

Mededelingen namens de Opdrachtgever	In aanvulling op het antwoord nr. 131 merkt Opdrachtgever op dat de beoordeling van de Presentatie, net als de andere kwalitatieve criteria, eerst individueel plaatsvindt, waarna in de uiteindelijke beoordeling plaatsvindt op basis van consensus.
	In aanvulling op de antwoorden nrs. 207 en 208 merkt Opdrachtgever op dat de beoordeling van het Schriftelijk deel plaatsvindt op basis op van de tabel op pagina 50, met inachtneming van de uitgangspunten zoals geformuleerd onder de tabel op pagina 50 en de tekst van par. 5.3 eerste alinea. Bijv.: Indien de tekst van inschrijver niet voldoende SMART is, zal beoordelingscommissie minder goed in staat zijn om te beoordelen of de inschrijving in overeenstemming is met de gevraagde punten. Hierdoor kan het niet voldoende SMART beschrijven ertoe leiden dat een lagere score wordt toegekend.
	In aanvulling op het antwoord nr. 36 merkt opdrachtgever op dat de tekst op het separaat overzicht niet wordt meegeteld bij het maximaal aantal woorden voor het OPV. Het overzicht mag enkel de planning bevatten. Evt. aanvullende tekst op het overzicht wordt niet meegenomen in de beoordeling.
	In aanvulling op antwoord 350 merkt Opdrachtgever op dat de personen die de presentatie houden zich moeten voorstellen (naam en functie binnen bedrijf), waarbij Opdrachtgever de identiteit van hen controleert aan de hand van een legitimatiebewijs. De presentatieleden moeten zich aldus kunnen legitimeren.
	In Nvl 2 betreft vraag 388 eigenlijk ook een mededeling. Hierdoor loopt de vraagnummering in de vraag antwoord module TenderNed nu anders dan in de Nvl's vanaf Nvl 3. De nummers in deze Nvl's zijn daarom met 1 nummer opgehoogd.

Ref. nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
389	NVI I, vraag 38 en 257	Door inschrijver omschreven punten worden niet als voorbehoud gezien. Aanbestedende dienst beoordeelt de inschrijving op dit punt als aandachtspunt. Echter alle voorwaarden zijn al opgegeven bij deze uitvraag en mogen na gunning niet meer gewijzigd worden, aangezien dit voor andere partijen redenen hadden kunnen zijn om wel, niet of met een andere strategie in te schrijven. Dit zou dan een wezenlijke wijziging betreffen. De omschreven aandachtspunten zijn dan ook niet bruikbaar en kan daarom ook niet in de inschrijving en beoordeling worden meegenomen. Als voorbeeld, als inschrijver een gewijzigde vervoersvraag omschrijft als reden voor discussie op de prijs, en u vindt dit een terecht aandachtspunt, kan dit punt niet in de overeenkomst worden opgenomen aangezien deze voorwaarden al vast liggen in de overeenkomst en de mogelijkheid voor een te bespreken prijs voor veel partijen reden is om een andere strategie bij inschrijving te kiezen. Wij verzoeken u daarom ook deze vraag te schrappen.	Opdrachtgever <b>schrapt</b> de vraag "Wanneer zou er volgens u redenen zijn om de geboden prijs en/of gevraagde kwaliteit ter discussie te stellen?", genummerd als 3 in de opsomming van paragraaf 5.3.1.

390	NVI 1, vraag 48 i.r.t vraag 375	In het antwoord op vraag 48 geeft u aan dat u voor alle percelen 1 kwalitatieve inschrijving verwacht. Bij het antwoord op vraag 375 geeft u aan dat inschrijvers verschillende kwaliteitsplannen kunnen indienen per perceel. Deze antwoorden zijn tegenstrijdig. Mag inschrijver er van uit gaan dat u bij het antwoord op vraag 48 blijft daar u de beoordelingscommissie anders voor iedere inschrijver in theorie vijf kwalitatieve inschrijvingen moet laten beoordelen wat de transparantie en eenduidigheid niet ten goede komt. Dit heeft daarnaast wellicht ook invloed op de door u voorgestelde planning.	Het antwoord op vraag 48 geldt alleen voor de door de vraagsteller genoemde categorieën vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. In de percelen waarbij sprake is van de door u genoemde 2 categorieën heeft Inschrijver voldoende extra ruimte om dit in één beschrijving van het Subgunningscriterium Kwaliteit per perceel te verwerken. Het antwoord op vraag 375 legt uit dat het aan de Inschrijver is om te bepalen of verschillen na aard en omvang van de percelen verwerkt worden in de uitwerking van het gevraagde Gunningscriterium. Er mogen dus per peceel verschillende versies worden ingediend. Het ligt overigens voor de hand dat de uitwerkingen van de Subgunningscriteria per perceel worden ingediend, geupload naar TenderNed. Dus ook wanneer u vindt dat 1 beschrijving voor meerdere percelen hetzelfde kan zijn. De beoordeling zal ook per perceel plaatsvinden.
391	NVI 1, vraag 320	U geeft aan geen onderscheid te maken in het km-tarief voor WMO en LLV. Zoals gezegd zit er een wezenlijk verschil in uitvoering en dus ook in de kosten voor de uitvoering. Kunt u uitleggen waarom u geen verschil wenst te maken in het gevraagde tarief?	Het is een bewuste keuze van de Opdrachtgever om te werken met één km tarief, ook voor de percelen waar sprake is van wmo vervoer en LLV. Daarbij is de Opdrachtgever van mening dat de Inschrijver de verschillen in kosten voor de uitvoering goed kan verwerken in één tarief per km.
392	NVI 1, vraag 217 en vraag 324	Kunt u bevestigen dat in ieder geval de bonus/malus alleen berekend wordt over het percentage leerlingkilometers en niet over het aantal voertuigen? Het zou niet proportioneel zijn wanneer bijvoorbeeld een dieservoertuig eenmalig een korte individuele rit uit voert in een maand en een taxibus die de hele maand 8 kinderen 5 dagen in de week vervoert even zwaar tellen voor duurzaamheid. Daarnaast wijst inschrijver erop dat dit onwenselijke gevolgen kan hebben bijvoorbeeld wanneer er een rit met spoed opgelost moet worden. Een vervoerder zal dan uitsluitend naar de elektrische vloot kijken om deze rit op te lossen terwijl een ander voertuig wellicht de rit (veel) eerder kan uitvoeren.	De Opdrachtgever bevestigt dat dit wordt berekend over het percentage reizigers-/leerlingenkilometers (ritkilometers) (zie ook antwoord op vraag 147).
393	NVI 1, vraag 168	Heeft u de mogelijkheid om voor het jeugdwetvervoer een rittenbak aan te leveren zoals u ook bij het WMO vervoer heeft gedaan? Inschrijver onderkent de moeilijkheden om hier een structurele vervoersvraag voor aan te geven maar momenteel hebben inschrijvers helemaal niets om een prijs op te baseren voor dit deel van het vervoer.	Nee, dat kan de Opdrachtgever niet. Opdrachtgever is het niet eens met de opmerking dat u dan helemaal niets heeft om de prijs van dit deel van het vervoer op te baseren. Ten eerste treft u in Bijlagen 7B vervoerslijsten aan waarbij in perceel 2 en 3 aangegeven wordt welk reiziger vanuit het Leerlingenvervoer-kader moet worden vervoerd en welke vanuit het Jeugdwet-kader. Daarnaast komt het in Nederland veelvuldig voor dat Jeugdwetvervoer op deze manier wordt ondergebracht in de Leerlingenvervoercontracten.
394	NVI 1, vraag 151 & bijlage B, 2.4.3 Communicatie	Met betrekking tot de communicatie met de ouders/verzorgers in het leerlingenvervoer: Structurele wijzigingen en/of wijzigingen met invloed op de facturatie kunnen enkel aangevraagd worden met bij contractmanagement bureau en niet met de vervoerder. Dit aangezien facturatie via het contractmanagement verloopt en wanneer vervoerder zich dan met de structurele invulling van de opdracht bemoeit zal de facturatie niet vlekkeloos verlopen. Dit betekent dat vervoerder enkel contact heeft met de ouders inzake dagelijkse gang van zaken zoals incidentele afmeldingen en eventuele vertragingen. Kunt u dit bevestigen? Zo niet, hoe ziet u de communicatie in dit proces voor u?	Nee, dat kunnen we niet bevestigen. Het is heel nadrukkelijk de bedoeling dat ook incidentele afmeldingen via de door de Opdrachtgever aan te schaffen tool gaat verlopen. Contact over vertragingen loopt wel direct tussen ouder en Vervoerder.

395	NVI 1, vraag 126	U geeft aan dat een buitenlandse referentie door u wordt geaccepteerd met extra uitleg. Kunt u aangeven hoe u dit gaat beoordelen, immers wet- en regelgeving alsmede opdrachtverstrekking en uitvoering is in het buitenland voor soortgelijk vervoer volledig anders opgezet en ingericht. Dit kan nooit gelijkwaardig zijn aan uw opdracht. Wij vragen u daarom uw antwoord te heroverwegen.	In het antwoord op vraag 126 staat: "Inschrijver moet dan extra uitleggen hoe deze buitenlandse referentie past bij deze opdracht, ...". De Opdrachtgever beoordeelt dan of Opdrachtgever de competentie heeft om dit soort opdrachten uit te voeren. Deze competentie is niet afhankelijk van de door u genoemde randvoorwaarde. Europese regelgeving sluit het weigeren van een buitenlandse referentie ook uit.
396	NVI 1, vraag 111, vraag 155 en vraag 292	In diverse vragen in de eerste nota van inlichtingen bent u er door inschrijvers op gewezen dat het niet mogelijk doorbelasten van zieke leerlingen voor de eerste vijf ziekte-dagen zeer ongebruikelijk is. Doordat u het risico van ziekte van leerlingen volledig bij inschrijvers neerlegt zijn zij genoodzaakt om op het moment van afmelding direct de routes opnieuw te plannen om de efficiency en daarmee ook de kostendekkendheid van de route te garanderen. Dit heeft als gevolg dat leerlingen, ouders en scholen doorlopend te maken krijgen met gewijzigde route-indelingen en chauffeurs wat zoals gezegd de vereiste structuur in het leerlingenvervoer niet ten goede komt. Deze bepaling heeft ook een enorme negatieve impact op de klanttevredenheid. Bent u bereid dit standpunt te heroverwegen? Indien u hier niet toe bereid bent, hoe ziet u in dit kader dan ook de resultaten van het KTO in relatie tot de bonus/malus voor de inschrijver aangezien u inschrijver met deze bepaling dwingt om deze verregaande maatregelen op dagelijkse basis te nemen?	De Opdrachtgever zal dit standpunt niet heroverwegen. De Aanbestedend Dienst bestrijdt ook het effect dat u beschrijft en wijst u op andere eisen die met routevorming en vaste uitvoering hebben te maken. Deze zullen gehandhaafd worden. Overigens weten Inschrijvers uit ervaring om hoeveel ziekte-dagen het gemiddeld zal gaan. Deze ervaringscijfers kunnen worden gebruikt om het risico in te schatten en te verwerken in de Inschrijving.
397	NVI 1, vraag 57	Uit uw antwoord blijkt niet wat u bedoelt met "de inschrijving van de nummers", kunt u dit alsnog verduidelijken?	Met het antwoord "Het gaat hier om de het "bevroren" houden van de inschrijving" heeft Opdrachtgever duidelijk aangegeven dat de term nummers geen toegevoegde waarde heeft en dat het gaat om de Inschrijving gaat waarop de wachtkamerconstructie van toepassing is. Daardoor hoeft de term nummers niet meer uitgelegd hoeft te worden.
398	NVI 1, vraag 49	Doordat Aanbestedende dienst niet akkoord is met dit voorstel is de kans aanzienlijk dat zij voor bepaalde percelen zeer weinig of zelfs geen inschrijvingen ontvangt. Dit kan leiden tot extra kosten en ongewenste situaties voor Aanbestedende dienst. Wij verzoeken u daarom om uw antwoord op deze vraag te heroverwegen en inschrijvers bij inschrijving hun voorkeur te laten opgeven. Zo niet, kunt u uw visie op de gestelde gunningsvolgorde en de verwachting van het aantal inschrijvingen met inschrijvers delen?	De Opdrachtgever blijft bij het eerdere antwoord. Voor de keuze voor deze aanpak is stilgestaan bij de marktomstandigheden en op basis daarvan worden voldoende Inschrijvers verwacht.
399	NVI 1, vraag 46	U blijft vasthouden aan de schadeverzekering inzittenden. De uitkering van een Schadeverzekering inzittenden is gelijk aan de uitkering van de WAM-verzekering met dekking voor schade voor passagiers. Door vast te houden aan de SVI zijn de vaste kosten voor inschrijvers in de uitvoering vele malen hoger en dit zullen zij doorberekenen in de kilometer prijs. Wij adviseren u daarom nogmaals om een WAM-verzekering met dekking voor schade voor passagiers te accepteren als alternatief voor de SVI. De dekking voor de passagiers is hiermee gelijk. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet kunt u uitleggen wat volgens u het verschil tussen beide is en waarom u de SVI eist?	Nee, de Opdrachtgever gaat hier niet mee akkoord. In verzekeringskwesties wordt de eventuele letselschade voor de chauffeur onder de WAM niet vergoed. Bij een schade-inzittendenverzekering (SVI), die een goed werkgever naar onze mening dient af te sluiten, wel.

400	NVI 1, vraag 28	Wij begrijpen uw antwoord t.a.v. malus niet dataritten en malus prestatie rituitvoering. Echter, bij de bonus/malus klanttevredenheid wordt deze berekend over de totale kosten, terwijl er verschillende regelingen zijn voor WMO-vervoer/OV-vangnetvervoer en Leerlingenvervoer. Beide vormen zijn ook totaal verschillend dus de verschillende regelingen zijn begrijpelijk, echter wordt bij beide de bonus/malus over de totale vergoeding dus inclusief de vaste maandelijkse vergoeding berekend. Dit lijkt inschrijver niet reëel. Daarom willen wij u nogmaals verzoeken om de maandelijkse vergoeding voor de percelen 2,3 & 4 te splitsen in soort vervoer. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, hoe wordt de bonus/malus dan berekend naar soort vervoer?	Wij gaan niet akkoord met uw suggestie. Bij het vaststellen van de Bonus/Malus klanttevredenheidsonderzoek zal de Opdrachtgever wel uitgaan van het aandeel van de genoemde soorten vervoer in de totale omzet (het aandeel vaste vergoeding dan te bepalen door het aandeel van de vervoerssoorten in de variabele kosten).
401	NVI 1, vraag 25, vraag 133	Uit uw antwoord begrijpen wij dat er nog geen pasleverancier is geselecteerd door Aanbestedende dienst. In het PvE eist u in 2.1.8 (blz 10 bijlage A) dat vervoerder een koppeling realiseert met de database van de pasleverancier. Aangezien deze leverancier nu dus nog onbekend is zijn de kosten hiervoor niet in te schatten door inschrijvers. Omdat Aanbestedende dienst hier (nog) geen beslissing in heeft genomen is de informatie omtrent de koppeling onduidelijk en wordt het (grootste deel) van het risico bij inschrijvers neergelegd. Dit lijkt niet reëel. Wij verzoeken Aanbestedende dienst daarom de kosten voor deze koppeling voor haar rekening te nemen, aangezien vervoerder geen invloed heeft op deze keuze en dus ook niet op de kosten. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u uw zienswijze hierop onderbouwen?	De Opdrachtgever ziet de koppeling met een pasleverancier als een normale stap voor de Vervoerder in het implementeren en het uitvoeren van een vervoerscontract. Inschrijver zal voordelen hebben wanneer het een pasleverancier betreft waar Vervoerder ervaring mee heeft en al contacten mee heeft. Opdrachtgever wil niet in deze prijsvorming interveniëren, maar heeft wel aangegeven dat de kosten voor koppeling die boven de € 3.000 komen voor rekening van de Opdrachtgever zijn (zie antwoord op vraag 133). Daarmee is dit risico afgebakend en kan Inschrijver dit verwerken in de prijsvorming.
402	NVI 1, vraag 22	Voor het WMO-vervoer en OV-vangnetvervoer heeft u nu de vergoeding voor de kosten van de koppeling gewijzigd. Inschrijver krijgt nu in ieder geval een groot deel, misschien zelfs alle kosten voor haar rekening. Omdat Aanbestedende dienst hier (nog) geen beslissing in heeft genomen is de informatie omtrent de koppeling onduidelijk en wordt het (grootste deel) van het risico bij inschrijvers neergelegd. Dit lijkt niet reëel. Wij willen u daarom nogmaals verzoeken om de kosten volledig voor rekening van de opdrachtgever te laten komen, immers zij neemt de beslissingen in deze en kan daarom als enige verantwoordelijk hiervoor zijn. Tevens willen wij u verzoeken om de beslissing welke u hierin neemt ook te laten gelden voor het PvE Leerlingenvervoer.	De Opdrachtgever ziet de koppeling met een datasysteem een belangrijke stap voor de Vervoerder in het implementeren en het uitvoeren van een vervoerscontract. Inschrijver zal voordelen hebben wanneer het een datasysteem betreft waar Vervoerder ervaring mee heeft en al contacten met leveranciers heeft. Opdrachtgever wil niet in deze prijsvorming interveniëren, maar heeft wel aangegeven dat de kosten voor koppeling die boven de € 3.000 komen voor rekening van de Opdrachtgever zijn. Daarmee is dit risico afgebakend en kan Inschrijver dit verwerken in de prijsvorming.
403	NVI 1, vraag 21	Het blijft inschrijver onduidelijk hoe dit in praktijk zal werken voor de reiziger; De reiziger maakt gebruik van de diensten van de vervoerder uit zijn vervoersgebied, dus wordt ook ingelicht over b.v. de aankomsttijd van de taxi via telefoon of app. Echter wanneer de reiziger gebruik maakt van de app kan hij niet de taxi volgen van een collega vervoerder, wanneer hij dit wel zal willen zal hij de app van de collega vervoerder moeten gebruiken. Dit is slechts 1 voorbeeld maar maakt het voor de reiziger onoverzichtelijk en niet werkbaar. Wij willen u daarom vragen deze werkwijze te heroverwegen en na gunning met partijen te kijken hoe dit uitvoerbaar te maken is. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, de Opdrachtgever gaat de werkwijze niet heroverwegen. In het antwoord op vraag 21 is al aangegeven dat deze problematiek in de implementatie van de verschillende contracten zal worden besproken.
404	NVI 1, vraag 16	Wij verzoeken u bij de inzet van begeleiding vanuit opdrachtgever een minimum van één uur te vergoeden als gebruikelijk in gelijke opdrachten. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, hiermee gaan wij niet akkoord. Opdrachtgever heeft in de vaststelling van de hoogte van het beladen uurtarief begeleider al rekening gehouden met een verhouding beladen/onbeladen.
405	NVI 1, vraag 16	Kunt u bevestigen dat het tarief van 50 euro per beladen uur geldt voor de hele route waar de begeleider in mee gaat?	Een route start bij het ophaaladres van de eerste leerling en eindigt op het moment dat de laatste leerling is uitgestapt. Voor die tijd geldt het genoemde beladen uurtarief.

406	NVI 1, vraag 14, Bijlage 20 Bonus/malus regeling, blz. 5/6 hoofdstuk 2.5	U verwijst in uw antwoord naar bijlage 20, daar vinden wij in hoofdstuk 2.5 zowel bij WMO-vervoer/OV-vangnetvervoer en Leerlingenvervoer de bepaling dat de bonus/malus wordt toegepast over de voorliggende 6 maanden van de maand waarin de KTO is uitgevoerd. Een KTO is een momentopname en het is daarom niet reëel om een opdrachtnemer te belonen of te straffen over een periode van 6 maanden. Het toepassen van de bonus/malus over een periode van 6 maanden is mogelijk wanneer in deze periode maandelijks een KTO wordt uitgevoerd en de gemiddelde uitkomsten hiervan worden gebruikt voor het bepalen van de bonus/malus. Wanneer u hiertoe niet bereid bent stellen wij voor de bonus/malus enkel te berekenen over de maand waarin de KTO is uitgevoerd, gaat u hiermee akkoord? Zo niet, kunt u uw zienswijze op deze uitvoering geven?	Opdrachtgever vindt niet dat het voorgestelde KTO een momentopname is. Wanneer deze onderzoeken elk half jaar worden uitgevoerd dan geven deze uitkomsten een goed beeld van de kwaliteitsontwikkeling en het belang dat Opdrachtgever hieraan hecht. Daarbij past een keuze om de bonus en malus dan ook te verrekenen op de omzet van een half jaar.
407	Bijlage 20, 2.1 & 2.2, blz. 2, 3 & 4	Kunt u bevestigen dat de prestatie uitvoering alleen gemeten wordt over de ritten met data en dat dus niet alle niet-data ritten als fouten tellen? Voorbeeld, wanneer 6% geen data heeft dan worden de overige 94% van de ritten gezien als 100% voor de bepaling van de prestatie. Dit om te voorkomen dat een vervoerder bij 94% data ook al sowieso een malus scoort voor de geleverde prestatie terwijl vervoerder hiervoor al gestraft is middels de niet-data malus en er anders daarbij dus eigenlijk sprake zou zijn van een dubbele malus.	Opdrachtgever zal hier voorkomen dat er sprake is van dubbele malussen.
408	Bijlage 20, 2.1 Niet-data, blz. 2 & 3	Wordt het percentage niet-data in het leerlingenvervoer berekend over hele routes of over de leerlingritten? Voorbeeld, wanneer chauffeur 8 kinderen op moet halen en de eerste 7 goed klokt maar bij kind 8 dit vergeet en deze start en stopt bij school heeft 1 leerling gelijke tijden bij in- en uitstap. Wordt in dit geval de hele rit afgekeurd of moeten wij dit zien als 8 ritten waarvan 7 wel correct?	Op basis van leerlingritten.
409	Leidraad RTU 2024-2028, 5.4 subgunningscriterium Prijs Vervoer, blz. 56	U geeft aan dat het inschrijven met abnormaal lage prijzen kan leiden tot uitsluiting. Inschrijver wil graag weten welke methode Aanbestedende dienst gebruikt om deze abnormale lage prijs vast te stellen ( zie: Methodieken vaststellen abnormaal lage inschrijving   PIANOo - Expertisecentrum Aanbesteden) en wat het intern beleid (welk % is reden voor onderzoek) is ten aanzien van een abnormale prijs. Kunt u dit aan inschrijvers aangeven?	Opdrachtgever gebruikt als basis voor de beoordeling van de inschrijfprijzen de door de Inschrijver aangeleverde open kostprijscalculaties in combinatie met eigen berekening die de Opdrachtgever gemaakt heeft met betrekking tot de prijsstelling.
410	NVI 1, vraag 149, 305 en 362.	In het antwoord op vraag 149 onderbouwt u duidelijk waarom een vaste vergoeding bij een dalende vraag de juiste systematiek is. Wij begrijpen deze onderbouwing volledig en zijn het hiermee eens. Echter in vraag 305 en 362 wordt gevraagd naar de vaste vergoeding bij een stijgende vervoersvraag. In het antwoord bij vraag 149, waarnaar u verwijst in de antwoorden op vraag 305 en 362, wordt hier geen antwoord op gegeven. Zoals aangeven in vraag 305 en 362 is er een groot risico voor vervoerders bij een stijgende vervoersvraag met een vaste maandvergoeding. Wanneer namelijk de vervoersvraag stijgt boven het huidige vervoervolume is de opbrengst per kilometer voor de vervoerders slechts 65% tot 75% ten opzichte van de opbrengst per km tot aan het ingeschatte volumes. Met de in deze markt als normaal geziene marges is dit niet op te brengen voor vervoerders en zou een stijging in de vervoersvraag zelfs direct tot risico's in de bedrijfsvoering kunnen leiden. Wij verzoeken u daarom ook uw antwoord te heroverwegen en bij een stijgende vervoersvraag van >5% direct de maandvergoeding evenredig te verhogen. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet kunt u onderbouwen waarom u het gerechtigd vindt om een dusdanig groot risico bij inschrijvers neer te leggen?	Opdrachtgever blijft ook in dit geval in eerste instantie uitgaan van de werking van het antwoord op vraag 149. Daarin kunnen volgens Opdrachtgever de risico's worden opgevangen. Wanneer onvoorziene gebeurtenissen zijn waardoor het risico teveel bij de Inschrijver lijkt te komen liggen, dan is Opdrachtgever bereid om hierover overleg te voeren. toezegging mag niet worden uitgelegd als een garantie dat er aanpassingen komen. Dat is afhankelijk van de onderbouwing en bestuurlijke goedkeuring.

411	Nvi1-vraag 274 inzake aantal woorden	Het aantal woorden is 3500, 5000, 10500 en 14000. Vraag: als het ondersteunende beeld (bijvoorbeeld een infografic) tekst bevat, dienen wij deze woorden dan mee te tellen? En wat bij een foto waarbij als onderschrift kort wordt uitgelegd wat de foto of afbeelding behelst? U geeft in Nvi-2 aan dat u telt vanaf woord 1, telt u dan ook woorden mee in een header, voetteksten en bijv. paginanummers? We stellen het op prijs dat we het antwoord op deze vraag in een tussentijdse NVI ontvangen, is dit aspect pas duidelijk op 8 september dan is dat eigenlijk te laat (alle inschrijvers zijn immers nu al aan het schrijven en de periode na 8 september omvat een beperkt aantal werkdagen).	Bij de telling van woorden telt u de woorden uit de hoofdtekst die u schrijft voor deze criteria. De woorden op het voorblad en in de inhoudsopgave hoeft u ook niet mee te tellen. Infographics en andere illustraties zijn bedoeld als nadere toelichting, verduidelijking van iets wat in de hoofdtekst wordt uitgelegd. Bij deze onderdelen mogen geen extra toevoegingen op de uitleg in de hoofdtekst worden geplaatst.
412	Aanvullend op vraag 410	Wij verzoeken u het antwoord op deze vraag duidelijk en gespecificeerd te geven. Dus graag exact aangeven welke woorden wel meegeteld worden. Het is bijvoorbeeld gebruikelijk om paginanummering, inhoudsopgave, voorblad en tekst in afbeeldingen niet mee te tellen, mits zij geen aanvullende informatie bevatten maar een enkel toelichting van het beeld.	Zie antwoord op vraag 411.
413	NVI 1, vraag 274 en 275	U geeft voor onderdeel 1 en 2 nu een maximaal aantal woorden aan, waarbij u aangeeft dat overige instructies gelijk blijven. Voor de volledigheid en als gebruikelijk, is het wel toegestaan om titels, kopteksten enz. in een lettergrootte > 11 te gebruiken, eventueel in combinatie met een lettertype lijkend op Calibri? Dit geeft een betere leesbaarheid voor de beoordeelaar, bij gebruik van slechts 1 lettertype, grootte en font wordt het veel platte saaie tekst, en dit geeft niet de juiste stimulans om alles te lezen. Bold, Italic en een groter lettertype voor titels, kopteksten enz. geeft meer variatie en een prettigere leesbaarheid. Gelijk als bij vraag 410 geldt ook hiervoor dat het op prijs gesteld wordt dat het antwoord op deze vraag in een tussentijdse NVI ter beschikking wordt gesteld.	Het is zeker toegestaan om de onderdelen zoals u die beschrijft, zo weer te geven.
414	Document Onderdeel 1 Partnerschap n.a.v. NVI 1 vraag 275 en Nieuw Bijlage 24 checklist vervoer (V2)	U geeft in vraag 275 NVI 1 dat het maximaal aantal woorden voor Onderdeel 1 Partnerschap bij inschrijving op percelen met combinatie met leerlingenvervoer maximaal 5000 woorden mag zijn. In de nieuwe gepubliceerde checklist vermeld u echter dat dit maximaal 4500 woorden mogen zijn. Kunt u bevestigen dat het maximaal aantal woorden voor onderdeel 1 Partnerschap bij inschrijving op perceel 2 en/of 3 en/of 4 maximaal 5000 woorden is. Gezien dat het feit dat iedere inschrijver reeds volop bezig is met het opstellen van deze onderdelen, vragen wij aanbestedende dienst niet te wachten tot het publiceren van het antwoord op 8 september a.s. maar dit z.s.m. te bevestigen.	Dit kan Opdrachtgever bevestigen. Een V3 versie van Bijlage 24 checklist vervoer wordt tegelijk met deze Nvi gepubliceerd.