

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
515	N (Overnameverplichting)			Garantie alleen geldig bij juist gebruik	In het document "Transfer warranty Haarlem Ijmond 2026 Ebusco.pdf" zien we de garantiebepaling voor de accu's van de Ebusco voertuigen. We zien hier maximale laadvermogens waaraan moet zijn voldaan om de garantie te kunnen invoeren. Het is daarom van belang dat Transdev verklaart dat aan deze voorwaarden is voldaan en bij overdracht van de voertuigen moet steeds aan deze voorwaarden is voldaan. Wilt u Transdev verzoeken om dit te verklaren en te blijven garanderen? Zo niet, hoe borgt u dat de overnamepartij de beschikking krijgt over goed functionerende batterijen die ingezet kunnen worden conform de afgegeven garantie van minimaal 80% State of Health na 8 jaar of 800.000 kilometer?	De huidige concessiehouder heeft als volgt gereageerd: "Wij bevestigen dat wij ons aan de door Leverancier voorgeschreven voorwaarden hebben gehouden voor het gebruik van de Ebusco HV Batterijen zoals beschreven in sectie III Algemeen: "Bijlage b-1.3c SPECIFIEKE GEBRUIKSVORWAARDEN EN SPECIFICATIES BATTERIJEN."	
516	N (Overnameverplichting)			Onredelijke waarde voor Ebusco accu's	De accu's van de Ebusco voertuigen zijn onder garantie vervangen. Dit omdat de termijn van 8 jaar (of 800.000 kilometer) nog niet gehaald is. De accu's worden gewaardeerd op € 100.000, afschrijving beginnend op 1-1-2026. Transdev heeft hier, zo nemen wij aan, geen extra investering voor gedaan, omdat deze vervanging veel eerder is dan de garantietermijn van 8 jaar (of 800.000 kilometer). Kunt u verklaren waarom nu al deze batterijvervanging plaats vindt en kunt u de waarde van € 100.000,- onderbouwen? Bijvoorbeeld door de overeenkomst tussen de huidige concessiehouder en Ebusco te delen.	De batterijen zijn vanwege garantie issues vervangen. De gehanteerde waarde van € 100.000 is de oorspronkelijke aanschafprijs van de tractiebatterijen bij aflevering van de bussen. Omdat onder garantie is vervangen is er ook geen andere aanschafprijs bekend.	
517	N (Overnameverplichting)			Onredelijke waarde voor Ebusco accu's	Als gevolg van de vervroegde batterijvervanging van de Ebusco's heeft Transdev straks acht jaar accu's kunnen gebruiken, waarbij 70% van de kosten voor de nieuwe accu's bij de nieuwe concessiehouder worden neerlegt, doordat de accu's eerder dan bij overdracht worden vervangen. Hierdoor ontstaat de situatie dat de overnamewaarde van de Ebusco's (waarbij in de aanschaf een batterij van 8 jaar is meegenomen) feitelijk te hoog is. Als rekenvoorbeeld: Aanschaf bus voor € 400.000 (inclusief batterij voor 8 jaar) betekent een overnamewaarde na 8 jaar van € 200.000,-. De nieuwe concessiehouder moet dan de batterij vervangen en schrijft deze ook over 8 jaar af. De situatie als gevolg van de batterijvervanging is nu als volgt geworden: Aanschafwaarde bus is nog steeds € 400.000, maar de batterij is na 5 jaar vervangen. Een nieuwe batterij moet deels door de nieuwe concessiehouder betaald worden (ca € 65.000,-) en de concessiehouder moet (minimaal) nog en keer de batterij vervangen. Dit leidt tot een forse toename van de kosten in de nieuwe concessie, waarmee de huidige concessiehouder een onterecht financieel voordeel krijgt. Dit is niet waar een overnameregeling voor bedoeld is en gaat tegen alle redelijkheid in. Transdev heeft in 2020 een investering gedaan voor 8 jaar en deze is in 2028 afgeschreven. De overnamewaarde voor batterijen dient overeenkomstig te zijn, zoals ook bij de VDL bussen. Wij verzoeken u daarom dit in de waardebepaling van Ricardo Nederland BV te corrigeren om tot en lagere (en feitelijke) overnamewaarde te komen.	De overnamewaarde wordt bepaald op basis van de aanschafwaarde, afschrijvingstermijn en aanvullend gecorrigeerd voor eventuele tekortkomingen. Voor voertuigen wordt een afschrijvingstermijn van 15 jaar gehanteerd, voor tractiebatterijen een afschrijvingstermijn van 8 jaar, gelijk aan de garantietermijn van 8 jaar. De overnamewaarde wordt niet aangepast op de niet op elkaar passende garantietermijnen zoals u suggereert. De tractiebatterijen zijn onder garantie door nieuwe batterijen vervangen in Q1/Q2 2026. De afschrijving op de oorspronkelijke batterijen als waardevermindering zien voor de nieuwe batterijen, is niet te rechtvaardigen. Voor iedere inschrijver geldt dat de garantietermijn van de vernieuwde tractiebatterijen en van de bussen 2 jaar verschillen.	
518	N (Overnameverplichting)			Complete vernieuwing onder garantie	Het is niet ongebruikelijk dat niet een compleet batterijpakket vervangen wordt, maar alleen de cellen die een lage SOH hebben. Dit zou bij de vervanging van de Ebusco pakketten onder garantie ook het geval kunnen zijn. De complete nieuwwaarde kan niet van toepassing zijn. Wij vragen een verklaring van een onafhankelijke derde die het proces rond de garantie van deze accupakketten op schrift stelt en het volgende per voertuig duidelijk maakt: 1. Zijn de accupakketten volledig vervangen of gerepareerd; 2. Indien niet volledig vervangen, een specificatie wat precies vervangen is of gerepareerd is; 3. Of cellen verplaatst zijn of niet. De achtergrond van dit verzoek ligt in het feit dat leveranciers vaak maar een deel van het pakket vervangen of repareren, waardoor vervolgens op korte termijn de pakketten wederom herstelt moeten worden, omdat een andere deel van de cellen niet meer voldoende functioneert. In het licht dat de nieuwe concessiehouder betaald voor een volledige vervanging van de batterijpakketten is het niet minder dan logisch dat een dergelijke verklaring gedeeld wordt met geïnteresseerde partijen. Indien een dergelijke verklaring niet voorhanden is of gedeeld wordt, is er geen enkele grondslag om aan te nemen dat de batterijpakketten daadwerkelijk volledig vervangen zijn en kan er geen sprake zijn van het betalen voor deze vervanging.	In het addendum to the B-4 cover agreement staat in artikel E dat de batterijleverancier Gotion GmbH 'new batteries' levert. De suggestie dat gerepareerde of gemodificeerde batterijen zijn geleverd is daarmee contractueel uitgesloten.	
560	Overig	Nvl-1 Vraag 361		Bezettingen lijn 244	In bijlage 2.7 van het PvE geeft u een verdeling van ritten aan op de verplichte verbinding tussen Beverwijk, Haarlem en Amsterdam Zuid (lijn 244). Om een goede inschatting te maken van de benodigde capaciteit op deze ritten alsmede de opbrengsten is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de reizigers aantallen op de gehele lijn. De huidige concessiehouder van AML en Haarlem-IJmond beschikt wel over deze informatie en heeft daarmee een voorsprong in kennis over het gebruik van deze lijn en dus de te verwachten vervoervraag nu en in de toekomst. Helemaal als vanaf 2033 lijn 244 volledig door de nieuwe concessiehouder NWNH gereden wordt (PvE 2.5.6) is het extra relevant om te weten welke aantallen reizigers en opbrengsten te verwachten zijn om hier een passende visie op te maken. Kunt u alsnog de gevraagde informatie over aantal reizigers op lijn 244 aanleveren? Zo nee, hoe borgt u het level playingfield ten aanzien van deze verplichte verbinding?	Voor wat betreft de periode van de concessie ziet de provincie geen afbreuk aan het level playing field omdat over de toekomstige bezetting nog niets bekend is. Tevens stelt de provincie de route van de 244 vanaf Noordzijde station Haarlem richting Amsterdam Zuid over de Amsterdamsevaart en de Prins Bernhardlaan tot 2033 als verplichte route. Daarbij is het gebruik van de bestaande halte Burg. Reinaldapark tot 2033 niet toegestaan. In plaats daarvan is de provincie, in samenwerking met de gemeente Haarlem, voornemens om een halte op de Prins Bernhardlaan ter hoogte van de Zomervaat te realiseren. Dit is toegevoegd in het Programma van Eisen, Bijlage B2.4, en in eisen 2.5.5 en 2.5.6. De bezetting op de halte Burg Reinaldapark tot aan de ringvaart is maatgevend voor het traject Burg. Reinaldapark - Amsterdam. De bezetting kunt u terugvinden in de cijfers van Q4 2025 en Q1 2026, maar hebben wij als apart bestand toegevoegd aan de dataroom.	Bestand 244 - HB - 2025 en 2026 Q1 is toegevoegd aan de dataroom in de map data Nvl 2.

578	C (Begrippenlijst)			Haltebord	Wij adviseren om op te nemen dat dit het officiële RVV L03 bord moet zijn - dus niet alleen in dat formaat - om problemen met voorrang binnen de bebouwde kom te voorkomen. Wilt u dit opnemen?	De provincie neemt uw advies niet over. Het is aan de Concessiehouder om hierin een keuze te maken en zijn keuze af te stemmen met de betreffende wegbeheerder.	
579	B (PvE)	13.2.1	106	Ontwikkelplan	In paragraaf 13.2 van het Programma van Eisen (p.105) staat dat de Concessiehouder voorafgaand aan de start van de Concessie een Ontwikkelplan opstelt voor de periode tot en met december 2033 met een doorkijk tot het einde van de Concessie. Begrijpen wij correct dat hiermee wordt bedoeld op het Ontwikkelplan dat door Inschrijvers wordt ingediend in het kader van de inschrijving (zoals uitgevraagd en beoordeeld in de Inschrijvingsleidraad)? En bevestigt u dat voor de inschrijvingsfase naast de uitvraag uit de aanbestedingsleidraad uitsluitend artikel 13.2.28 van toepassing is en dat de overige artikelen van paragraaf 13.2 pas in de implementatie worden verwacht?	Ja, met deze zin doelt de provincie inderdaad op het Ontwikkelplan dat onderdeel is van de Inschrijving. De provincie bevestigt niet dat voor de inschrijvingsfase naast de uitvraag uit de Inschrijvingsleidraad uitsluitend artikel 13.2.2 sub b. van toepassing is, zoals volgt uit de volgende zin op pagina 46 van de Inschrijvingsleidraad: 'Het Ontwikkelplan bevat in ieder geval alle elementen zoals genoemd in artikel 13.2 van het Programma van Eisen.'	
580	K (Overnameregeling)	9.2	18	Strategische reserve-onderdelen	In bijlage K, artikel 9.2 lid bij en de daarbij behorende voetnoot 13 staat 'aan het einde van de concessie gedurende tien (10) jaar gemeten vanaf de datum van eerste inzet, is op het moment van overdracht naar de Opvolgende concessie houder de Afschrijving van zowel het initiële Batterijpakket als Vervangende batterijpakket gelijk aan 10/15 deel van de Aanschafwaarde. Twee vragen daarover: 1. Kunt u bevestigen dat de voetnoot een voorbeeld bevat en de werkelijk inzet wordt gebruikt bij de uiteindelijke berekening? 2. Stel dat er geen sprake is van een vervangende batterijpakketten, maar er wordt gekozen voor een instandhoudingscontract van de batterijen voor de duur van de Gegarandeerde inzetperiode van de Zero-emissiebussen waarbij er dus geen nieuwe investering wordt gedaan voor een nieuwe vervangende batterijpakketten en het instandhoudingscontract overdraagbaar is naar de Opvolgende concessiehouder. a. Is dit toegestaan? b. Zo ja, dient de Opvolgende concessiehouder deze instandhoudingscontract dan verplicht over te nemen? c. Dient de vervangende batterijpakketten dan ook niet afgeschreven te worden en is er van een overnamewaarde van de vervangende Batterijpakketten geen sprake?	1. Ja, de provincie bevestigt dat de voetnoot een voorbeeld betreft en dat voor de afschrijving van een vervangend batterijpakket gebaseerd wordt op de gegarandeerde inzetperiode en de inzetperiode tot het einde van de concessie van de bus waarin het vervangende batterijpakket is geplaatst. 2a. Zoals uit artikel 3.1 sub c onder (i) volgt is naast vervanging van een batterijpakket ook volledige revisie van een batterijpakket toegestaan onder de voorwaarde dat ook in dat geval de zero-emissiebussen gedurende de gegarandeerde inzetperiode in staat zijn de gegarandeerde kilometerage te rijden. 2b. Nee, er geldt geen overnameverplichting voor instandhoudingscontracten. De leverancier/concessiehouder dient in geval van volledige revisie van een batterijpakket de garantie als bedoeld in het antwoord op vraag 2a af te geven. Aan die garantie kunnen wel onderhoudsvoorschriften verbonden zijn, maar geen overnameverplichting van instandhoudingscontracten. 2c. Indien er geen sprake is van vervanging van een batterijpakket is er ook geen sprake van afschrijving en overnamewaarde van een	
581	K (Overnameregeling)	9.2	18		In de laatste zin van artikel 9.2 geeft u aan dat Zero-Emissiebussen die vanaf start concessie voor het eerst worden ingezet en nieuw zijn, in dertien jaar moeten worden afgeschreven. Wat definieert u als vanaf start concessie?	De provincie definieert 16 juli 2028 als start van de concessie.	
582	K (Overnameregeling)	9.2	18		In artikel 9.2 laatste zin geeft u aan dat Zero-Emissiebussen die vanaf start concessie voor het eerst worden ingezet en nieuw zijn, in dertien jaar moeten worden afgeschreven. Geldt deze beperking alleen voor nieuwe bussen?	Nee, deze beperking geldt ook voor bestaande zero-emissiebussen van bijvoorbeeld een jaar oud die vanaf start van de concessie voor het eerst worden ingezet. Ook de afschrijvingstermijn van deze betaande zero-emissiebussen is 13 jaar. Omdat de verwachting van de provincie is dat er geen bestaande zero-emissiebussen zullen zijn die, gelet op de maximale afschrijvingstermijn van 15 jaar, na de start van de concessie nog over een periode langer dan 13 jaar kunnen worden afgeschreven, wordt in de overnameregeling in dit verband over nieuwe zero-emissiebussen gesproken.	
583	D (Financiële bep.)	5.1		Exploitatiesubsidie	Kunt u aangeven waarom u de exploitatiesubsidie heeft uitgesplitst in afzonderlijke onderdelen? Heeft dit consequenties voor de beschikbaarheid van de subsidie?	De provincie heeft de exploitatiesubsidie om twee redenen uitgesplitst. De eerste reden is dat het voor inschrijvers duidelijk is welke onderdelen zij moeten verantwoorden in de jaarafrekening. Daarbij geldt dat de exploitatiesubsidie voor buurtbussen afhankelijk is van het aantal buurtbussen/buurtbusverenigingen. Meer of minder buurtbussen heeft gevolgen voor de hoogte van de subsidie. Een tweede reden is dat het prijspeiljaar van bedragen en daarmee het jaar waarin deze bedragen voor het eerst geïndexeerd worden verschillend is.	
584	SF 12	FEO			Het FEO model moet worden ingevuld op prijspeil 2025, echter neemt u de subsidiebedragen op voor Bikkergelden en SOV compensatie. Maar in de financiële toelichting zijn dit bedragen op prijspeil 2027 en 2028. Kunnen u bevestigen dat het FEO model in zijn geheel moet worden ingevuld op prijspeil 2025? Zo ja, kunt u dan aangeven hoe inschrijvers een afwijkend prijspeil moeten aanpassen?	Zie hiervoor de antwoorden op vragen 444 en 445 in Nvl-2b. De betreffende bedragen kunnen in de FEO worden overgenomen ondanks dat deze niet prijspeil 2025 betreffen. Zie voor wat de indexering van deze bedragen betreft, de antwoorden op vragen 445 en 451 van Nvl-2b.	
585	Aanbestedingsleidraad Bijlage D			Inschrijvingsleidraad NWNH – financiële kaders / risicoverdeling materieel (o.a. par. 2.4 en Bijlage D)	In de Inschrijvingsleidraad is opgenomen dat het volledige risico van stijgende kosten bij de Concessiehouder ligt. Tegelijkertijd ziet de markt momenteel zeer substantiële en moeilijk beïnvloedbare prijsstijgingen bij Zero-Emissiebussen. Ter illustratie: in de Verenigde Staten liggen de aanschafprijzen van elektrische bussen inmiddels rond de €1 miljoen per voertuig, terwijl deze voertuigen in veel gevallen technisch en operationeel eenvoudiger zijn dan Europese en Aziatische ZE-bussen. Dit onderstreept dat sprake is van een concreet en extern marktrisico, mede veroorzaakt door geopolitieke ontwikkelingen, grondstofprijzen, beperkte levercapaciteit en wereldwijde vraag. Hoe weegt u dit aantoonbaar externe en nauwelijks beheersbare risico van (sterk) stijgende aanschafprijzen van (ZE-)bussen mee binnen de aanbesteding, en bent u bereid te verduidelijken of en op welke wijze dit risico (gedeeltelijk) kan worden verlicht, bijvoorbeeld via indexatie, aanpassing van financiële uitgangspunten of andere risicodelende maatregelen?	De provincie gaat er vanuit dat Inschrijvers het door u genoemde risico verwerken in hun inschrijving en dit risico beheersen door hierover tijdens de inschrijvingsfase afspraken met leveranciers te maken, in ieder geval voor zover het investeringen voorafgaand aan en in de beginperiode van de concessie betreft. Voor de indexatie van tarieven en provinciale bijdragen volgt de provincie in principe de afspraken die hierover in landelijk verband (op dit moment binnen DOVA-verband) worden gemaakt. De provincie ziet daarom geen noodzaak om naar aanleiding van uw vraag wijzigingen in de Inschrijvingsleidraad en/of andere aanbestedingsdocumenten door te voeren.	

586	B (PvE)	2.1 en 2.8		Fasering aanbod en Vervoeraanbod op Texel	In het Programma van Eisen is voor Texel expliciet ruimte geboden om reismogelijkheden met Vraagafhankelijk Vervoer te vervangen door Ritten met een vaste Lijn (lijngelinkte alternatief). Tegelijkertijd bepaalt paragraaf 2.1 dat in de eerste fase van de concessie (tot en met 21 juli 2029) het lijnennet in beginsel niet substantieel mag wijzigen ten opzichte van de dienstregeling 2026, met als doel stabiliteit voor Reizigers te borgen bij aanvang van de concessie in 2028. Kunt u verduidelijken hoe de introductie van een lijngelinkte alternatief op Texel zich verhoudt tot de eis dat het lijnennet en de dienstregeling in 2028 niet substantieel mogen wijzigen? Wordt de vervanging van Vraagafhankelijk Vervoer door vaste Lijnen op Texel beschouwd als een toegestane invulling binnen fase 1, of wordt dit aangemerkt als een substantiële wijziging van het vervoeraanbod?	Zie het antwoord op vraag 387 in NvI-2b.	
587	B (PvE)	2.10		Duurzaamheid / emissievrij vervoer (o.a. hoofdstuk 11) en eisen Vraagafhankelijk Vervoer	Op Texel wordt (thans) (Vraagafhankelijk) vervoer uitgevoerd door een onderaannemer met dieselloertuigen (personenauto's). In het Programma van Eisen worden eisen gesteld aan duurzaamheid en zero-emissie, terwijl tegelijkertijd ruimte wordt geboden voor Vraagafhankelijk Vervoer en de inzet van onderaannemers. Kunt u bevestigen of de inzet van dieselloertuigen door een onderaannemer op (vraagafhankelijke) lijnen op Texel ertoe leidt dat de Concessiehouder de hiermee gemoeide Emissie-Reductie-Eenheden (ERE's) niet mag behouden? En zo ja, geldt dit ongeacht de schaal, het voertuigtype (auto versus bus) en het feit dat sprake is van Vraagafhankelijk Vervoer?	Nee, dat bevestigt de provincie niet. Zoals uit het antwoord op vraag 406 in NvI-2b volgt zijn alleen de dienstregelingkilometers uitgevoerd met bussen, en dus niet de dienstregelingkilometers uitgevoerd met auto's, bepalend voor de vraag of de Concessiehouder de ERE's mag houden. Daarbij geldt dat dit alleen het geval is als <u>alle</u> dienstregelingkilometers uitgevoerd met bussen, worden uitgevoerd met zero-emissiebussen die op hernieuwbare energie rijden.	
588	D (Financiële bep.)	5.1		Artikelen 4, 5 en 14 Indexatie	Kunt u bevestigen dat alle onderdelen van de door u verstrekte subsidie gezamenlijk worden geïndexeerd tegen de Landelijke Bijdrage Index (LBI), waaronder expliciet begrepen: - de Bikkergelden (algemeen), - de Bikkergelden – indexatie, en - de compensatie SOV-derving? Zo niet, kunt u dan per subsidiebestanddeel aangeven welke index wordt toegepast, vanaf welk jaar de indexering ingaat en of daarbij sprake is van een afwijkende systematiek ten opzichte van artikel 14 van de Financiële bepalingen?	Zie de antwoorden op vragen 442 en 451 van NvI-2b.	
589	B (PvE)	5.3.3	59	Knielfunctie	In paragraaf 5.3.3 is bepaald dat bussen beschikken over een knielfunctie. Voor het voertuigtype midibus is deze eis technisch niet altijd uitvoerbaar. Tegelijkertijd voldoet inzet van taxi's niet aan de eisen voor Materieel zoals opgenomen in hoofdstuk 5. Kunt u bevestigen bevestigen dat de toegankelijkheidsdoelstelling prevaleert boven de specifieke knielfunctie-eis, en dat inzet van een midibus zonder knielfunctie is toegestaan mits aantoonbaar wordt voldaan aan alle overige toegankelijkheidseisen?	Dat kan de provincie niet bevestigen. Een midibus dient ook te voldoen aan alle toegankelijkheidseisen waaronder een knielfunctie. Daarbij heeft de provincie in NvI 2.b reeds de instaphoogte vergroot tot 25 cm boven het wegdek niveau (zie ook het antwoord op vraag 398).	
590	NvI-1	Antwoord 42 en 44		ERE	In de beantwoording van vragen 42 en 44 ontstaat voor ons onduidelijkheid over de toepassing van Emissie-Reductie-Eenheden (ERE's). Enerzijds lijkt de u in vraag 42 aan te sluiten bij de inzet van bussen, terwijl u in vraag 44 de voorwaarde koppelt aan 100% zero-emissie-uitvoering van alle dienstregelingkilometers met voertuigen, met slechts een beperkte uitzondering voor buurtbussen. Deze benadering impliceert een binaire toekenning van ERE's: bij elke (hoe beperkte ook) afwijking vallen alle ERE's toe aan de Concessieverlener. Wij achten deze systematiek bijzonder risicovol en moeilijk beheersbaar, mede omdat: - zij ook gevolgen kan hebben voor voertuigen ingezet door onderaannemers; - zij kwetsbaar is voor incidentele of tijdelijke afwijkingen (bijv. Texel-constructies of storingen); - en zij geen recht doet aan het feitelijke aandeel van zero-emissie-inzet. Wilt u daarom expliciet aangeven: 1. of de ERE-systematiek ziet op bussen of op alle ingezette voertuigen; 2. hoe onderaannemers en specifieke deelnetten hierin worden betrokken; 3. en of u bereid bent te verduidelijken, dan wel te heroverwegen, of een proportionele (niet-binaire) benadering mogelijk is waarbij ERE's worden toegekend naar rato van het gerealiseerde zero-emissie-aandeel.	1. Zoals in het antwoord op vraag 406 is aangegeven zijn uitsluitend de dienstregelingkilometers uitgevoerd met bussen bepalend of ERE's ten goede komen aan de Concessiehouder. 2. Hoe onderaannemers en deelnetten hierin worden betrokken is afhankelijk van de vraag of bussen of auto's worden ingezet (zie ook het antwoord op vraag 587). 3. De provincie is niet bereid om de binaire toekenning te vervangen door een proportionele toekenning, omdat dit ertoe kan leiden dat een deel van de dienstregelingkilometers uitgevoerd met bussen, (veel) later worden uitgevoerd met zero-emissiebussen die op hernieuwbare energie rijden op het moment dat grote(re) investeringen nodig zijn om dit te kunnen realiseren.	
591	B (PvE)	12.3.2	101	Reizigershandvest	U schrijft in dit artikel: "Concessiehouders nemen het reizigershandvest op in hun Inschrijving." In de leidraad noemt u het reizigershandvest echter niet. In oudere aanbestedingen (zoals Gooi-Vecht in 2019) werd het reizigershandvest nog weleens opgevraagd als onderdeel van een marketing- of klantinterfacenplan. In deze aanbesteding komt een dergelijk plan echter niet voor. Wij zien dan ook geen logisch aanknopingspunt om het reizigershandvest aan te verbinden. Kunt u bevestigen dat deze zin per ongeluk in het PvE is blijven staan en dat inschrijvers het reizigershandvest derhalve niet hoeven aan te leveren?	De provincie kan niet bevestigen dat het reizigershandvest per ongeluk in het PvE is blijven staan, maar het reizigershandvest maakt geen onderdeel uit van de inschrijving. Eis 12.3.2 van het Programma van Eisen zal hierop worden aangepast. De Concessiehouder stelt tijdens de implementatieperiode een reizigershandvest op dat voldoet aan het bepaalde in eis 12.3.1 van het Programma van Eisen.	De zin "Concessiehouders nemen het reizigershandvest op in hun Inschrijving," in eis 12.3.2 van het PvE komt te vervallen. Een nieuwe versie van het PvE waarin deze wijziging verwerkt is, zal tegelijkertijd met de NvI 3 worden gepubliceerd.
592	Sf 14	Tabel 1 en 2		Vraag nav NvI 2b vraag 467 Standaardformulier 14	In vraag 467 van NvI 2b geeft u aan dat standaardformulier 14 is aangepast, zodat het mogelijk is om vraagafhankelijk vervoer op basis van een dienstregeling op te geven. Vooral nog is hiervoor geen geactualiseerde versie van het Excel-document standaardformulier 14 gepubliceerd. Kunt u alsnog een aangepaste versie van dit Excel-document beschikbaar stellen? Wij zien dat de aanpassingen in de Word versie van Standaardformulier 14 zijn aangepast echter niet in Excel.	De provincie heeft de Excel-versie van Standaardformulier 14 op 29 april 2026 toegevoegd op TenderNed.	
Mededeling 10	Bijlage M13			Stroom en laadvoorziening Castricum	De provincie heeft bijlage M13 gepubliceerd, met daarin aanvullende informatie over de stroom en laadvoorziening in Castricum		