

Concept Nota van Inlichtingen 1 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden, aangekondigd op 28 november 2019

Provincie Zuid-Holland Datum: 23 december 2019

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
1	Bestek	5.3	5bi i	36	Leveringsovereenkomst	U eist dat binnen 4 week na gunning een definitieve leveringsovereenkomst van schepen aan u wordt verstrekt. Doelt u hier op onherroepelijke gunning?	<p>Dit is correct. Wij doelen hiermee op de (onherroepelijke) definitieve gunning van De Opdracht.</p> <p>Gunning vindt plaats door middel van het sluiten van een Overeenkomst. Hiertegen staat geen bezwaar en beroep open. Eventuele bezwaren tegen het voornemen tot gunning dienen vóór gunning (binnen de standstilltermijn) kenbaar te worden gemaakt.</p> <p>NB: Indien de Provincie slechts één Inschrijving ontvangt, zal geen sprake zijn van een standstilltermijn en kan gunning direct na de bekendmaking van de gunningsbeslissing plaatsvinden.</p>
2	Bestek	5.3	5bi i	36	Leveringsovereenkomst	"Indien de Inschrijver op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Schip dat tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen, dient de Inschrijver op een andere manier aannemelijk te maken dat hij op de aangeboden instroomdatum zal kunnen beschikken over Schepen met de door hem aangeboden specificaties. De Inschrijver stelt deze bewijsmiddelen, indien de Provincie de Opdracht aan hem gunt, uiterlijk 4 weken na gunning aan de Provincie beschikbaar" Kunt u verduidelijken wat voor bewijsmiddelen u hier verwacht?	<p>De betreffende alinea is verwijderd uit het Bestek. In de betreffende paragraaf is verduidelijkt dat lid 5 is gericht op Schepen die worden ingezet vanaf aanvang van de Opdracht (en dus niet op Schepen die later tijdens de Opdracht instromen).</p> <p>Voor de duidelijkheid: in paragraaf 6.2.1 van het Bestek (Gunningscriterium G2.1) staat nog wel een tekst die behelst wat een Inschrijver moet aanleveren als hij op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Schip dat hij tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen. Hij kan dit bijvoorbeeld doen 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).</p>

3	Bestek	6		45	Voorlopige gunning	De inschrijver die in aanmerking komt voor (voorlopige) gunning'. Wanneer zou er sprake zijn van voorlopige gunning?	<p>Bedoeld is dat de betreffende Inschrijver voorlopig in aanmerking komt voor gunning. 'Voorlopig' omdat de verificatie nog kan leiden tot een aanpassing van de rangorde. Indien de verificatie niet leidt tot een aanpassing van de rangorde zal de Provincie de gunningsbeslissing bekendmaken. De gunningsbeslissing behelst een voornemen tot gunning.</p> <p>Op de dag na dagtekening van verzending van de gunningsbeslissing, waarin Inschrijvers worden bericht over de voorlopige gunning, treedt een opschortende termijn van 20 dagen in werking. Gedurende deze periode blijft er sprake van een voorlopige gunning. Indien gedurende de opschortende termijn geen bezwaren zijn ontvangen tegen de gunningsbeslissing, kan de Provincie overgaan tot de definitieve gunning van de Opdracht.</p> <p>NB: Indien de Provincie slechts één Inschrijving ontvangt, zal geen sprake zijn van een standstilltermijn en kan gunning direct na de bekendmaking van de gunningsbeslissing plaatsvinden.</p>
4	Bestek	6.1.1		45	G1.1: Vervoerplan	Het vervoerplan wordt (conform paragraaf 6.1.1 van het bestek) beoordeeld door een vergelijk te maken van het vervoerplan met de huidige dienstregeling (april 2019) van POW Oost. De huidige dienstregeling wijkt met name in de winterperiode binnen de Drechtsteden aanmerkelijk af van hetgeen minimaal wordt voorgeschreven in artikel 3.2.1 van het PvE (er wordt tot 4 keer zoveel gevaren). Waarbij de tabel uit artikel 3.2.1 een reflectie is van de feitelijke vervoervraag. In de voorgestelde wijze van beoordelen zit een prikkel om meer diensten aan te bieden in uren dat de vervoervraag dit niet (of niet in die mate) vereist. Ons inziens is het zuiverder en leidt het tot een beter resultaat voor de reizigers om het vervoerplan te beoordelen in vergelijking met tabel uit artikel 3.2.1. Wij verzoeken u dit aan te passen.	<p>Uw voorstel is overgenomen en verwerkt in het Bestek.</p> <p>Voor de duidelijkheid: het vervoerplan wordt beoordeeld op de mate waarin de Inschrijver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk inzicht geeft in zijn aangeboden 'maatregelen'; • Met een onderbouwing aannemelijk maakt dat (1) het realistisch is dat de aangeboden 'maatregelen' daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden (onder andere door aan te tonen dat de vaartijden realistisch zijn) en (2) dat de maatregelen als effect hebben dat een verhoging van de vervoerskwaliteit voor de Reizigers ontstaat. <p>Op basis hiervan vormt het beoordelingsteam zich een oordeel over de totale kwaliteitsverhoging voor de Reiziger ten opzichte van de minimumeisen, waarvan de Inschrijver heeft aangetoond/aannemelijk heeft gemaakt dat zij zal voortvloeien uit het vervoerplan.</p>
5	Bestek	6.1.2	4	51	G.1.2: Uitvoerings- en organisatieplan -	"De Inschrijver wordt in dit kader gevraagd achter tabblad 3 in map 2 van de Inschrijving een uitgewerkt uitvoerings- en organisatieplan op te nemen van maximaal 20 pagina's ." Onder lid 4. Samenhang: "De overkoepelende samenhang tussen uw bij G1.1 aangeboden Dienstregeling en uw maatregelen voor het borgen, verbeteren en bijsturen van de uitvoeringskwaliteit (in maximaal 2 pagina's inbegrepen bij de 10 pagina's die zijn toegestaan voor dit Gunningcriterium)." Wat is correct?	20 pagina's is juist. Het Bestek is hierop aangepast.

6	Bestek	6.2.1		53	Vlootopbouw	Op pagina 53 van bestek (paragraaf 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?	Dank voor uw suggestie. Het is - na goedkeuring van de Provincie - toegestaan om wijzigingen aan te brengen als deze leiden tot een concrete verbetering van de milieudoelstellingen en/of de toegezegde kwaliteit in de Inschrijving. Er mag geen sprake zijn van achteruitgang op een van deze aspecten. Daarnaast dient uiteraard aan alle eisen te worden voldaan.
7	Bestek	6.2.1			Nulemissieschepen	Voor overige benodigde energie aan boord (verwarming, elektriciteit aan boord) wordt veelal gebruik gemaakt van generatoren welke draaien op (bio) diesel, waardoor bij deze overige benodigde energie geen sprake is van nul emissie. Wilt u bevestigen dat in als gebruik wordt gemaakt van generatoren er niet wordt voldaan aan de definitie van nul emissieschip?	Als gebruik wordt gemaakt van een generator voor het opwekken van elektriciteit aan boord, wordt niet voldaan aan de definitie van een Nulemissieschip. Er mag wel een standkachel worden gebruikt louter voor de verwarming van ruimtes waar Reizigers en/of Varend Personeel verblijven. De definitie van een Nulemissieschip in Bijlage B1 van het Programma van Eisen is hierop aangepast. Daarnaast is in paragraaf 6.2.1 van het Bestek (Gunningscriterium 2.1) een extra onderscheid toegevoegd voor de inzet van Nulemissieschepen. Er worden 25 punten toegekend aan Nulemissieschepen zonder standkachels of nulemissiestandkachels. Er wordt 23,5 punt toegekend aan Nulemissieschepen met standkachels die niet nulemissie zijn.
8	Bestek	Bijlage G			Personeelsopgave ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Eerder heeft u separaat aangegeven dat het ziekteverzuim in 2016 9,93% bedroeg, in 2017 10,89% en in 2018 12,34%. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor 2019 zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	Het verzuimpercentage t/m november 2019 bedraagt 13,19%. De onderverdeling is als volgt: Kort: 1.14% Middellang: 1.75% Lang: 4.46% Extra lang: 5.85%
9	Concept Overeenkomst	3	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat de opdracht met maximaal 7 jaar kan worden verlengd. Kunt u een nadere invulling geven van wat wordt bedoeld met maximaal?	Hiermee wordt de maximale verlengperiode bedoeld. De Overeenkomst kan ook met een kortere periode worden verlengd, bijvoorbeeld voor een periode van 4 jaar.
10	Concept-Overeenkomst	3	2	6	Looptijd	"Als de Vervoerder niet vanaf de start van de Overeenkomst al het POW uitvoert met Nulemissieschepen, eindigt de Opdracht van rechtswege in December 2031 dan wel op 31 december 2029." In welk geval eindigt de opdracht van rechtswege in December 2031?	Het genoemde jaartal 2031 is onjuist. Het genoemde artikel is derhalve aangepast in het Bestek. Artikel 3 lid 2 is als volgt gecorrigeerd: <i>Als de Vervoerder niet vanaf de start van de Overeenkomst al het POW uitvoert met Nulemissieschepen, eindigt de Opdracht van rechtswege in December 2029 dan wel op 31 december 2029."</i>
11	Concept-Overeenkomst	4	1	7	Verbetering voorzieningeniveau	U vraagt om een 'niet aflatend streven naar verbetering van het aangeboden Voorzieningenniveau. Wij vermoeden dat u doelt op een verbetering van de dienstverlening, en niet op een toename in DRU's. Is dit juist?	Wij doelen op verbetering van het volledige aanbod van vervoer (dienstverlening, punctualiteit, afstemming van het aantal aangeboden DRU's op de vervoersvraag, etc.). Een toename in DRU's kan bijdragen aan verbetering van het Voorzieningenniveau, maar dit artikel verplicht de Vervoerder niet een toenemend aantal DRU's te varen.
12	Concept-Overeenkomst	15	1	14	Prijspeil	In artikel 15 van de concept-overeenkomst wordt gesteld dat alle bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2018. Echter in artikel 3.1.7 van het bestek staat vermeld dat de inschrijving plaatsvindt op prijspeil 2019. Kunt u dit laatste bevestigen?	Dit bevestigen wij. Artikel 15 van de concept Overeenkomst is als volgt gecorrigeerd: <i>"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 2019, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld. "</i>

13	Concept Overeenkomst	15	1.b	15	Indexering	Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus en elektrisch. Fluctuaties van de brandstofprijzen zijn grotendeels voor rekening en risico van vervoerder. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Daarnaast geldt dat het niet mogelijk is om met leveranciers afspraken te maken voor een periode van langer dan 3 jaar. 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. Bent u bereid om een specifieke brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst?	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
14	PvE	3.4.1		15	Vervoerplicht	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 aanmerkelijk te veronderstellen dat 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. Eventueel aangevuld met een inspanningsverplichting voor vervoerder om vervoerspieken zo veel mogelijk op te vangen.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
15	PvE	3.4.4		16	Voetnoot 10	Dient deze voetnoot niet aangepast te worden, aangezien het traject naar Sliedrecht nu als wens geformuleerd is en niet meer als eis?	Dit is correct. De zinsnede aangaande de verbinding van en naar Sliedrecht is uit de voetnoot verwijderd.
16	PvE	4.1.1		20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor te varen zonder roetfilter?	Nee. Zie ook lid 6a van artikel 4.1.1 van het Programma van Eisen.
17	PvE	4.1.1		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?	In artikel 4.1.1 lid 6a van het Programma van Eisen is de tekst 'het roetfilter dient onderdeel te zijn van de levering van de motor' gebaseerd op: - Eisen aan motoren geproduceerd conform EU verordening 2016/1628; - Inbouw van motoren op binnenschepen conform ES-TRIN hoofdstuk 9. In aanvulling hierop wordt het volgende toegevoegd ten aanzien van een aanvullende installatie van een uitlaatgas nabehandelingssysteem op reeds geïnstalleerde stage III motoren op bestaande Schepen: - Binnen het wettelijke kader is dit onder bepaalde voorwaarden toegestaan en voor dergelijke gevallen geldt in afwijking van artikel 4.1.1 lid 6a van het Programma van Eisen dat de motor niet af motorproducent hoeft te zijn voorzien van een roetfilter; - Er moet wel aan de vereisten van ES-TRIN en eventuele overige wettelijke bepalingen worden voldaan.

18	PvE	4.2.3		23	Overname	In lid 3 is toegevoegd dat de overnameregeling uitsluitend van toepassing is als de schepen op overdrachtsdatum geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende dienstregeling te varen. Daarnaast moeten ze gebruiksklaar zijn. Wij verzoeken u om dit artikel te nuanceren. Het zou kunnen dat een schip vanwege uit te voeren onderhoud of herstel van schade op de overdrachtsdatum niet geheel operationeel beschikbaar is.	Het betreffende lid is genuanceerd. De volgende zin is toegevoegd aan het lid: <i>Indien een Nulemissieschip vanwege reparaties of herstel van schade niet (geheel) operationeel beschikbaar is op de startdatum van de volgende opdracht, zal de overdracht van het betreffende Nulemissieschip worden uitgesteld tot een zo snel mogelijk moment na de startdatum, waarop het Nulemissieschip weer geheel operationeel beschikbaar is.</i>
19	PvE	5.1.2	12	26	Technische eisen aan de Schepen	In lid 12 staat dat voor het ontwerp van de Schepen de Vervoerder rekening dient te houden met de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit en lichtniveaus ten behoeve van passagierscomfort aan boord. De norm is gesteld op de COMFORT notatie van ABS. Kunt u bevestigen dat de COMFORT norm enkel voor de luchtkwaliteit en lichtniveaus toegepast dient te worden?	Nee, ook voor geluid geldt de norm. In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat de norm geldt voor luchtkwaliteit, geluid en lichtkwaliteit. De norm wordt niet van toepassing verklaard voor trillingen. Ter toelichting: In ES-TRIN deel II worden eisen gesteld aan het maximale geluidniveau op diverse plaatsen aan boord en waaraan de bemanning mag worden blootgesteld, maar niet specifiek voor het passagiersdeel. Het geluidsniveau waaraan passagiers aan boord mogen worden blootgesteld is dus in het geheel niet geregeld in ES-TRIN. Om onder ander dat te ondervangen is in artikel 5.1.2 lid 12 van het Programma van Eisen de ABS COMFORT notatie opgenomen.
20	PvE	5.2.1		27	Nachtsteiger	De huidige nachtlocatie in Dordrecht mag met ingang van de concessie niet meer worden gebruikt. Het zoeken en realiseren van een nieuwe nachtlocatie is volledig voor rekening en risico van inschrijver. Hierin schuilt een fors financieel en operationeel risico voor inschrijvers. Een ongunstig gelegen nachtlocatie zal leiden tot fors hogere operationele uitgaven, die kunnen oplopen naar jaarlijks meer dan 100.000 euro). Wij verzoeken u dan ook om hiervoor een aanvullende bepaling op te nemen in de overeenkomst. Bijvoorbeeld in de vorm dat de inschrijving wordt gebaseerd op de huidige nachtlocatie, waarbij de werkelijke kosten van de nieuwe nachtlocatie in de vorm van een open boek calculatie kunnen worden verrekend.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
21	PvE	5.2.1		27	Bunkerinstallatie Dordrecht	In lid 3 staat vermeld dat de brandstofbunkerinstallatie bij het ponton aan de Merwekade niet meer mag worden gebruikt. Is het de inschrijver toegestaan hier haar eigen brandstofbunkerinstallatie te realiseren?	Nee, dit is niet toegestaan op deze locatie voor de nieuwe Opdracht.
22	PvE	5.5.1		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?	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 een nieuw voorschrift toegelicht en middels Bijlage B.15 toegevoegd aan het Programma van Eisen.
23	PvE	5.5.1		31	Tarief	Is het de vervoerder toegestaan om dezelfde ritkaarten (bijvoorbeeld de 2,4 en 6 rittenkaartjes) aan te bieden als in de huidige situatie worden aangeboden?	Ja, dat is toegestaan. 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.

24	PvE	6.4.1	42	Zitplaats	<p>Er wordt gesproken over een zitplaatskans van 90% op basis van het toegestane aantal reizigers bij een verbinding langer dan 15 minuten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij het merendeel van de schepen geldt een en/of regeling. Maximaal 130 personen en 30 fietsen en voor elke fiets meer 2 passagiers minder tot een maximum van 50 of 55 fietsen. In de spits reist het merendeel van de reizigers met de fiets, kan er dan uitgegaan worden van 90 personen en 50 fietsen? • Indien de vervoerder lijnen met elkaar combineert, blijven deze binnen de context van de outputnormen dan wel gelden als losse verbindingen? 	<p>Uw tweede vraag is ons niet duidelijk. Kunt u deze verduidelijken?</p> <p><i>Voldoen aan vervoerplicht én zitplaatskans</i> In uw eerste vraag lijkt u te veronderstellen dat u bij het gebruik van dit specifieke type Schepen aan de eis voor de zitplaatskans én aan de vervoerplicht voldoet in de omstandigheid dat maximaal 50 personen met een fiets kunnen worden meegenomen, en meer fietsgebruikers zouden worden geweigerd uit hoofde van de maximale capaciteit van het Schip. Dit is niet het geval. U voldoet dan niet aan de vervoerplicht. U dient uw vervoerplan zó in de richten dat aan de zitplaatskans én de vervoerplicht wordt voldaan, ongeacht het scheepstype dat wordt ingezet.</p> <p><i>Eis zitplaatskans aangepast</i> De norm voor de zitplaatskans in artikel 6.4.1 van het Programma van Eisen is naar aanleiding van uw vraag als volgt aangepast:</p> <p>"Op een verbinding die volgens de Dienstregeling langer duurt dan 15 minuten reistijd, dient minimaal 90% van het aantal Reizigers dat aan boord is, een zitplaats te hebben."</p> <p>Als er bijvoorbeeld 130 personen aan boord zijn, dienen dus ten minste 119 personen te kunnen zitten. Als er bijvoorbeeld 90 personen aan boord zijn, dienen ten minste 81 mensen te kunnen zitten.</p>
25	PvE	B2	59	Boetebepalingen	<p>De boetebepaling "De Vervoerder beschikt bij aanvang van de opdracht niet over een adequaat functionerend systeem voor de OV chipkaart" kan leiden tot een boete van 20.000 die maximaal 1 keer kan worden opgelegd. Wilt u bevestigen dat artikel 6.8.2. van toepassing is op het moment dat een vervoerder gedurende een deel of de gehele looptijd niet over een OV-chipkaartsysteem beschikt?</p>	<p>Dat bevestigen wij.</p>
26	PvE	B7		Regeling afschaffing studenten OV-chipkaart	<p>Fijn dat er in het programma van eisen een regeling is opgenomen voor eventuele afschaffing of aanpassing studenten OV chipkaart. In lid 2 staat vermeld dat deze regeling van toepassing is op het moment dat de afwijking groter is dan 2,5%. Wij verzoeken u om deze 2,5% aan te passen naar 1%. Belangrijkste motief hiervoor is dat de huidige opbrengsten vanuit de studentenkaart iets lager zijn dan 2,5% van de vervoersopbrengst is wat er toe leidt dat het eventueel afschaffen van de studentenkaart hiermee volledig risico van vervoerder is.</p>	<p>De Provincie gaat niet in op uw verzoek.</p>

27	PvE	B9.1		Conditierapporten Schepen	Artikel 4.2.1 van het van het Programma van Eisen bepaalt dat de Schepen de "Vlij", "Schie", "Merwedam" en "Aquacat" overgenomen dienen te worden tegen een vooraf door de Provincie vastgestelde waarde overeenkomstig een vaste lineaire afschrijvingsmethodiek. Bijlage B9 omvat wel een inschatting van de technische tekortkomingen en ook taxaties van derden, maar niet de door de Provincie vastgestelde waarde overeenkomstig een vaste lineaire afschrijvingsmethodiek. Kunt u ons aangegeven op welk bedrag de Provincie deze waarde heeft vastgesteld? Is hierover overeenstemming bereikt met de huidige vervoerder?	Deze waardes zijn vastgelegd in bijlage 7 van de overeenkomst tussen de huidige vervoerder en de Provincie. De waardes zijn: - Vlij: € 684.859 - Schie: € 743.282 - Merwedam: € 600.000 - Aquacat: € 600.000
28	PvE	Bijlage F	72	Bereidstellingsverklaring	Onze bank gaat niet akkoord met de tekst van de bereidstellingsverklaring. Breekpunt is vooral de opmerking dat de bank zorgvuldig heeft kennis genomen van gegevens met name ten aanzien van het voor de Opdracht te verrichten personenvervoer over het water. De bank kan zich niet volledige in de branche verdiepen. Het laatste deel van de zin ten aanzien van de financiële situatie van (Aandeelhouders van Inschrijver) kan worden behouden. Als de bank niet overtuigd is van de financiële situatie van de klant zal de bank niet tot verstrekking overgaan. Kunt u akkoord gaan met bijgaande concept tekst?	Wij gaan akkoord met de wijzigingen die in de bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde bijlage F van het Bestek zijn aangebracht in de bereidstellingsverklaring. NB: Inschrijvers zijn niet verplicht deze gewijzigde versie van de bereidstellingsverklaring te hanteren; het gebruik van de originele versie blijft toegestaan.
29	PvE	Bijlage F	74	Bankgarantie	Onze bank gaat niet akkoord met de tekst van de concept bankgarantie. Een bankgarantie staat los van het onderliggende contract: dat is het ultieme kenmerk van een bankgarantie. Bij onderliggend contract is de bank geen partij. Daarom is Onder 1 te noemen dat de bank heeft kennis genomen van inhoud van het bestek en bijlagen is derhalve niet acceptabel voor de bank. Voorts kan de bank niet het postrisico voor haar rekening nemen, voor de bepaling of een claim tijdig is geldt de datum van onze ontvangst van een claim niet het moment dat de begunstigde een claim dateert. Tenslotte gaat de bank niet (onder punt 9) achter de garantie aan. Bij het bereiken van de einddatum wordt automatisch het dossier gesloten, daar is de originele bankgarantie niet voor nodig. Kunt u akkoord gaan met bijgaande concept tekst?	Wij gaan akkoord met de wijzigingen die in de bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde bijlage F van het Bestek zijn aangebracht in de bankgarantie. NB: Inschrijvers zijn niet verplicht deze gewijzigde versie van de bankgarantie te hanteren; het gebruik van de originele versie blijft toegestaan.

Definitieve Nota van Inlichtingen 1 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden, aangekondigd op 28 november 2019

Provincie Zuid-Holland Datum: 3 januari 2020

Er zijn geen wijzingen t.o.v. de concept Nota van Inlichtingen 1.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./ Biilage/St	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
1	Bestek	5.3	5bi i	36	Leveringsovereenkomst	U eist dat binnen 4 week na gunning een definitieve leveringsovereenkomst van schepen aan u wordt verstrekt. Doelt u hier op onherroepelijke gunning?	<p>Dit is correct. Wij doelen hiermee op de (onherroepelijke) definitieve gunning van De Opdracht.</p> <p>Gunning vindt plaats door middel van het sluiten van een Overeenkomst. Hiertegen staat geen bezwaar en beroep open. Eventuele bezwaren tegen het voornemen tot gunning dienen vóór gunning (binnen de standstilltermijn) kenbaar te worden gemaakt.</p> <p>NB: Indien de Provincie slechts één Inschrijving ontvangt, zal geen sprake zijn van een standstilltermijn en kan gunning direct na de bekendmaking van de gunningsbeslissing plaatsvinden.</p>
2	Bestek	5.3	5bi i	36	Leveringsovereenkomst	"Indien de Inschrijver op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Schip dat tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen, dient de Inschrijver op een andere manier aannemelijk te maken dat hij op de aangeboden instroomdatum zal kunnen beschikken over Schepen met de door hem aangeboden specificaties. De Inschrijver stelt deze bewijsmiddelen, indien de Provincie de Opdracht aan hem gunt, uiterlijk 4 weken na gunning aan de Provincie beschikbaar" Kunt u verduidelijken wat voor bewijsmiddelen u hier verwacht?	<p>De betreffende alinea is verwijderd uit het Bestek. In de betreffende paragraaf is verduidelijkt dat lid 5 is gericht op Schepen die worden ingezet vanaf aanvang van de Opdracht (en dus niet op Schepen die later tijdens de Opdracht instromen).</p> <p>Voor de duidelijkheid: in paragraaf 6.2.1 van het Bestek (Gunningscriterium G2.1) staat nog wel een tekst die behelst wat een Inschrijver moet aanleveren als hij op het moment van Inschrijving nog geen zekerheid heeft over het type Schip dat hij tijdens de looptijd van de Opdracht zal laten instromen. Hij kan dit bijvoorbeeld doen 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).</p>

3	Bestek	6		45	Voorlopige gunning	De inschrijver die in aanmerking komt voor (voorlopige) gunning'. Wanneer zou er sprake zijn van voorlopige gunning?	<p>Bedoeld is dat de betreffende Inschrijver voorlopig in aanmerking komt voor gunning. 'Voorlopig' omdat de verificatie nog kan leiden tot een aanpassing van de rangorde. Indien de verificatie niet leidt tot een aanpassing van de rangorde zal de Provincie de gunningsbeslissing bekendmaken. De gunningsbeslissing behelst een voornemen tot gunning.</p> <p>Op de dag na dagtekening van verzending van de gunningsbeslissing, waarin Inschrijvers worden bericht over de voorlopige gunning, treedt een opschortende termijn van 20 dagen in werking. Gedurende deze periode blijft er sprake van een voorlopige gunning. Indien gedurende de opschortende termijn geen bezwaren zijn ontvangen tegen de gunningsbeslissing, kan de Provincie overgaan tot de definitieve gunning van de Opdracht.</p> <p>NB: Indien de Provincie slechts één Inschrijving ontvangt, zal geen sprake zijn van een standstilltermijn en kan gunning direct na de bekendmaking van de gunningsbeslissing plaatsvinden.</p>
4	Bestek	6.1.1		45	G1.1: Vervoerplan	Het vervoerplan wordt (conform paragraaf 6.1.1 van het bestek) beoordeeld door een vergelijk te maken van het vervoerplan met de huidige dienstregeling (april 2019) van POW Oost. De huidige dienstregeling wijkt met name in de winterperiode binnen de Drechtsteden aanmerkelijk af van hetgeen minimaal wordt voorgeschreven in artikel 3.2.1 van het PvE (er wordt tot 4 keer zoveel gevaren). Waarbij de tabel uit artikel 3.2.1 een reflectie is van de feitelijke vervoervraag. In de voorgestelde wijze van beoordelen zit een prikkel om meer diensten aan te bieden in uren dat de vervoervraag dit niet (of niet in die mate) vereist. Ons inziens is het zuiverder en leidt het tot een beter resultaat voor de reizigers om het vervoerplan te beoordelen in vergelijking met tabel uit artikel 3.2.1. Wij verzoeken u dit aan te passen.	<p>Uw voorstel is overgenomen en verwerkt in het Bestek.</p> <p>Voor de duidelijkheid: het vervoerplan wordt beoordeeld op de mate waarin de Inschrijver:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duidelijk inzicht geeft in zijn aangeboden 'maatregelen'; • Met een onderbouwing aannemelijk maakt dat (1) het realistisch is dat de aangeboden 'maatregelen' daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden (onder andere door aan te tonen dat de vaartijden realistisch zijn) en (2) dat de maatregelen als effect hebben dat een verhoging van de vervoerskwaliteit voor de Reizigers ontstaat. <p>Op basis hiervan vormt het beoordelingsteam zich een oordeel over de totale kwaliteitsverhoging voor de Reiziger ten opzichte van de minimumeisen, waarvan de Inschrijver heeft aangetoond/aannemelijk heeft gemaakt dat zij zal voortvloeien uit het vervoerplan.</p>
5	Bestek	6.1.2	4	51	G.1.2: Uitvoerings- en organisatieplan -	"De Inschrijver wordt in dit kader gevraagd achter tabblad 3 in map 2 van de Inschrijving een uitgewerkt uitvoerings- en organisatieplan op te nemen van maximaal 20 pagina's ." Onder lid 4. Samenhang: "De overkoepelende samenhang tussen uw bij G1.1 aangeboden Dienstregeling en uw maatregelen voor het borgen, verbeteren en bijsturen van de uitvoeringskwaliteit (in maximaal 2 pagina's inbegrepen bij de 10 pagina's die zijn toegestaan voor dit Gunningcriterium)." Wat is correct?	20 pagina's is juist. Het Bestek is hierop aangepast.

6	Bestek	6.2.1		53	Vlootopbouw	Op pagina 53 van bestek (paragraaf 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?	Dank voor uw suggestie. Het is - na goedkeuring van de Provincie - toegestaan om wijzigingen aan te brengen als deze leiden tot een concrete verbetering van de milieudoelstellingen en/of de toegezegde kwaliteit in de Inschrijving. Er mag geen sprake zijn van achteruitgang op een van deze aspecten. Daarnaast dient uiteraard aan alle eisen te worden voldaan.
7	Bestek	6.2.1			Nulemissieschepen	Voor overige benodigde energie aan boord (verwarming, elektriciteit aan boord) wordt veelal gebruik gemaakt van generatoren welke draaien op (bio) diesel, waardoor bij deze overige benodigde energie geen sprake is van nul emissie. Wilt u bevestigen dat in als gebruik wordt gemaakt van generatoren er niet wordt voldaan aan de definitie van nul emissieschip?	Als gebruik wordt gemaakt van een generator voor het opwekken van elektriciteit aan boord, wordt niet voldaan aan de definitie van een Nulemissieschip. Er mag wel een standkachel worden gebruikt louter voor de verwarming van ruimtes waar Reizigers en/of Varend Personeel verblijven. De definitie van een Nulemissieschip in Bijlage B1 van het Programma van Eisen is hierop aangepast. Daarnaast is in paragraaf 6.2.1 van het Bestek (Gunningscriterium 2.1) een extra onderscheid toegevoegd voor de inzet van Nulemissieschepen. Er worden 25 punten toegekend aan Nulemissieschepen zonder standkachels of nulemissiestandkachels. Er wordt 23,5 punt toegekend aan Nulemissieschepen met standkachels die niet nulemissie zijn.
8	Bestek	Bijlage G			Personeelsopgave ziekteverzuim	In de personeelsopgave zijn geen ziekteverzuimpercentages opgenomen. Eerder heeft u separaat aangegeven dat het ziekteverzuim in 2016 9,93% bedroeg, in 2017 10,89% en in 2018 12,34%. Om een goede calculatie te kunnen maken zou gegadigde graag inzage willen hebben in het ziekteverzuimpercentage voor 2019 zo mogelijk onderverdeeld in kort, middel en lang verzuim?	Het verzuimpercentage t/m november 2019 bedraagt 13,19%. De onderverdeling is als volgt: Kort: 1.14% Middellang: 1.75% Lang: 4.46% Extra lang: 5.85%
9	Concept Overeenkomst	3	2	6	Looptijd	In artikel 3.2 van de concept-overeenkomst is geregeld dat de opdracht met maximaal 7 jaar kan worden verlengd. Kunt u een nadere invulling geven van wat wordt bedoeld met maximaal?	Hiermee wordt de maximale verlengperiode bedoeld. De Overeenkomst kan ook met een kortere periode worden verlengd, bijvoorbeeld voor een periode van 4 jaar.
10	Concept-Overeenkomst	3	2	6	Looptijd	"Als de Vervoerder niet vanaf de start van de Overeenkomst al het POW uitvoert met Nulemissieschepen, eindigt de Opdracht van rechtswege in December 2031 dan wel op 31 december 2029." In welk geval eindigt de opdracht van rechtswege in December 2031?	Het genoemde jaartal 2031 is onjuist. Het genoemde artikel is derhalve aangepast in het Bestek. Artikel 3 lid 2 is als volgt gecorrigeerd: <i>Als de Vervoerder niet vanaf de start van de Overeenkomst al het POW uitvoert met Nulemissieschepen, eindigt de Opdracht van rechtswege in December 2029 dan wel op 31 december 2029."</i>
11	Concept-Overeenkomst	4	1	7	Verbetering voorzieningeniveau	U vraagt om een 'niet aflatend streven naar verbetering van het aangeboden Voorzieningenniveau. Wij vermoeden dat u doelt op een verbetering van de dienstverlening, en niet op een toename in DRU's. Is dit juist?	Wij doelen op verbetering van het volledige aanbod van vervoer (dienstverlening, punctualiteit, afstemming van het aantal aangeboden DRU's op de vervoersvraag, etc.). Een toename in DRU's kan bijdragen aan verbetering van het Voorzieningenniveau, maar dit artikel verplicht de Vervoerder niet een toenemend aantal DRU's te varen.
12	Concept-Overeenkomst	15	1	14	Prijspeil	In artikel 15 van de concept-overeenkomst wordt gesteld dat alle bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2018. Echter in artikel 3.1.7 van het bestek staat vermeld dat de inschrijving plaatsvindt op prijspeil 2019. Kunt u dit laatste bevestigen?	Dit bevestigen wij. Artikel 15 van de concept Overeenkomst is als volgt gecorrigeerd: <i>"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 2019, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld. "</i>

13	Concept Overeenkomst	15	1.b	15	Indexering	Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van indexering voor Bus en elektrisch. Fluctuaties van de brandstofprijzen zijn grotendeels voor rekening en risico van vervoerder. Voor de concessiehouder leidt dit tot grote financiële risico's, die binnen de operatie niet kunnen worden opgevangen. Daarnaast geldt dat het niet mogelijk is om met leveranciers afspraken te maken voor een periode van langer dan 3 jaar. 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. Bent u bereid om een specifieke brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst?	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
14	PvE	3.4.1		15	Vervoerplicht	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 aanmerkelijk te veronderstellen dat 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. Eventueel aangevuld met een inspanningsverplichting voor vervoerder om vervoerspieken zo veel mogelijk op te vangen.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
15	PvE	3.4.4		16	Voetnoot 10	Dient deze voetnoot niet aangepast te worden, aangezien het traject naar Sliedrecht nu als wens geformuleerd is en niet meer als eis?	Dit is correct. De zinsnede aangaande de verbinding van en naar Sliedrecht is uit de voetnoot verwijderd.
16	PvE	4.1.1		20	Duurzaamheidseisen schepen	Is het toegestaan voor een reeds geïnstalleerde stage III motor te varen zonder roetfilter?	Nee. Zie ook lid 6a van artikel 4.1.1 van het Programma van Eisen.
17	PvE	4.1.1		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?	In artikel 4.1.1 lid 6a van het Programma van Eisen is de tekst 'het roetfilter dient onderdeel te zijn van de levering van de motor' gebaseerd op: - Eisen aan motoren geproduceerd conform EU verordening 2016/1628; - Inbouw van motoren op binnenschepen conform ES-TRIN hoofdstuk 9. In aanvulling hierop wordt het volgende toegevoegd ten aanzien van een aanvullende installatie van een uitlaatgas nabehandelingssysteem op reeds geïnstalleerde stage III motoren op bestaande Schepen: - Binnen het wettelijke kader is dit onder bepaalde voorwaarden toegestaan en voor dergelijke gevallen geldt in afwijking van artikel 4.1.1 lid 6a van het Programma van Eisen dat de motor niet af motorproducent hoeft te zijn voorzien van een roetfilter; - Er moet wel aan de vereisten van ES-TRIN en eventuele overige wettelijke bepalingen worden voldaan.

18	PvE	4.2.3		23	Overname	In lid 3 is toegevoegd dat de overnameregeling uitsluitend van toepassing is als de schepen op overdrachtsdatum geheel operationeel beschikbaar en geschikt zijn om de geldende dienstregeling te varen. Daarnaast moeten ze gebruiksklaar zijn. Wij verzoeken u om dit artikel te nuanceren. Het zou kunnen dat een schip vanwege uit te voeren onderhoud of herstel van schade op de overdrachtsdatum niet geheel operationeel beschikbaar is.	Het betreffende lid is genuanceerd. De volgende zin is toegevoegd aan het lid: <i>Indien een Nulemissieschip vanwege reparaties of herstel van schade niet (geheel) operationeel beschikbaar is op de startdatum van de volgende opdracht, zal de overdracht van het betreffende Nulemissieschip worden uitgesteld tot een zo snel mogelijk moment na de startdatum, waarop het Nulemissieschip weer geheel operationeel beschikbaar is.</i>
19	PvE	5.1.2	12	26	Technische eisen aan de Schepen	In lid 12 staat dat voor het ontwerp van de Schepen de Vervoerder rekening dient te houden met de geldende normen ten aanzien van luchtkwaliteit en lichtniveaus ten behoeve van passagierscomfort aan boord. De norm is gesteld op de COMFORT notatie van ABS. Kunt u bevestigen dat de COMFORT norm enkel voor de luchtkwaliteit en lichtniveaus toegepast dient te worden?	Nee, ook voor geluid geldt de norm. In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat de norm geldt voor luchtkwaliteit, geluid en lichtkwaliteit. De norm wordt niet van toepassing verklaard voor trillingen. Ter toelichting: In ES-TRIN deel II worden eisen gesteld aan het maximale geluidniveau op diverse plaatsen aan boord en waaraan de bemanning mag worden blootgesteld, maar niet specifiek voor het passagiersdeel. Het geluidsniveau waaraan passagiers aan boord mogen worden blootgesteld is dus in het geheel niet geregeld in ES-TRIN. Om onder ander dat te ondervangen is in artikel 5.1.2 lid 12 van het Programma van Eisen de ABS COMFORT notatie opgenomen.
20	PvE	5.2.1		27	Nachtsteiger	De huidige nachtlocatie in Dordrecht mag met ingang van de concessie niet meer worden gebruikt. Het zoeken en realiseren van een nieuwe nachtlocatie is volledig voor rekening en risico van inschrijver. Hierin schuilt een fors financieel en operationeel risico voor inschrijvers. Een ongunstig gelegen nachtlocatie zal leiden tot fors hogere operationele uitgaven, die kunnen oplopen naar jaarlijks meer dan 100.000 euro). Wij verzoeken u dan ook om hiervoor een aanvullende bepaling op te nemen in de overeenkomst. Bijvoorbeeld in de vorm dat de inschrijving wordt gebaseerd op de huidige nachtlocatie, waarbij de werkelijke kosten van de nieuwe nachtlocatie in de vorm van een open boek calculatie kunnen worden verrekend.	De Provincie gaat niet in op uw verzoek.
21	PvE	5.2.1		27	Bunkerinstallatie Dordrecht	In lid 3 staat vermeld dat de brandstofbunkerinstallatie bij het ponton aan de Merwekade niet meer mag worden gebruikt. Is het de inschrijver toegestaan hier haar eigen brandstofbunkerinstallatie te realiseren?	Nee, dit is niet toegestaan op deze locatie voor de nieuwe Opdracht.
22	PvE	5.5.1		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?	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 een nieuw voorschrift toegelicht en middels Bijlage B.15 toegevoegd aan het Programma van Eisen.
23	PvE	5.5.1		31	Tarief	Is het de vervoerder toegestaan om dezelfde ritkaarten (bijvoorbeeld de 2,4 en 6 rittenkaartjes) aan te bieden als in de huidige situatie worden aangeboden?	Ja, dat is toegestaan. 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.

24	PvE	6.4.1	42	Zitplaats	<p>Er wordt gesproken over een zitplaatskans van 90% op basis van het toegestane aantal reizigers bij een verbinding langer dan 15 minuten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij het merendeel van de schepen geldt een en/of regeling. Maximaal 130 personen en 30 fietsen en voor elke fiets meer 2 passagiers minder tot een maximum van 50 of 55 fietsen. In de spits reist het merendeel van de reizigers met de fiets, kan er dan uitgegaan worden van 90 personen en 50 fietsen? • Indien de vervoerder lijnen met elkaar combineert, blijven deze binnen de context van de outputnormen dan wel gelden als losse verbindingen? 	<p>Uw tweede vraag is ons niet duidelijk. Kunt u deze verduidelijken?</p> <p><i>Voldoen aan vervoerplicht én zitplaatskans</i> In uw eerste vraag lijkt u te veronderstellen dat u bij het gebruik van dit specifieke type Schepen aan de eis voor de zitplaatskans én aan de vervoerplicht voldoet in de omstandigheid dat maximaal 50 personen met een fiets kunnen worden meegenomen, en meer fietsgebruikers zouden worden geweigerd uit hoofde van de maximale capaciteit van het Schip. Dit is niet het geval. U voldoet dan niet aan de vervoerplicht. U dient uw vervoerplan zó in de richten dat aan de zitplaatskans én de vervoerplicht wordt voldaan, ongeacht het scheepstype dat wordt ingezet.</p> <p><i>Eis zitplaatskans aangepast</i> De norm voor de zitplaatskans in artikel 6.4.1 van het Programma van Eisen is naar aanleiding van uw vraag als volgt aangepast:</p> <p>"Op een verbinding die volgens de Dienstregeling langer duurt dan 15 minuten reistijd, dient minimaal 90% van het aantal Reizigers dat aan boord is, een zitplaats te hebben."</p> <p>Als er bijvoorbeeld 130 personen aan boord zijn, dienen dus ten minste 119 personen te kunnen zitten. Als er bijvoorbeeld 90 personen aan boord zijn, dienen ten minste 81 mensen te kunnen zitten.</p>
25	PvE	B2	59	Boetebepalingen	<p>De boetebepaling "De Vervoerder beschikt bij aanvang van de opdracht niet over een adequaat functionerend systeem voor de OV chipkaart" kan leiden tot een boete van 20.000 die maximaal 1 keer kan worden opgelegd. Wilt u bevestigen dat artikel 6.8.2. van toepassing is op het moment dat een vervoerder gedurende een deel of de gehele looptijd niet over een OV-chipkaartsysteem beschikt?</p>	<p>Dat bevestigen wij.</p>
26	PvE	B7		Regeling afschaffing studenten OV-chipkaart	<p>Fijn dat er in het programma van eisen een regeling is opgenomen voor eventuele afschaffing of aanpassing studenten OV chipkaart. In lid 2 staat vermeld dat deze regeling van toepassing is op het moment dat de afwijking groter is dan 2,5%. Wij verzoeken u om deze 2,5% aan te passen naar 1%. Belangrijkste motief hiervoor is dat de huidige opbrengsten vanuit de studentenkaart iets lager zijn dan 2,5% van de vervoersopbrengst is wat er toe leidt dat het eventueel afschaffen van de studentenkaart hiermee volledig risico van vervoerder is.</p>	<p>De Provincie gaat niet in op uw verzoek.</p>

27	PvE	B9.1		Conditierapporten Schepen	Artikel 4.2.1 van het van het Programma van Eisen bepaalt dat de Schepen de "Vlij", "Schie", "Merwedam" en "Aquacat" overgenomen dienen te worden tegen een vooraf door de Provincie vastgestelde waarde overeenkomstig een vaste lineaire afschrijvingsmethodiek. Bijlage B9 omvat wel een inschatting van de technische tekortkomingen en ook taxaties van derden, maar niet de door de Provincie vastgestelde waarde overeenkomstig een vaste lineaire afschrijvingsmethodiek. Kunt u ons aangegeven op welk bedrag de Provincie deze waarde heeft vastgesteld? Is hierover overeenstemming bereikt met de huidige vervoerder?	Deze waardes zijn vastgelegd in bijlage 7 van de overeenkomst tussen de huidige vervoerder en de Provincie. De waardes zijn: - Vlij: € 684.859 - Schie: € 743.282 - Merwedam: € 600.000 - Aquacat: € 600.000
28	PvE	Bijlage F	72	Bereidstellingsverklaring	Onze bank gaat niet akkoord met de tekst van de bereidstellingsverklaring. Breekpunt is vooral de opmerking dat de bank zorgvuldig heeft kennis genomen van gegevens met name ten aanzien van het voor de Opdracht te verrichten personenvervoer over het water. De bank kan zich niet volledige in de branche verdiepen. Het laatste deel van de zin ten aanzien van de financiële situatie van (Aandeelhouders van Inschrijver) kan worden behouden. Als de bank niet overtuigd is van de financiële situatie van de klant zal de bank niet tot verstrekking overgaan. Kunt u akkoord gaan met bijgaande concept tekst?	Wij gaan akkoord met de wijzigingen die in de bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde bijlage F van het Bestek zijn aangebracht in de bereidstellingsverklaring. NB: Inschrijvers zijn niet verplicht deze gewijzigde versie van de bereidstellingsverklaring te hanteren; het gebruik van de originele versie blijft toegestaan.
29	PvE	Bijlage F	74	Bankgarantie	Onze bank gaat niet akkoord met de tekst van de concept bankgarantie. Een bankgarantie staat los van het onderliggende contract: dat is het ultieme kenmerk van een bankgarantie. Bij onderliggend contract is de bank geen partij. Daarom is Onder 1 te noemen dat de bank heeft kennis genomen van inhoud van het bestek en bijlagen is derhalve niet acceptabel voor de bank. Voorts kan de bank niet het postrisico voor haar rekening nemen, voor de bepaling of een claim tijdig is geldt de datum van onze ontvangst van een claim niet het moment dat de begunstigde een claim dateert. Tenslotte gaat de bank niet (onder punt 9) achter de garantie aan. Bij het bereiken van de einddatum wordt automatisch het dossier gesloten, daar is de originele bankgarantie niet voor nodig. Kunt u akkoord gaan met bijgaande concept tekst?	Wij gaan akkoord met de wijzigingen die in de bij deze Nota van Inlichtingen gevoegde bijlage F van het Bestek zijn aangebracht in de bankgarantie. NB: Inschrijvers zijn niet verplicht deze gewijzigde versie van de bankgarantie te hanteren; het gebruik van de originele versie blijft toegestaan.

Concept Nota van Inlichtingen 2 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden, aangekondigd op 28 november 2019

Provincie Zuid-Holland Datum: 20 januari 2020

Er zijn 21 nieuwe vragen en antwoorden t.o.v. de definitieve Nota van Inlichtingen 1.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St form	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
30	Bestek			63 e.v.	Standaard formulieren	Wilt u standaardformulieren A,C,D,E,F,G en H ook als separate documenten vestrekken?	De separate Standaardformulieren zijn toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten in submap 'Standaardformulieren'.
31	Bestek	1.2		8	Planning aanbesteding	Door de heraanbesteding zijn alle data opgeschoven behalve de datum van de start van de opdracht. De tijd die Inschrijver heeft om zich voor te bereiden op de opdracht, is daarmee zeer kort. Dit maakt inschrijving per definitie risicovol. U neemt volgens de planning ruim de tijd voor de beoordeling van de inschrijvingen en formuleert de datum van de voorgenomen gunningsbeslissing heel vaag, nl. maart/april 2020. U neemt daarmee nota bene nog meer tijd dan in de oorspronkelijke aanbesteding. Opdrachtgever neemt daarmee ons inziens onvoldoende verantwoordelijkheid in dit traject. Wij verzoeken u de bekendmaking van de voorgenomen gunningsbeslissing stevig te vervroegen. Wat ons betreft is dat uiterlijk 6 maart 2020. Bent u hiertoe bereid?	De Provincie zal zich ervoor inspannen het gunningsbesluit in of omstreeks week 12 bekend te maken.
32	Bestek	1.2		8	Extra Nvl	Gezien het aantal vragen dat in deze tweede ronde is gesteld verzoeken wij in week 3 een extra mogelijkheid tot het stellen van vragen over de gegeven antwoorden in Nvl2 toe te voegen. Bent u hiertoe bereid?	Nee, wij zijn daartoe niet bereid, omdat het aantal onderwerpen waarover vragen zijn gesteld beperkt is en een groot deel van de vragen in een eerdere Nota van Inlichtingen gesteld had kunnen worden. Het staat de Inschrijver overigens vrij om nog wel nieuwe vragen in te dienen, maar de Provincie biedt geen garantie dat deze nog worden beantwoord.
33	Bestek	6.2.1		52	Duurzaamheidsc ore	Twee schepen die momenteel varen in de concessie, de Piet Hein en Witte de With, zijn voorzien van naschakeltechniek waarmee de uitstoot van de motoren van deze schepen gelijkwaardig zijn aan Stage V- motoren. Kunt u bevestigen dat deze schepen in de normering bij de gunningscriteria gelijk gesteld worden aan schepen met Stage V-motoren?	Indien de Inschrijver naar het oordeel van de Provincie kan aantonen dat de uitstoot van in te zetten bestaande Schepen aantoonbaar minimaal gelijk is aan Stage V- motoren en dat blijvend zal worden voldaan aan de Stage V-normering, dan worden deze Schepen in de normering bij de Gunningcriteria gelijk gesteld aan Schepen met Stage V-motoren. De Inschrijver kan dit bijvoorbeeld doen aan de hand van een gevalideerd onderzoeksrapport van een onafhankelijk onderzoeksbureau van het desbetreffende type Schip, waaruit naar het oordeel van de Provincie onomstotelijk blijkt dat wordt voldaan aan de Stage V-normering.
34	Bestek	6.2.1		53	Beoordeling G2.1	Op schepen die worden ingezet op korte vaarten bevinden zitplaatsen zich doorgaans in ruimtes die niet geheel zijn afgesloten en daarmee volgens de huidige definitie niet als zitplaats gelden. Omdat dergelijke schepen wel een grote passagiercapaciteit kennen leidt dit tot een onevenwichtige weging van het gunningscriterium duurzaamheid. Wij verzoeken u daarom om schepen die worden ingezet op vaarten korter dan 15 minuten ook staanplaatsen en zitplaatsen in onafgesloten ruimte in de capaciteit te tellen.	De eis bij Gunningcriterium G2.1 is dat de stoelen zich in een structureel overdekte ruimte moeten bevinden. Deze ruimte hoeft niet afgesloten te zijn. Stoelen die zich op een voor Reizigers toegankelijk dek bevinden en structureel overdekt zijn, komen in aanmerking om meegeteld te worden. Staanplaatsen worden <u>niet</u> meegeteld.
35	Bestek	Bijlage G			Loonkosten	Kunt u bevestigen dat de loonkosten van de werknemers per ingang van 1 januari 2020 niet zijn gewijzigd, anders dan de loonstijging conform CAO, ten opzichte van de opgave met dagtekening 19 maart 2019?	De Provincie kan dit bevestigen. Werknemers hebben, op enkele uitzonderingen na, per ingang van 1 januari 2020 alleen loonstijging conform cao gekregen ten opzichte van de opgave met dagtekening 19 maart 2019.

36	Bestek	Bijlage H		reizigersaantallen	In bijlage H1.4a geeft u een overzicht van reizigersaantallen per dag per lijn over de jaren 2014-2018. Heeft u ook een dergelijk overzicht van 2019 of een (groot) gedeelte ervan beschikbaar?	Aan Bijlage H1.4a is een overzicht van de reizigersaantallen van 2019 toegevoegd. Een aangepaste Bijlage H1.4a is, als onderdeel van Bijlage H1 Vervoersdata, toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten in submap 'Bijlagen Bestek'.	
37	Bestek	Bijlage H1		Ontbrekende bijlage	In het bestek wordt verwezen naar bijlage H1 voor informatie over de wensen en opmerkingen vanuit gemeenten en RODAV over de huidige Waterbus. Deze informatie hebben wij niet aangetroffen onder bijlage H1. Wij verzoeken u daarom deze alsnog te verstrekken.	De juiste verwijzing moet zijn Bijlage H.6. Het Bestek is hierop aangepast.	
38	PvE	4.1.1		21	Duurzaamheidseisen	Wij verzoeken u de technische eisen aan bestaande schepen met stage III motoren terug te brengen tot de wettelijke eisen die op dat moment gelden, oftewel toe te staan dat van de wettelijke overgangsmaatregelen gebruik gemaakt mag worden.	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
39	PvE	4.2.3		23	Nachtsteiger	U verplicht de vervoerder om op eigen initiatief en voor eigen rekening een nachtsteiger te realiseren. Dit brengt voor de vervoerder forse kosten met zich mee alsook een restwaarderisico omdat de nachtsteiger niet in de overnameregeling is opgenomen. Na afloop van het contract is een nieuwe nachtsteiger op basis van normaal gebruik nog steeds in goede staat en kan deze ook voor een opvolgend contract gebruikt worden. Wij verzoeken u dan ook om de nieuwe nachtsteiger onderdeel te maken van de overnameregeling.	Uw verzoek is overgenomen. Het Programma van Eisen en de overnameregeling is hierop aangepast.
40	PvE	4.2.3		23	Nachtsteiger	Het is hoogstwaarschijnlijk dat als er gevaren gaat worden met elektrische schepen er laadinfrastructuur zal worden gerealiseerd welke samenhangt met de nachtsteiger. Deze laadinfra is onderdeel van de overnameregeling terwijl dit in de basis niet geldt voor de nachtsteiger. Het is niet logisch om het ene wel onderdeel te maken van de overnameregeling maar het ander niet. Wij verzoeken u daarom om de nachtsteiger ook onderdeel te maken van de overnameregeling.	Zie het antwoord op vraag 39.
41	PvE	5.1.1	4	25	Rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening Aquacat	De Aquacat is een van de verplicht over te nemen schepen. Technisch onderzoek heeft echter uitgewezen dat een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening niet op de Aquacat kan worden gerealiseerd vanwege een gebrek aan ruimte. Hierdoor kan dit schip niet voldoen aan artikel 5.1.1.4. van het Programma van Eisen. Het kan naar ons idee niet de bedoeling zijn dat een schip verplicht dient overgenomen te worden, maar vervolgens niet kan worden ingezet. Wij verzoeken u dan ook om deze verplichting te schrappen voor de Aquacat.	Deze vraag wordt later beantwoord.

42	PvE	5.1.1	4	25	Rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening	Het realiseren van een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening op bestaande schepen brengt aanzienlijke investeringen met zich mee. De voornaamste reden hiervoor is dat bestaande toiletten op de schepen niet kunnen worden omgebouwd naar een rolstoeltoegankelijk toilet vanwege een gebrek van ruimte. Hierdoor zou er bij de inzet van een bestaand schip een extra toilet moeten worden gerealiseerd op het achterdek, wat ook de fietscapaciteit beperkt. De kosten hiervoor zijn begroot op tienduizenden euro's per bestaand schip. Bij nog te bouwen schepen is het logisch om in het ontwerp rolstoeltoegankelijke toiletten mee te nemen. Voor bestaande schepen staan in onze optiek echter de meerkosten voor een dergelijk toilet niet in verhouding tot het naar verwachting zeer beperkte gebruik door rolstoelgebruikers. Wij verzoeken u dan ook om de eis van een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening op een verbinding langer dan 15 minuten te schrappen voor bestaande schepen.	Deze vraag wordt later beantwoord.
43	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van elektrisch. Op basis van het historisch verloop van de dieselprijs alsook van de elektriciteitsprijs kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van correlatie tussen prijsontwikkeling diesel en prijsontwikkeling electriciteit. Een gevolg hiervan is dat ingeval er sprake is van voortstuwing motoren op basis van diesel het indexeringsmechanisme niet effectief is. Wij verzoeken u dan ook in het geval de voortstuwing motoren plaatsvindt op basis van diesel ook te hanteren bij de indexatie van de exploitatiebijdrage, en bij gemengde exploitatie een weging van beide indexen op basis van gevaren DRU's met diesel/elektrisch toe te passen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid. De Exploitatiebijdrage is reeds ruim verhoogd ten opzichte van de huidige opdracht. Daarnaast is een van de hoofdoelen van de Provincie duurzaam POW. Voor de nieuwe Opdracht verstaat de Provincie hieronder - naast hetgeen in het Programma van Eisen is geëist - een zo laag mogelijk gebruik van diesel gedurende de Opdracht, bij voorkeur door het op zo kort mogelijke termijn inzetten van Nulemissieschepen.
44	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Uit actuele prijzen blijkt dat diesel momenteel ruim 10 cent per liter duurder is dan begin 2019. Tegelijkertijd is de actuele prijs van elektriciteit ten opzichte van begin 2019 met ruim 10% gedaald. Beide effecten hebben een effect op de jaarlijkse resultatenrekening van naar schatting 300.000 euro. Wij vragen u dan ook nogmaals om een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
45	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Via de leverancier is het mogelijk om de olieprijs voor maximaal 3 jaar vast te zetten. Begin 2019 afspraak maken met leverancier betekent dat prijs tot begin 2023 kan worden vastgelegd. Het is onzeker hoe de prijs zich de komende jaren gaat ontwikkelen. Dit is onder andere afhankelijk van toekomstige wetgeving rondom samenstelling van de olie, inclusief toevoeging van supplementen. Wij vragen u dan ook nogmaals om een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.

46	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Binnen de huidige wetgeving mogen de schepen gebruik maken van zogenaamde "rode" diesel. Er bestaat een risico dat de landelijke overheid besluit deze regelgeving deels of geheel te wijzigen in lijn met wat een aantal jaren is gebeurd met vervoer over rail. Het gevolg hiervan is dat de kosten van brandstofverbruik minimaal verdubbelen. Wij vragen u dan ook vanuit dit aspect een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
47	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Bij een eerdere vraag is toegelicht dat het indexatiemechanisme niet effectief is op het moment dat voortstuwing van de motoren plaatsvindt op basis van diesel. Dit leidt tot onzekere financiële risico's, die binnen de jaarlijkse exploitatie niet elders kunnen worden opgevangen. Mocht dit risico zich manifesteren dan is het gevolg dat financieringsafspraken met banken, zoals covenants, worden doorbroken met alle gevolgen van dien. Wij vragen u dan ook te borgen dat er sprake is van een effectief indexatiemechanisme.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
48	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Het aandeel brandstof in de kostenstructuur van POW is hoog. Veel hoger dan bij regulier OV (op de weg). Een gemiddelde streekbus verbruikt grosso modo 1 liter diesel per 3 kilometer. Bij een gemiddelde snelheid van 30 km per uur is dat ca. 10 liter per uur. Een gemiddeld snel varend schip verbruikt al gauw 60 liter per (draai-)uur. Prijsfluctuaties van brandstof zijn een enorm risico; en dus nog veel groter voor POW dan voor regulier OV. Op de markt is het niet mogelijk om prijzen van brandstof langer vast te leggen dan drie jaar. Voor HVO geldt zelfs dat prijzen helemaal niet vast te leggen zijn. Wij verzoeken om toch een brandstof clausule gebaseerd op gasolie op te nemen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
49	Nvl 1	Vraag 20		ABS COMFORT notatie	In uw antwoord op vraag 20 uit de nota van inlichtingen 1 stelt u dat de ABS comfort notatie eis voor geluid is toegevoegd aan het Programma van Eisen om het geluidsniveau waaraan passagiers aan boord mogen worden blootgesteld te ondervangen. In ESTRIN-2019 is het toegestane geluidsniveau voor de bemanning 70dB(A). Het toegestane geluidsniveau voor de passagiers volgens ABS COMFORT notatie is 60 dB(A). De huidige schepen op de concessie voldoen aan de geluidseis voor snelle schepen zoals gesteld in de IMO High Speed Code-2000, alsook aan de eisen gesteld door de Nederlandse vlag. In artikel van 4.10.1 van de High Speed Code-2000 wordt gesteld dat het geluidsniveau in de passagiers ruimte niet hoger mag zijn dan 75 dB(A) en in het stuurhuis niet hoger dan 65 dB(A). Om aan ABS COMFORT te voldoen is een reductie van 15dB(A) vereist in de passagiers ruimte. Dit is geen haalbare eis voor de over te nemen schepen. Wij verzoeken u om de geluidseis conform ABS COMFORT te laten vervallen voor de huidige schepen, en de huidige geluidsniveaus te handhaven.	Uw verzoek wordt als volgt overgenomen: voor bestaande Schepen wordt voor het toegestane geluidsniveau de IMO High Speed Code-2000 voor snelle Schepen gehanteerd.

50	Nvl 1	Vraag 24		Capaciteit	<p>U stelt in dit antwoord dat 90% van de passagiers moet kunnen zitten op verbindingen langer dan 15 minuten. Naar onze mening past dit niet bij het karakter van het waterbussysteem en derhalve is dit ook in het ontwerp van schepen nooit toegepast. Zeker op afvaarten met weinig fietsen (bijv. op de verbinding Rotterdam-Kinderdijk) leidt deze eis tot een maximale capaciteit die veel lager is dan de wettelijke toegestane capaciteit, bijvoorbeeld een schip met een capaciteit van 130 personen en 80 zitplaatsen zou nog slechts 88 reizigers mogen vervoeren. Dit terwijl de ervaring leert dat een aanzienlijk deel van de reizigers (zeker in het zomerseizoen) geen behoefte heeft aan een zitplaats, dit blijkt uit het feit dat ook op drukbezette schepen veel zitplaatsen niet gebruikt worden. Deze eis leidt daarmee slechts tot passagiers die onnodig op de halte achterblijven, een onnodig hoge boetedreiging voor de vervoerder en werkt kostenopdringend doordat wellicht geïnvesteerd moet worden in onnodige zitplaatscapaciteit. Wij verzoeken u bij het bepalen van de in te zetten capaciteit uit te gaan van de wettelijk toegestane capaciteit van de schepen.</p>	<p>Allereerst benadrukt de Provincie dat er een vervoerplicht is die prevaleert boven de zitplaatskans.</p> <p>Naar aanleiding van uw vraag is de standaardboetebepaling "Materieel op verbinding langer dan 15 minuten biedt onvoldoende zitplaatsen" verwijderd uit het Programma van Eisen.</p> <p>Als de zitplaatskansen niet wordt nagekomen tijdens de Opdracht, treedt artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen in werking. Dit houdt onder andere in dat de Provincie per geconstateerde Tekortkoming <u>in alle redelijkheid</u> vaststelt of een Boete wordt opgelegd en binnen welke termijn de Tekortkoming volledig hersteld dient te zijn. Als de zitplaatskansen bijvoorbeeld niet wordt nagekomen op een zomerse dag op de verbinding Rotterdam-Kinderdijk kan de Provincie in alle redelijkheid vaststellen dat er geen Boete wordt opgelegd.</p>
----	-------	----------	--	------------	---	---

Definitieve Nota van Inlichtingen 2 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden, aangekondigd op 28 november 2019

Provincie Zuid-Holland Datum: 23 januari 2020

Er is 1 mededeling en de beantwoording van vragen 41 en 42 toegevoegd t.o.v. de concept Nota van Inlichtingen 2.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St form	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
30	Bestek			63 e.v.	Standaard formulieren	Wilt u standaardformulieren A,C,D,E,F,G en H ook als separate documenten vestrekken?	De separate Standaardformulieren zijn toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten in submap 'Standaardformulieren'.
31	Bestek	1.2		8	Planning aanbesteding	Door de heraanbesteding zijn alle data opgeschoven behalve de datum van de start van de opdracht. De tijd die Inschrijver heeft om zich voor te bereiden op de opdracht, is daarmee zeer kort. Dit maakt inschrijving per definitie risicovol. U neemt volgens de planning ruim de tijd voor de beoordeling van de inschrijvingen en formuleert de datum van de voorgenomen gunningsbeslissing heel vaag, nl. maart/april 2020. U neemt daarmee nota bene nog meer tijd dan in de oorspronkelijke aanbesteding. Opdrachtgever neemt daarmee ons inziens onvoldoende verantwoordelijkheid in dit traject. Wij verzoeken u de bekendmaking van de voorgenomen gunningsbeslissing stevig te vervoegen. Wat ons betreft is dat uiterlijk 6 maart 2020. Bent u hiertoe bereid?	De Provincie zal zich ervoor inspannen het gunningsbesluit in of omstreeks week 12 bekend te maken.
32	Bestek	1.2		8	Extra Nvl	Gezien het aantal vragen dat in deze tweede ronde is gesteld verzoeken wij in week 3 een extra mogelijkheid tot het stellen van vragen over de gegeven antwoorden in Nvl2 toe te voegen. Bent u hiertoe bereid?	Nee, wij zijn daartoe niet bereid, omdat het aantal onderwerpen waarover vragen zijn gesteld beperkt is en een groot deel van de vragen in een eerdere Nota van Inlichtingen gesteld had kunnen worden. Het staat de Inschrijver overigens vrij om nog wel nieuwe vragen in te dienen, maar de Provincie biedt geen garantie dat deze nog worden beantwoord.
33	Bestek	6.2.1		52	Duurzaamheidsc ore	Twee schepen die momenteel varen in de concessie, de Piet Hein en Witte de With, zijn voorzien van naschakeltechniek waarmee de uitstoot van de motoren van deze schepen gelijkwaardig zijn aan Stage V- motoren. Kunt u bevestigen dat deze schepen in de normering bij de gunningscriteria gelijk gesteld worden aan schepen met Stage V-motoren?	Indien de Inschrijver naar het oordeel van de Provincie kan aantonen dat de uitstoot van in te zetten bestaande Schepen aantoonbaar minimaal gelijk is aan Stage V- motoren en dat blijvend zal worden voldaan aan de Stage V-normering, dan worden deze Schepen in de normering bij de Gunningcriteria gelijk gesteld aan Schepen met Stage V-motoren. De Inschrijver kan dit bijvoorbeeld doen aan de hand van een gevalideerd onderzoeksrapport van een onafhankelijk onderzoeksbureau van het desbetreffende type Schip, waaruit naar het oordeel van de Provincie onomstotelijk blijkt dat wordt voldaan aan de Stage V-normering.
34	Bestek	6.2.1		53	Beoordeling G2.1	Op schepen die worden ingezet op korte vaarten bevinden zitplaatsen zich doorgaans in ruimtes die niet geheel zijn afgesloten en daarmee volgens de huidige definitie niet als zitplaats gelden. Omdat dergelijke schepen wel een grote passagiercapaciteit kennen leidt dit tot een onevenwichtige weging van het gunningscriterium duurzaamheid. Wij verzoeken u daarom om schepen die worden ingezet op vaarten korter dan 15 minuten ook staanplaatsen en zitplaatsen in onafgesloten ruimte in de capaciteit te tellen.	De eis bij Gunningcriterium G2.1 is dat de stoelen zich in een structureel overdekte ruimte moeten bevinden. Deze ruimte hoeft niet afgesloten te zijn. Stoelen die zich op een voor Reizigers toegankelijk dek bevinden en structureel overdekt zijn, komen in aanmerking om meegeteld te worden. Staanplaatsen worden <u>niet</u> meegeteld.
35	Bestek	Bijlage G			Loonkosten	Kunt u bevestigen dat de loonkosten van de werknemers per ingang van 1 januari 2020 niet zijn gewijzigd, anders dan de loonstijging conform CAO, ten opzichte van de opgave met dagtekening 19 maart 2019?	De Provincie kan dit bevestigen. Werknemers hebben, op enkele uitzonderingen na, per ingang van 1 januari 2020 alleen loonstijging conform cao gekregen ten opzichte van de opgave met dagtekening 19 maart 2019.

36	Bestek	Bijlage H		reizigersaantallen	In bijlage H1.4a geeft u een overzicht van reizigersaantallen per dag per lijn over de jaren 2014-2018. Heeft u ook een dergelijk overzicht van 2019 of een (groot) gedeelte ervan beschikbaar?	Aan Bijlage H1.4a is een overzicht van de reizigersaantallen van 2019 toegevoegd. Een aangepaste Bijlage H1.4a is, als onderdeel van Bijlage H1 Vervoersdata, toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten in submap 'Bijlagen Bestek'.	
37	Bestek	Bijlage H1		Ontbrekende bijlage	In het bestek wordt verwezen naar bijlage H1 voor informatie over de wensen en opmerkingen vanuit gemeenten en RODAV over de huidige Waterbus. Deze informatie hebben wij niet aangetroffen onder bijlage H1. Wij verzoeken u daarom deze alsnog te verstrekken.	De juiste verwijzing moet zijn Bijlage H.6. Het Bestek is hierop aangepast.	
38	PvE	4.1.1		21	Duurzaamheidseisen	Wij verzoeken u de technische eisen aan bestaande schepen met stage III motoren terug te brengen tot de wettelijke eisen die op dat moment gelden, oftewel toe te staan dat van de wettelijke overgangsmaatregelen gebruik gemaakt mag worden.	Uw verzoek wordt niet overgenomen.
39	PvE	4.2.3		23	Nachtsteiger	U verplicht de vervoerder om op eigen initiatief en voor eigen rekening een nachtsteiger te realiseren. Dit brengt voor de vervoerder forse kosten met zich mee alsook een restwaarderisico omdat de nachtsteiger niet in de overnameregeling is opgenomen. Na afloop van het contract is een nieuwe nachtsteiger op basis van normaal gebruik nog steeds in goede staat en kan deze ook voor een opvolgend contract gebruikt worden. Wij verzoeken u dan ook om de nieuwe nachtsteiger onderdeel te maken van de overnameregeling.	Uw verzoek is overgenomen. Het Programma van Eisen en de overnameregeling is hierop aangepast.
40	PvE	4.2.3		23	Nachtsteiger	Het is hoogstwaarschijnlijk dat als er gevaren gaat worden met elektrische schepen er laadinfrastructuur zal worden gerealiseerd welke samenhangt met de nachtsteiger. Deze laadinfra is onderdeel van de overnameregeling terwijl dit in de basis niet geldt voor de nachtsteiger. Het is niet logisch om het ene wel onderdeel te maken van de overnameregeling maar het ander niet. Wij verzoeken u daarom om de nachtsteiger ook onderdeel te maken van de overnameregeling.	Zie het antwoord op vraag 39.
41	PvE	5.1.1	4	25	Rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening Aquacat	De Aquacat is een van de verplicht over te nemen schepen. Technisch onderzoek heeft echter uitgewezen dat een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening niet op de Aquacat kan worden gerealiseerd vanwege een gebrek aan ruimte. Hierdoor kan dit schip niet voldoen aan artikel 5.1.1.4. van het Programma van Eisen. Het kan naar ons idee niet de bedoeling zijn dat een schip verplicht dient overgenomen te worden, maar vervolgens niet kan worden ingezet. Wij verzoeken u dan ook om deze verplichting te schrappen voor de Aquacat.	Zie het antwoord op vraag 42.

42	PvE	5.1.1	4	25	Rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening	Het realiseren van een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening op bestaande schepen brengt aanzienlijke investeringen met zich mee. De voornaamste reden hiervoor is dat bestaande toiletten op de schepen niet kunnen worden omgebouwd naar een rolstoeltoegankelijk toilet vanwege een gebrek van ruimte. Hierdoor zou er bij de inzet van een bestaand schip een extra toilet moeten worden gerealiseerd op het achterdek, wat ook de fietscapaciteit beperkt. De kosten hiervoor zijn begroot op tienduizenden euro's per bestaand schip. Bij nog te bouwen schepen is het logisch om in het ontwerp rolstoeltoegankelijke toiletten mee te nemen. Voor bestaande schepen staan in onze optiek echter de meerkosten voor een dergelijk toilet niet in verhouding tot het naar verwachting zeer beperkte gebruik door rolstoelgebruikers. Wij verzoeken u dan ook om de eis van een rolstoeltoegankelijke toiletvoorziening op een verbinding langer dan 15 minuten te schrappen voor bestaande schepen.	Uw verzoek wordt ingewilligd en het Programma van Eisen artikel 5.1.1. lid 4 is hierop aangepast voor wat betreft bestaande schepen. Er wordt wel een maximale inspanning verwacht om de bestaande toiletten zo veel als mogelijk toegankelijk te maken voor mindervaliden; bijvoorbeeld door het mogelijke aanbrengen van extra stangen in de toiletruimte voor maximale houvast. Tevens dienen de bemanningen te allen tijde op de hoogte te zijn van de lokaties en openingstijden van rolstoeltoegankelijke toiletten in de directe nabijheid van Haltes, bijvoorbeeld in de horeca of in openbare gebouwen.
43	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Indexatie van de exploitatiebijdrage vindt plaats op basis van elektrisch. Op basis van het historisch verloop van de dieselprijs alsook van de elektriciteitsprijs kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van correlatie tussen prijsontwikkeling diesel en prijsontwikkeling electriciteit. Een gevolg hiervan is dat ingeval er sprake is van voortstuwing motoren op basis van diesel het indexeringsmechanisme niet effectief is. Wij verzoeken u dan ook in het geval de voortstuwing motoren plaatsvindt op basis van diesel ook te hanteren bij de indexatie van de exploitatiebijdrage, en bij gemengde exploitatie een weging van beide indexen op basis van gevaren DRU's met diesel/elektrisch toe te passen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid. De Exploitatiebijdrage is reeds ruim verhoogd ten opzichte van de huidige opdracht. Daarnaast is een van de hoofddoelen van de Provincie duurzaam POW. Voor de nieuwe Opdracht verstaat de Provincie hieronder - naast hetgeen in het Programma van Eisen is geëist - een zo laag mogelijk gebruik van diesel gedurende de Opdracht, bij voorkeur door het op zo kort mogelijke termijn inzetten van Nulemissieschepen.
44	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Uit actuele prijzen blijkt dat diesel momenteel ruim 10 cent per liter duurder is dan begin 2019. Tegelijkertijd is de actuele prijs van electriciteit ten opzichte van begin 2019 met ruim 10% gedaald. Beide effecten hebben een effect op de jaarlijkse resultatenrekening van naar schatting 300.000 euro. Wij vragen u dan ook nogmaals om een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
45	Nvl 1	Vraag 13			Indexatie	Via de leverancier is het mogelijk om de olieprijs voor maximaal 3 jaar vast te zetten. Begin 2019 afspraak maken met leverancier betekent dat prijs tot begin 2023 kan worden vastgelegd. Het is onzeker hoe de prijs zich de komende jaren gaat ontwikkelen. Dit is onder andere afhankelijk van toekomstige wetgeving rondom samenstelling van de olie, inclusief toevoeging van supplementen. Wij vragen u dan ook nogmaals om een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.

46	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Binnen de huidige wetgeving mogen de schepen gebruik maken van zogenaamde "rode" diesel. Er bestaat een risico dat de landelijke overheid besluit deze regelgeving deels of geheel te wijzigen in lijn met wat een aantal jaren is gebeurd met vervoer over rail. Het gevolg hiervan is dat de kosten van brandstofverbruik minimaal verdubbelen. Wij vragen u dan ook vanuit dit aspect een brandstofclausule op te nemen in de overeenkomst c.q. een soortgelijke afspraak te maken als geldt voor afschaffing van de studentenkaart c.q. het indexatiemechanisme te wijzigen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
47	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Bij een eerdere vraag is toegelicht dat het indexatiemechanisme niet effectief is op het moment dat voortstuwing van de motoren plaatsvindt op basis van diesel. Dit leidt tot onzekere financiële risico's, die binnen de jaarlijkse exploitatie niet elders kunnen worden opgevangen. Mocht dit risico zich manifesteren dan is het gevolg dat financieringsafspraken met banken, zoals covenants, worden doorbroken met alle gevolgen van dien. Wij vragen u dan ook te borgen dat er sprake is van een effectief indexatiemechanisme.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
48	Nvl 1	Vraag 13		Indexatie	Het aandeel brandstof in de kostenstructuur van POW is hoog. Veel hoger dan bij regulier OV (op de weg). Een gemiddelde streekbus verbruikt grosso modo 1 liter diesel per 3 kilometer. Bij een gemiddelde snelheid van 30 km per uur is dat ca. 10 liter per uur. Een gemiddeld snel varende schip verbruikt al gauw 60 liter per (draai-)uur. Prijsfluctuaties van brandstof zijn een enorm risico; en dus nog veel groter voor POW dan voor regulier OV. Op de markt is het niet mogelijk om prijzen van brandstof langer vast te leggen dan drie jaar. Voor HVO geldt zelfs dat prijzen helemaal niet vast te leggen zijn. Wij verzoeken om toch een brandstof clausule gebaseerd op gasolie op te nemen.	Nee, de Provincie is daar niet toe bereid.
49	Nvl 1	Vraag 20		ABS COMFORT notatie	In uw antwoord op vraag 20 uit de nota van inlichtingen 1 stelt u dat de ABS comfort notatie eis voor geluid is toegevoegd aan het Programma van Eisen om het geluidsniveau waaraan passagiers aan boord mogen worden blootgesteld te ondervangen. In ESTRIN-2019 is het toegestane geluidsniveau voor de bemanning 70dB(A). Het toegestane geluidsniveau voor de passagiers volgens ABS COMFORT notatie is 60 dB(A). De huidige schepen op de concessie voldoen aan de geluidseis voor snelle schepen zoals gesteld in de IMO High Speed Code-2000, alsook aan de eisen gesteld door de Nederlandse vlag. In artikel van 4.10.1 van de High Speed Code-2000 wordt gesteld dat het geluidsniveau in de passagiers ruimte niet hoger mag zijn dan 75 dB(A) en in het stuurhuis niet hoger dan 65 dB(A). Om aan ABS COMFORT te voldoen is een reductie van 15dB(A) vereist in de passagiers ruimte. Dit is geen haalbare eis voor de over te nemen schepen. Wij verzoeken u om de geluidseis conform ABS COMFORT te laten vervallen voor de huidige schepen, en de huidige geluidsniveaus te handhaven.	Uw verzoek wordt als volgt overgenomen: voor bestaande Schepen wordt voor het toegestane geluidsniveau de IMO High Speed Code-2000 voor snelle Schepen gehanteerd.

50	Nvl 1	Vraag 24		Capaciteit	<p>U stelt in dit antwoord dat 90% van de passagiers moet kunnen zitten op verbindingen langer dan 15 minuten. Naar onze mening past dit niet bij het karakter van het waterbussysteem en derhalve is dit ook in het ontwerp van schepen nooit toegepast. Zeker op afvaarten met weinig fietsen (bijv. op de verbinding Rotterdam-Kinderdijk) leidt deze eis tot een maximale capaciteit die veel lager is dan de wettelijke toegestane capaciteit, bijvoorbeeld een schip met een capaciteit van 130 personen en 80 zitplaatsen zou nog slechts 88 reizigers mogen vervoeren. Dit terwijl de ervaring leert dat een aanzienlijk deel van de reizigers (zeker in het zomerseizoen) geen behoefte heeft aan een zitplaats, dit blijkt uit het feit dat ook op drukbezette schepen veel zitplaatsen niet gebruikt worden. Deze eis leidt daarmee slechts tot passagiers die onnodig op de halte achterblijven, een onnodig hoge boetedreiging voor de vervoerder en werkt kostenopdrijvend doordat wellicht geïnvesteerd moet worden in onnodige zitplaatscapaciteit. Wij verzoeken u bij het bepalen van de in te zetten capaciteit uit te gaan van de wettelijk toegestane capaciteit van de schepen.</p>	<p>Allereerst benadrukt de Provincie dat er een vervoerplicht is die prevaleert boven de zitplaatskans.</p> <p>Naar aanleiding van uw vraag is de standaardboetebepaling "Materieel op verbinding langer dan 15 minuten biedt onvoldoende zitplaatsen" verwijderd uit het Programma van Eisen.</p> <p>Als de zitplaatskansen niet wordt nagekomen tijdens de Opdracht, treedt artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen in werking. Dit houdt onder andere in dat de Provincie per geconstateerde Tekortkoming <u>in alle redelijkheid</u> vaststelt of een Boete wordt opgelegd en binnen welke termijn de Tekortkoming volledig hersteld dient te zijn. Als de zitplaatskansen bijvoorbeeld niet wordt nagekomen op een zomerse dag op de verbinding Rotterdam-Kinderdijk kan de Provincie in alle redelijkheid vaststellen dat er geen Boete wordt opgelegd.</p>
51	PvE	4.2.1	2	Overname	<p>Mededeling</p>	<p>De woorden "in beginsel" zijn toegevoegd aan lid 2 van artikel 4.2.1 van het Programma van Eisen. Daarnaast is 1/30e aangepast naar 1/25e. Deze tekstuele aanpassingen hebben geen effect op de overnamewaarde van de over te nemen Schepen.</p>

Definitieve Nota van Inlichtingen 3 Europese aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden, aangekondigd op 28 november 2019

Provincie Zuid-Holland

Datum: 29 januari 2020

Er is 1 mededeling toegevoegd t.o.v. defintieve nota van inlichtingen 2.

Nr.	Betreft doc.	Art./par./Bijlage/St form	Lid	Blz.	Onderwerp	Vraag, opmerking van Geïnteresseerde of mededeling van Provincie	Antwoord Provincie
52	Bestek	St form M			Standaard-formulier M	Mededeling	<p>Er is een aangepaste versie van Standaardformulier M gepubliceerd op CTM, waarin enkele evidente verschrijvingen zijn gecorrigeerd. Enkele foutieve celverwijzingen zijn gecorrigeerd in de aangepaste versie. Daarnaast is de mogelijkheid toegevoegd om andere HVO-blends in te voeren dan alleen 25, 30, 35, 40 of 45.</p> <p>U wordt gevraagd om voor uw Inschrijving de aangepaste versie van het Standaardformulier te gebruiken.</p> <p>Het aangepaste Standaardformulier M is toegevoegd aan de</p>