

Inleiding

Deze Nota van Inlichtingen maakt onderdeel uit van het Bestek en prevaleert boven eerder gepubliceerde aanbestedingsdocumenten die vallen onder het Bestek.

Mededelingen

- In deze nota 2c hebben twee tabellen met vragen en antwoorden. De openstaande vragen uit nota 1, 2a en 2b hebben we zo ver we konden beantwoord in de bovenstaande tabel (vragen: 58, 64, 66 366, 367, 371, 372, 373, 374, 375, 467, 468, 469, 470, 499, 500, 501 en 502) . De resterende vragen zijn beantwoord in de tabel daaronder (vanaf vraag 523).

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstu	Artikel /	Pag.	Onderwe	Vraag	Antwoord Gemeente
58	Bijlage G.8 Data					De data, ihb reizigersopbrengsten (op maandbasis: K10C), zijn momenteel geleverd t/m mei 2025. Wij vragen u om bij iedere Nvl deze data aan te vullen met de meest recente maanden, zodat wij telkens het meest actuele beeld hebben van de huidige concessie.	De meest recente data is gepubliceerd met Nota van Inlichtingen 2b: Bijlage G.8 Data 2025 met uitzondering van mappen K03 en K05. Bij deze Nota van Inlichtingen 2c is Bijlage G.8 04_K03 DRKMs 2025 gepland (nvl 2c) opgenomen. Bijlage K05 volgt zo spoedig mogelijk.
64	Bijlage G.8 Data					In Bijlage Documentatie Datauitvraag staat "Bestand K10A is gericht op de OV-chip/OV-payproductie." en "Bestand K10B is gericht op de overige reizigersopbrengsten." Dit doet sterk vermoeden dat ze samen alle opbrengsten zouden moeten omvatten. Desalniettemin tellen de opbrengsten uit K10A en K10B niet op tot de totale reizigersopbrengsten in K10C. Kunt u de ontbrekende opbrengsten (dus K10C – K10A – K10B) specificeren? Dus de ontbrekende opbrengsten per product (productcode).	De aanname van de vraagsteller is onjuist, K10C kent een andere bron dan K10A en K10B, namelijk de financiële administratie. Daarmee heeft K10C geen 1-op1 aansluiting met K10A en K10B binnen een bepaalde periode.
66	Bijlage G.8 Data					Hoewel de data over de reizigersopbrengsten in K10C teruggaat tot januari 2018 gaat de data in de elementen K10A, K10B en O05 op dit moment slechts terug tot januari 2022. Aangezien de posten in K10C zeer algemeen zijn zouden we u willen verzoeken om ook de data van K10A, K10B en O05 op te leveren vanaf januari 2018.	K10A en K10B zijn beschikbaar voor de jaren 2018-2025. Element O05 is opgevraagd bij de huidige concessiehouder en volgt zo spoedig mogelijk.
367	Bijlage G.2					Uit het huurcontract en de tekeningen kunnen wij niet opmaken hoe groot het perceel is nadat de nieuwbouwwplannen van de eigenaar zijn gerealiseerd. Wilt u ons een aangepaste plattegrond van bijlage 6 verstrekken met de afmetingen?	De afmetingen zijn als nieuwe bijlage gepubliceerd: 'Bijlage G.17 Plattegrond Bolderweg - afmetingen'. De afmetingen kunnen marge hebben van 2 à 3 meter. De precieze afmetingen staan uit bij de eigenaar.
371	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	Wij constateren verschillende fouten en onregelmatigheden in de data die geleverd is over het aantal zwartrijders, waaronder een negatief aantal zwartrijders in de kolom 'Netto Zw # instap' in week 35 van 2025 en zeer lage reizigersaantallen in week 1 en 35 van 2024 en week 35 van 2025. Ook is er data geleverd over de periode tussen week 1 in 2024 en week 38 in 2025, echter ontbreekt de data tussen week 2 en 34 in 2024. Deze constatering wekken ook twijfel over de accuraatheid van de overige data. Kan de concessiehouder de geleverde data waar nodig complementeren en corrigeren?	Huidige concessiehouder heeft document "12. Rapportage zwartrijden" op verzoek van de gemeente gedeeld. Naar aanleiding van de daaropvolgende vragen heeft huidige concessiehouder aangegeven dat de rapportage een intern stuurmiddel is. De cijfers uit het dashboard geven een indicatie van afwijkingen tussen de registratie van de telbalken in de voertuigen en de betaalgegevens van TransLink. Huidige concessiehouder heeft in bijgevoegde memo een nadere toelichting opgenomen en de de rapportage met de daadwerkelijk aangetroffen zwartrijders toegevoegd. De memo en de gemeten zwartrijpercentages is opgenomen in bijgevoegde bijlage G.8 27_Zwartrijden (Nvl 2c). Meer informatie is niet beschikbaar.
372	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal zwartrijders. Het totaal aantal Fare_instappers in de weken 2024-35 t/m 2025-27 (oftewel 26/08/2024 t/m 06/07/2025) is 11.534.512. Volgens K07 ligt het aantal instappers voor de lijnen 6701-6708 voor dezelfde periode echter fors hoger. Aangezien K07 instappers weergeeft per maand ipv per week gebruiken voor de vergelijking alleen de maanden die volledig vallen binnen 26/08/2024 t/m 06/07/2025. Dat is dus de periode 01/09/2024 t/m 30/06/2025. Zelfs binnen die kortere periode is het aantal instappers volgens K07 met 13.233.706 fors (15%) hoger. Kan de concessiehouder verklaren waar dit verschil vandaan komt?	Zie antwoord op vraag 371.
373	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	Naar aanleiding van vraag 50 is data geleverd over het aantal zwartrijders. Wij constateren dat de kolom 'Netto IR Instap' wordt berekend als 'IR_Instappers' - 2*"Ticketverkoop" - 'BOA Instap' - 'Chauffeur Instap'. Kan de concessiehouder verklaren waarom de kolom ticketverkoop twee keer wordt afgetrokken?	Zie antwoord op vraag 371.
374	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	In de data die over zwartrijders geleverd is constateren we dat het aantal reizigers in week 2024-01, 2024-35 en 2025-35 opvallend laag ligt. Voor deze weken valt te verwachten dat het aantal reizigers lager ligt dan normaal vanwege de vakantieperiode, echter ligt het aantal reizigers van genoemde weken ook fors lager dan in andere weken in de vakantieperiode. Kan de concessiehouder verklaren waarom het aantal reizigers in deze weken zo laag is of waar nodig de data corrigeren?	Zie antwoord op vraag 371.

375	Bijlage G.8 Data	27_Zwartrijden	12. Rapportage zwartrijden		Zwartrijden	In de data die over zwartrijders geleverd is lijkt de concessiehouder voor de kolommen 'BOA instap' en 'Chauffeur instap' gebruik te maken van schattingen. In een aantal weken wordt een correctie gemaakt op de cijfers in deze kolommen, bijvoorbeeld in week 1 van 2024 en week 1 van 2025. Dit lijkt te zijn gedaan vanwege een lager aantal ritten door de vakantiedienstregeling. Echter wordt deze correctie niet gemaakt in andere vakantieperiodes zoals tijdens de zomervakantie. Kan de concessiehouder verklaren hoe de schattingen voor BOA en Chauffeur instap tot stand komen en deze aantallen aanpassen in alle periodes dat met een afgeschaalde dienstregeling is gereden?	Zie antwoord op vraag 371.
467	Bijlage G8 Data	27 Zwartrijden			Rapportage zwartrijden	De cijfers van week 35 van 2025 lijken niet correct te zijn. Zou u dit kunnen bevestigen, de reden hiervoor aan kunnen geven of anderszins de juiste gegevens willen aanleveren?	Zie antwoord op vraag 371.
469	Bijlage G8 Data	17_bezetting_per_rit	Data bij Nvl 1f		Onjuiste indeling naar vakantie/niet vakantie	Wij constateren dat niet alle gegevens in de juiste categorie is ingedeeld. Hierdoor is veel data onbruikbaar en onbetrouwbaar. Als voorbeeld: januari 2025, lijn 330, richting 2 (Bijlmer naar Almere): tussen 7:00 en 8:00 vertrekt deze in de vakantie om 7:15, 7:31 en 7:50, buiten de vakantie om 7:10, 7:21, 7:31, 7:41 en 7:51. Bij alle tijden van de NIETVAK-dienstregeling zien we ook gegevens in de categorie VAKZOMER, terwijl 4 van de 5 ritten niet in de vakantie hebben gereden. Wij verzoeken u correcte en consistente bestanden aan te leveren	Het gecorrigeerde bestand is bijgevoegd als G.8 17_Bezetting_per_rit 2025 (Nvl 2c).
470	Bijlage G8 Data	12	K10C_20 250813 (na Nvl 3)		SOV bijdrage	Tov K10C_20250708 is de SOV-bijdrage niet meer gevuld. Kan deze weer worden toegevoegd?	De huidige concessiehouder geeft aan dat SOV-bijdrage al op een andere manier beschikbaar is gesteld en hoeft daarom niet in K10C terug te komen.
499	Deskundigenverklaring				Bedrijfsregelingen	In het kader van WP2000 gaan alle bedrijfsregelingen mee over naar de opvolgende vervoerder. Bij de verstrekte documenten missen nog de volgende: ANW hiaat regeling, WIA excedent regeling, Instroompool regeling, Leaseregeling, Consignatieregeling, Reistijd compensatieregeling, Kleding reglement, Stoomkosten regeling, telefoon/laptop/tablet regeling en thuiswerkregeling. Wij verzoeken u om deze regelingen alsog te verstrekken.	In Bijlage E.11 Aanvulling bedrijfsregelingen (Nvl 2) zijn de volgende regelingen opgenomen: - ANW-hiaatregeling - Kledingreglement - Leaseregeling - Consignatieregeling - Thuiswerkregeling Een deel van de andere gevraagde regelingen staan vermeld in de CAO, zoals de instroompool-regeling. De stookkostenregeling staat in de CAO. Andere gevraagde regelingen, zijn bij de vervoerder niet als aparte regeling benoemd.
500	Nvl	1e	Vraag 40		K08: richting ontbreekt	In de nieuw aangeleverde gegevens is de vraag niet beantwoord, de richting ontbreekt nog steeds. Graag deze informatie alsnog aanleveren	In bijgaande Bijlage G.8 09_K08 Statische bezetting 2022 tm 2025 (Nvl 2c) is de richting opgenomen.
501	Nvl	1e	Vraag 343		Bezetting per rit	Voor het antwoord verwijst nu naar antwoord op vraag 69, maar deze beantwoordt deze vraag niet volledig. Wij verzoeken u vraag 343 alsnog volledig te beantwoorden en de juiste gegevens aan te leveren	In de data als gepubliceerd bij Nota van Inlichtingen 2b zijn deze gegevens wel gespecificeerd: - Hastus-kalender met alle dagsoorten is gedeeld, lentedienstregeling is apart gedeeld - O10 en K11 naar dagsoort - Er zit geen onderscheid in huidige dienstregeling ma-do Voor de lentevakantieregeling wordt gerefereerd aan antwoord op vraag 502. Overigens is uw dataverzoek gebaseerd op een foutieve interpretatie van artikel 3.2.15. Het is alleen toegestaan op vrijdag een afwijkende dienstregeling te bieden. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat er verschillende dienstregelingen zijn voor de afzonderlijke doordeeweekse dagen. Dit is reeds verduidelijkt in de eis.
502	Nvl	1e	Vraag 43		Bezetting per rit	U geeft aan deze vraag beantwoord te hebben, maar de lentedienstregeling is nergens in de bezettingsbestanden gespecificeerd. Graag de aangepaste bestanden aanleveren.	De lentedienstregeling is gereden in de gehele maanden mei en juni. In beide maanden is de standaarddienstregeling niet gereden. Derhalve kan uit de maanden mei en juni de bezettingscijfers van de lentedienstregeling worden afgeleid. Zie hiervoor in Bijlage G.8 (Nvl 1) map 20_vakantiedienst.

Nr.	Betreft doc.	Hoofdstuk	Artikel / Paragraaf	Pag.	Onderwerp	Vraag	Antwoord Gemeente
-----	--------------	-----------	---------------------	------	-----------	-------	-------------------

523	Vervoerplan 2026				Op 28 oktober heeft u het vervoerplan 2026 van Keolis gedeeld met geïnteresseerde partijen. Hierin zit een ingrijpende wijziging in de structuur van het streeknetwerk. Tegelijkertijd vraagt u in G2 Vervoerplan lid 2.b om de aanpassingen ten opzichte van dienstregeling 2025 te beschrijven. Daarmee ontstaat de situatie dat we wijzigingen moeten beschrijven ten opzichte van een netwerk wat binnenkort niet meer actueel is. Bepaalde voor- en nadelen van de nieuwe structuur van streeklijnen zijn bijvoorbeeld al geaccepteerd en zijn de nieuwe werkelijkheid vanaf eind dit jaar, maar bij eenzelfde voorstel qua lijnvoering moet dit opnieuw in G2 worden beschreven omdat het een wijziging is ten opzichte van 2025. Dat is in onze ogen verwarrend en niet wenselijk. Wij verzoeken u om in G2 het vervoerplan 2026 als uitgangspunt te nemen en wijzigingen ten opzichte daarvan uit te vragen, uiteraard mits dit vervoerplan door het College wordt vastgesteld.	Bedankt voor uw suggestie. Het Vervoerplan 2026 zal als uitgangspunt worden genomen in G2 met uitzondering van de rijtijden. Ten aanzien van de rijtijden is de keuze aan de Inschrijver om uit te gaan van 2025 of 2026. De leidraad is hierop aangepast.
524	deskundigenverklaring			Brief CNV en FNV	Per brief dd 9 oktober 2025 hebben CNV en FNV bij Keolis aangegeven dat per april 2016 te weinig OT/GD aan de werknemers is betaald. Volgens de brief is dit per 1 januari 2024 aangepast naar een juiste betaling maar ons is niet bekend of de correctie over 2024 in 2024 of na 2024 heeft plaats gevonden. Hierdoor is door inschrijvers niet vast te stellen in hoeverre in de deskundigenverklaring de juiste, gecorrigeerde, OT/GD voor 2024 is opgenomen. Graag ontvangen wij een bevestiging dat in de deskundigenverklaring de juiste bedragen over 2024 zijn vermeld dan wel een herziene opgave.	De deskundige kan niet zelf bepalen wanneer de correcties over de periode 2016-2023 hebben plaatsgevonden. De vervoeder heeft verklaard dat per 1-1-2024 de correcte OT/GD wordt uitbetaald en de geleverde data over 2024 inclusief de correctie zijn.
525	Nvl	Vraag 411+412		Bevolking prognose	De gemeente geeft in haar antwoorden aan dat de beschikbaarstelling van de nieuwste bevolkingsprognose wordt voorzien rond 26 oktober 2025. Deze is momenteel nog niet beschikbaar. We vragen de gemeente deze met spoed beschikbaar te stellen aangezien een betrouwbare bevolkingsprognose fundamenteel is voor een passende aanbidding en de gemeente zelf ook adviseert om gebruik te maken van haar eigen prognoses.	De nieuwste bevolkingsprognose is inmiddels beschikbaar gesteld.
526	Nvl	Vraag 395		Boetes	Wij zijn niet tevreden met het antwoord op vraag 395. In 26_Boeteoverzicht zijn alleen de boetebedragen te vinden op basis van het jaar waarin de boetes zijn uitgeschreven. Er is niet in terug te vinden op welke moment de boetes zijn geïnd. Om de ontwikkeling van de daadwerkelijke wagenverkoop inzichtelijk te maken, moeten daar de geïnde boetebedragen vanaf gehaald worden. Dan is het onderscheid op maandniveau wenselijk, maar op jaarniveau cruciaal. Als we simpelweg het geïnde deel van de in een jaar uitgeschreven boetes van de post 'Wagenverkoop incl. buurtbuskaartjes' aftrekken, dan resulteert dit in een vrij onwaarschijnlijk jaarpatroon met bijvoorbeeld 55K in 2018 en 324K in 2019. We vragen hierbij dus nogmaals om in K10C de post 'Wagenverkoop incl. buurtbuskaartjes' te splitsen in opbrengsten uit boetes en kaartjes.	Huidige concessiehouder heeft aangegeven dat de gevraagde uitsplitsing niet in het format van K10C past. Huidige concessiehouder kijkt of de gewenste informatie op een andere wijze beschikbaar gesteld kan worden.
527	Nvl & 12. Rapportage zwartrijden	Nvl Vraag 413		Zwartrijden	Uit het antwoord op Vraag 413 blijkt dat niet alle bussen voorzien zijn van telbalken. Deze nieuwe informatie is relevant voor het eerder gedeelde bestand 12. Rapportage Zwartrijden. In de toelichting in dat bestand wordt niet vermeld dat niet alle bussen beschikken over telbalken. Maar voor dit gegeven moet uiteraard op een of andere manier gecorrigeerd zijn in de cijfers, ofwel door ophoging van de telbalkaantallen ofwel door een selectie te maken in de Fare_instappers. We vragen om duidelijkheid over de exact gebruikte methodiek om tot de cijfers in het bestand 12. Rapportage Zwartrijden te komen, zodat we die cijfers op de juiste manier kunnen interpreteren.	Zie antwoord op vraag 371.
528	Nvl	Vraag 58		K10C	In dit antwoord is aangegeven dat de datasets (i/b K10C: Reizigersopbrengsten) in oktober voor de laatste keer geüpdatet worden met de meest recente data, op dat moment tot en met september 2025. Nu oktober voorbij is vragen wij u om de beloofde update van de datasets. Daar zou inmiddels ook best data over oktober aan toegevoegd kunnen worden.	Overeenkomstig het antwoord op vraag 58 is inmiddels een geüpdate dataset beschikbaar gesteld met data t/m september 2025.
529	Nvl	Vraag 64		K10C	Het antwoord op deze vraag luidt: "Deze vraag staat uit bij de huidige concessiehouder. We streven om zo snel mogelijk het antwoord te publiceren." Een verder antwoord hebben wij niet meer gezien. We vragen u deze vraag alsnog te beantwoorden.	Zie het antwoord op vraag 64.
530	Nvl	Vraag 377		K10C	Deze vraag is maar ten dele beantwoord. Er is wel aangegeven op welke posten de betreffende correcties betrekking hebben (RoR), maar er is niet aangegeven op welke periode de correcties betrekking hebben. We willen in het bijzonder weten bij welk jaar deze correcties horen. Is dat bij het jaar waarin ze geboekt zijn, of mogelijk bij een eerder jaar.	Deze correcties hebben betrekking op het voorgaande jaar waarin ze geboekt zijn. Als voorbeeld: de correctie van 109K uit 2024, heeft betrekking op 2023.

531	Nvl	Vraag 377			K10C	In haar antwoord geeft de zittende vervoerder aan dat de betreffende correcties een gevolg zijn van een accountscontrole. We vinden in dat licht de verschillende maanden van de correcties (december, november, mei, augustus) opmerkelijk. Kan de zittende vervoerder toelichten waarom de correcties specifiek in die maanden zijn geboekt?	Huidige concessiehouder geeft aan dat dat heeft te maken met interne financiële processen van de huidige concessiehouder, die verder niet relevant zijn voor Inschrijvers.
532	Nvl	Vraag 379			K10C	Deze vraag is simpelweg niet beantwoord. Er wordt verwezen naar het antwoord op Vraag 378, maar dat antwoord geeft helemaal geen antwoord op de in Vraag 379 gestelde vragen. Dus bij dezen nogmaals het verzoek Vraag 379 te beantwoorden <i>'In het bestand K10C valt het ons op dat de opbrengsten onder RNZA significant afwijken van de opbrengsten die de zittende vervoerder volgens de opbrengstverdelingsrapportages toekomen. Als de opbrengsten die in K10C onder RNZA tussen januari 2022 en december 2024 zijn geboekt worden vergeleken met de rapportages van 22k1 tot en met 24k4 dan zijn de opbrengsten in de rapportages 5% hoger. Kan de zittende vervoerder 1) aangeven of alle RNZA opbrengsten onder de post RNZA worden geboekt of dat er ook een deel onder andere posten geboekt wordt (zoals restituties en naïjleffecten) en 2) in hoeverre opbrengsten voor RNZA in K10C in het jaar worden geboekt waarin het abonnement verkocht is?</i>	Huidige concessiehouder geeft het volgende aan: <i>"De boeking van de verkoop van jaarabonnementen wordt verdeeld over 12 maanden. Een dergelijke aansluiting is niet 100% te maken binnen de periode."</i>
533	Nvl	Vraag 415			K10C	In Vraag 415 wordt gevraagd om accountsverklaringen voor de reizigersopbrengsten van 2018 t/m 2024. Allereerst gaat het gegeven antwoord niet in op dit verzoek. Het antwoord beargumenteert alleen waarom er eerder een foutieve levering is gedaan. Dit antwoord stelt ons bovendien op geen enkele manier gerust. Om te beginnen is er aanvankelijk blijkbaar een foutief template gebruikt. Dat is wel erg slordig aangezien het gaat om zeer fundamentele informatie in de aanbesteding. Hoe er is omgegaan met het vervolg is eigenlijk nog verontrustender. De zittende vervoerder heeft namelijk op geen enkele manier melding gemaakt van deze cruciale fout. De correctie was enkel en alleen terug te vinden in het bestand waarin de posten verder waren opgesplitst. We gaan ervan uit dat het niet vermelden van deze correctie geen bewuste keuze is geweest. Maar dat schept natuurlijk geen vertrouwen in de aangeleverde cijfers, want dat betekent dat de fout ofwel niet was geconstateerd ofwel vergeten is te melden. Aanvullend geldt ook het volgende mbt de data over reizigersopbrengsten: vraag 64 staat nog altijd open, we begrijpen uit de antwoorden op vragen 417 en 418 dat er opbrengsten onder afwijkende posten worden geboekt, uit het antwoord op vraag 377 blijkt dat er met regelmaat enorme correcties plaatsvinden als gevolg van accountscontroles, vraag 379 is onbeantwoord gebleven en we twijfelen sterk aan de plausibiliteit van het antwoord op Vraag 378. Kortom, we hebben onvoldoende vertrouwen in de huidige cijfers aangaande de reizigersopbrengsten. Daarom vragen we nogmaals om over de periode 2018 t/m 2024 accountsverklaringen op te leveren om zekerheid te bieden over deze fundamentele informatie.	Huidige concessiehouder geeft het volgende aan: <i>"Accountantsverklaringen onderhevig aan een beperking in gebruik en verspreidingskring. Het is daarmee niet toegestaan deze te delen."</i>
534	Vervoerplan 2026					De volgende vragen over het Vervoerplan 2026: •Wat is de formele status van deze documenten binnen de aanbesteding? •In eis 3.2.8 wordt aangegeven dat de dienstregeling van 2025 leidend is voor de minimale eisen aan het netwerk. In de beschrijving van Gunningscriterium 2 (pagina 34) wordt vermeld dat 2025 leidend is voor aansluitingen op treinen en andere lijnen. Kunt u toelichten in hoeverre wijzigingen in 2026 en 2027 relevant zijn binnen deze procedure, in relatie tot eis 3.2.8 en de beschrijving van G2?	Zie het antwoord op vraag 523.
535	NVI		NVI 434 en 509		Kopie aanvraag	U schrijft dat een aanvraag is gedaan voor uitbreiding van het gecontracteerd vermogen van de locatie Splijtbakweg 101. We constateren echter ook dat er verschillende informatie wordt verstrekt in NVI vraag 434 (2 MW) en NVI vraag 509 (1750 KW). Deze locaties kunnen (ook) in de toekomst een cruciale rol spelen in een betrouwbare operatie. a) Om zeker te stellen dat alle relevante informatie hierover bij ons en alle potentiële inschrijvers bekend is, ontvangen wij graag een kopie van de aanvraag van de aansluiting zodat duidelijk is per wanneer en met welke specificaties de aanvraag is ingediend. b) Hetzelfde geldt voor alle beschikbare informatie over de netaansluiting van de locatie Steiger 47. c) Kunt u daarnaast ook toelichten wat de bron is van de informatie die u in uw antwoord deelt; is dat Liander, de huidige Concessiehouder en/of de verhuurder?	Deze vragen zijn uitgezet bij de huidige concessiehouder.

536	NVI		Vraag 509		Flexibel contract	Het valt ons op dat er gerefereerd wordt naar een Flexibel contract in uw beantwoording van Nvl-vraag 509. Zijn hier al gesprekken over gevoerd tussen Keolis en Liander voor de locaties Splijtbakweg 101 en/of de Steiger 47? En indien dit het geval is, kunt u ons aangeven wat hierover is afgesproken of bevestigd is?	Voor beide locaties is een aanvraag gedaan ten aanzien van het verhogen van het vermogen. Ten aanzien van de toekenning van het vermogen is het afhankelijk van wat de contactant (nieuwe concessiehouder) met Liander afspreekt. Er zijn geen concrete gesprekken gevoerd over een flexibel contract. Voor De Steiger is eveneens een offerte aangevraagd voor de fysieke verzwaring. Zie voor de stand van zaken bestand Bijlage G.20 E-mail Liander.
537	NVI		Vraag 509		Prioriteit OV	U schrijft in uw antwoord dat het OV prioriteit krijgt bij de toekenning van vermogen. Bij ons weten moet er nog uitsluitel komen vanuit de ACM of het OV (weer) opgenomen zal worden in het prioriteringskader. Waar baseert u op dat het OV prioriteit heeft?	In het antwoord op vraag 509 is er een te stellige formulering opgenomen ten aanzien van de prioritering. Het OV is opgenomen in categorie 3 van het concept-prioriteringskader van de ACM, welke dus nog niet is vastgesteld. Pas na vaststelling, zal er over de prioritering zekerheid bestaan.
538	NVI		Vraag 363		Vermogen Bolderweg	Op dit moment beschikt de Bolderweg 49 over een gecontracteerd vermogen van 787 KW. Bent u als eigenaar van de aansluiting bereid een verzwaring aan te vragen tot minimaal 2 MW zodat de Bolderweg 49 op dit moment alvast een plek krijgt op de wachtlijst? Naar onze ervaring is dit een administratieve handeling die nog niet tot kosten leidt.	De aanvraag voor het ophogen van het vermogen heeft op 28 oktober 2025 plaatsgevonden. Het betreft een verhoging tot wat op moment van aanvragen technisch mogelijk is zonder fysieke verzwaring. Dit is van 787 kW naar in totaal 1.700 kW.
539					Uitstel indiendatum	We constateren dat een aantal cruciale zaken die raken aan het fundament van de keuzes die vervoerders moeten maken om tot de beste inschrijving te komen, gedurende het aanbestedingsproces zijn gewijzigd of nog niet of slechts deels zijn verstrekt. Zo is tot twee keer toe het gunningsmodel veranderd. Daarnaast is een potentiële nieuwe locatie (Bolderweg 49) in beeld gekomen terwijl er tegelijkertijd nog geen volledige duidelijkheid is over de netaansluitingen op de bestaande stellingen van de huidige Concessiehouder. Verder zijn er recent nieuwe vervoerkundige documenten en bevolkingsprognoses gedeeld en aanpassingen gedaan in de uitvraag van het Vervoerplan, die maken dat vervoerkundige keuzes opnieuw tegen het licht gehouden moeten worden. Tot slot zijn gaandeweg substantiele correcties op de kaartverkoopgegevens gepubliceerd en beschikken potentiële inschrijvers nog steeds niet over de zwartrijdata, essentiële informatie die nodig is om de (potentiële) opbrengsten te bepalen. Omdat dit allemaal zaken zijn die raken aan fundamentele keuzes die normalter vroeg in het aanbestedingsproces gemaakt moeten worden, kunnen wij niet anders dan concluderen dat er meer tijd nodig is om tot een gedegen inschrijving te komen alsmede om goedkeuring te krijgen in ons interne besluitvormingsproces. Wij verzoeken u dan ook met klem de openstaande vragen zo spoedig mogelijk te verstrekken en de indiendatum met 6 weken uit te stellen.	Bij deze Nota van Inlichtingen wordt een groot deel van de openstaande vragen beantwoord. De indieningsdatum voor het doen van een Inschrijving wordt aangepast naar vrijdag 27 februari 2026, 12:00 uur.