervoerder wordt deze periode na ingebruikname van de Blankenburgtunnel eventueel verkort, afhankelijk van de ontwikkeling van de vervoersaantallen in deze periode.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
19.	5.1	<p>Bij verkeerscalamiteiten kan het veer een rol spelen.</p> <p>a. Welke capaciteit moet door het veer na opening van de nieuwe tunnel geboden worden?</p> <p>b. Moet het veer ook beschikbaar blijven als omleidingsroute bij alle verkeerscalamiteiten?</p> <p>c. Op welke wijze en door wie wordt de vervoerder geïnformeerd bij verkeerscalamiteiten?</p> <p>d. Welke instructies gelden bij verkeerscalamiteiten in het kader van de vervoersplicht?</p>

Antwoord	<p>a. In deze fase staat het veer in ieder geval open voor het vervoer van auto's, fietsen en voetgangers. De geboden capaciteit moet voldoende zijn om aan de vervoersvraag te voldoen. Zie ook vraag 18.</p> <p>b. Ja, bij incidentele verkeerscalamiteiten binnen de dienstregeling. Mochten er verkeerscalamiteiten buiten de dienstregeling gebeuren of structureel worden en het veer hiervoor beschikbaar moet zijn zal de Provincie als opdrachtgever hierover in overleg treden met de Vervoerder.</p> <p>c. Alle calamiteiten en aansturing van schepen, bruggen etc. gebeurd in het totale havengebied door Rijkswaterstaat.</p> <p>d. Er gelden geen specifieke instructies. De Vervoerder dient er rekening mee te houden dat verkeerscalamiteiten in/rond de tunnel kunnen leiden tot een grote toename van het gebruik van de veerverbinding. Om die grotere vraag op te vangen staat het de Vervoerder vrij extra afvaarten aan te bieden (en derhalve af te wijken van de dienstregeling). Daarvoor is de toestemming van de provincie vereist, waarbij geldt dat in onvoorziene gevallen die toestemming ook achteraf kan worden verkregen.</p>
----------	---

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
20.	5.1	Welk inzicht kunt u geven over uw verwachting dat het veer voor het aantal (brom)fietsers en voetgangers van belang blijft? Kunt u op basis van onderzoek aangeven aan welke percentage moet worden gedacht?
Antwoord	Zie voor gevraagde gegevens het bijgevoegde rapport "Nut en noodzaak veer Maassluis-Rozenburg".	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
21.	5.2	Is er op grond van vermeld onderzoek (visie pow) een eerste inzicht te geven over potentiële andere halteplaatsen?
Antwoord	De bestuurders van de vijf partijen die samen de Visie op personenvervoer over water hebben opgesteld willen in 2017 een Vervoerswaardeonderzoek doen in het gebied tussen Gorinchem en Maasvlakte. Dit onderzoek zal aantonen waar er nog vervoerswaarde te verwachten is en waar personenvervoer over water daar een rol in kan hebben. Potentiële nieuwe of andere halteplaatsen zullen daarbij aan bod komen.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
22.	5.2	Wat is uw planning met betrekking tot het opstellen van de genoemde visie over personenvervoer over en water en wat is er eventueel te melden over de specifieke positie van deze veerverbinding?
Antwoord	Op 23 februari 2017 hebben de bestuurders ingestemd met de visie, met de kanttekening dat de MRDH de visie nog in haar eigen bestuurscommissie zal bespreken in mei. De visie heeft betrekking op het gebied langs de rivier tussen Gorinchem en Maasvlakte. De verbinding Maassluis-Rozenburg ligt daarin. Het vervoerswaardeonderzoek zal meer in detail de positie van het veer in het totale netwerk aangeven.	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
23.	5.2	Welke maatregelen treft u indien de nieuwe tunnel kort voor de geplande opening toch niet op tijd operationeel is en daardoor de vigerende dienstregeling van dit veer verlengd moet worden terwijl wellicht een nieuw schip al in aan/afbouw is?
Antwoord	In het bestek is opgenomen dat de exploitatieperiode in principe twee fasen	

	betreft: de periode vanaf 1 januari 2018 tot maximaal twee jaar na de ingebruikname van de Blankenburgtunnel en de periode na Fase 1 tot en met 31 december 2032. De dienstregeling blijft dus in de eerste fase na de (geplande) opening van de tunnel ongewijzigd. Naar ons idee is deze maatregel voldoende om een eventuele vertraging in de opening van de tunnel op te vangen.
--	--

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
24.	5.3	Hoe kijkt aan tegen het feit dat voor de verduurzaming binnen de periode tot operationeel zijn van de nieuwe tunnel, een van de autoveren buiten dienst moet worden gesteld (ook in de spitsperioden) en er wellicht geen reservemateriaal beschikbaar is?
Antwoord	<p>In het bestek is opgenomen dat de Provincie als minimale eis stelt dat de Veerpont die in de Dienstregeling het meest wordt ingezet voor 1 januari 2019 wordt verduurzaamd. Hiertoe dient de Vervoerder voor deze datum structureel een SCR katalysator en een roetfilter in gebruik te nemen op de veerpont die het meest wordt ingezet. Hiertoe mag, indien noodzakelijk, het desbetreffende autoveer, voor een periode van maximaal een maand en bij voorkeur gedurende de zomervakantieperiode, buiten dienst worden gesteld.</p> <p>Er mag, indien noodzakelijk, dus voor maximaal één maand één veerpont buiten dienst worden gesteld. De voorkeur van de Provincie gaat er hierbij naar uit dat dit gebeurd tijdens de zomervakantieperiode aangezien het bestek ook voorschrijft dat de vervoerder in de zomervakantieperiode van de regio midden gedurende zes weken geen spitsdienstregeling hoeft te varen.</p> <p>Als Provincie zijn wij ons ervan bewust dat er in die periode (maximaal een maand) wellicht geen reservemateriaal beschikbaar zal zijn. Daarom spreken wij de voorkeur uit om de verduurzaming van een veerpont te laten plaatsvinden tijdens de zomerperiode.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
25.	8.1	De opbrengsten worden met name bepaald door de verkoop van de vervoersbewijzen. a) Welke andere opbrengsten kunt u melden? b) Hoe verklaart u dat de reizigersopbrengsten in 2016 300K lager zijn ten opzichte van de jaren ervoor?
Antwoord	<p>De huidige vervoerder heeft als volgt geantwoord: 2a) Er zijn geen andere opbrengsten dan reizigersopbrengsten te vermelden 2b) De lagere omzet is afhankelijk van meerdere factoren die niet per factor zijn te kwantificeren, maar redenen als slechte weersomstandigheden, lage brandstofprijzen kunnen de lagere aantallen verklaren.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
26.	8.2	Kunt u garanderen dat de huidige vervoerder aan het eind van de thans lopende concessie d.m.v. actietarieven etc. geen oneigenlijke inkomsten genereert waar een nieuwe vervoerder door wordt gedupeerd? Indien bijvoorbeeld deze kaarten ook nog geldig zijn in 2018 maar de opbrengsten dus voor de huidige vervoerder zijn?
Antwoord	<p>Nee, dit kunnen wij als provincie niet garanderen. Zie de mededeling van de Nvl 1.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
27.	8.1/8.2	Hoe sluit de eigen prijsindex aan bij de eventuele introductie van de OV chipcard?
Antwoord	<p>Er is geen directe relatie tussen de ov-chipkaart en de prijsindexatie.</p> <p>Binnen het openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro, waterbus) kan betaald worden met de ov-chipkaart. De tarieven van het openbaar vervoer verschillen per regio en concessie. Deze worden voor bus, tram en metro over het algemeen geïndexeerd met de LTI. De NS indexeert met de CPI. Bij bus, tram, metro en waterbus is het tarief meestal opgebouwd uit een basistarief + een kilometertarief. Maar ook hierop zijn uitzonderingen, zoals in Lelystad waar een flat fare systeem geldt. Daarnaast mag soms in het OV de fiets (tegen betaling of gratis) worden meegenomen.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
28.	8.2	En zo nee, hoe borgt u dan dat deze opbrengsten worden overgemaakt naar de nieuwe vervoerder?
Antwoord	<p>Wij nemen aan dat u bij 'zo nee' verwijst naar vraag 26. Zie de mededeling van de Nvl 1. Dit is een aangelegenheid tussen de huidige en nieuwe vervoerder. Indien zij er onderling niet uitkomen, kan de nieuwe vervoerder bijvoorbeeld overwegen van de huidige vervoerder een schadevergoeding te vorderen wegens ongerechtvaardigde verrijking en/of onrechtmatige daad.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
29.	9	Worden de veerstoepen exclusief gebruikt door de vervoerder of kunnen daarvan ook andere partijen gebruik van maken? En is dat kosteloos? En geldt dat ook voor de nachtsteiger?
Antwoord	<p>Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: De veerstoepen worden alleen gebruikt door de vervoerder, ditzelfde geldt voor de nachtsteiger. Zie ook beantwoording vraag 5.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
30.	9	Kunt u exact aangeven wat nu is geregeld ten aanzien van het dagelijks/wekelijks onderhoud, schade herstel en het beheer van de veerstoepen en ook de nachtsteiger?
Antwoord	<p>Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: Het dagelijks beheer en onderhoud van de veerstoepen en de nachtsteiger wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
31.	9	Kan de vervoerder nog kosten verwachten door het gebruik van de veerstoepen?
Antwoord	<p>Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: Zie het antwoord op vraag 5.</p>	

Nr.	Blz/onderwerp	Vraag
32.	18	U stelt dat er marktpotentieel aanwezig is. Kunt u dat toelichten en beschikbare marktonderzoeksgegevens of andere documentatie terzake beschikbaar stellen?
Antwoord	<p>Zie voor gevraagde gegevens het bijgevoegde rapport "Nut en noodzaak veer Maassluis-Rozenburg". (Bijlage 4)</p>	

Vragen 1^o Nvl: 23, 25,

Nr.	Blz / Bestekspost:	Vraag
23.	9	a) Kunt u meer informatie over het onderhoud en beheer van de veerstoepen verstrekken? b) Waar bestaat dit uit, hoe vaak wordt dit gedaan en hoe is het georganiseerd/gebudgetteerd?
Antwoord	Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: a) Door het uitvoeren van het beheer en onderhoud wordt de functionaliteit van de veerstoepen gewaarborgd, dit onderhoud wordt uitgevoerd door de opdrachtnemer van Rijkswaterstaat. b) Dit wordt in 1 pakket uitgevraagd. Hierdoor is er geen specificatie beschikbaar.	

Nr.	Blz / Bestekspost:	Vraag
25.	10	Hoe is de reisinformatie op de 2 veerstoepen geregeld? Wie is eigenaar van de borden/masten, etc.? Kan een eventueel nieuwe vervoerder hier gebruik van maken?
Antwoord	De huidige vervoerder heeft deze vraag als volgt beantwoord: de borden zijn eigendom van huidig vervoerder en beschikbaar indien de nieuwe vervoerder deze borden wenst te willen hebben. Rijkswaterstaat heeft de vraag als volgt beantwoord: De openbare verlichting die op de veerstoepen zelf staat is in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. De openbare verlichting op de toegangswegen echter niet. De grens ligt op het begin van de veerstoep.	

Mededelingen n.a.v. vraag 26 van de 1^o Nvl:

Mededeling 1:

Nr.	Blz / Bestekspost:	Vraag
26.	11	1. Er is wellicht sprake van een reserve voorraad onderdelen. 2. Zit dit inbegrepen in de inventaris c.q. de opgegeven taxatieprijs?
Antwoord	De huidige vervoerder heeft deze vraag als volgt beantwoord: 1. Ja. De Provincie Zuid-Holland heeft de tweede vraag als volgt beantwoord:	

Aanvulling	<p>2. Ja.</p> <p>In de Nvl 1 heeft de Provincie Zuid-Holland aangegeven dat een reserve voorraad bij de taxatieprijs is inbegrepen. Conform het bijgevoegde taxatie rapport worden de reserve onderdelen geraamd op een bedrag van € 100.000,- voor de veren Staeldiep en Blankenburgh. Dit bedrag komt boven op de reeds eerder afgegeven taxatie rapporten.</p>
------------	---

Mededeling 2:

Nr.	Blz / Bestekspost:	Vraag
		Mededeling over cao.
Antwoord		<p>Er vindt op dit moment harmonisering van de twee cao's plaats. Harmonisering behelst dat de Cao Water wordt herschreven waarbij de cao Water Maassluis als basis wordt gebruikt. Ook de loontabellen en OTGD wordt aangepast naar de maatstaven van de cao Water Maassluis</p> <p>De vakbond dient het voorstel nog voor te leggen aan haar achterban. Derhalve kan het onderhandelingsresultaat nog niet worden vrijgegeven De index die wordt toegepast betreft 0,6% per 1/1/17 en 1,5% per 1/3/17. Verder zijn geen significante mutaties te verwachten.</p>