

Mededeling namens de Opdrachtgever	In het vervolg op het antwoord op vraag 34 stelt de Opdrachtgever het tijdraam waarbinnen de presentaties worden gepland nu bij naar 29 september tot en met 5 oktober. Dit is zuiver ter indicatie en afhankelijk van het aantal inzendingen. Opdrachtgever zal Inschrijvers na ontvangst inzendingen via de berichtenmodule z.s.m. informeren over de exacte planning.
------------------------------------	--

Ref. nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
415	Naar aanleiding van de vragen 64 en 65	Indien twee gelieerde vennootschappen inschrijven en dit onafhankelijk van elkaar willen doen, betekent dit dan feitelijk ook dat de ondernemingen geen weet mogen hebben van de vraag of de andere vennootschap überhaupt inschrijft? Is het in dat kader dan ook van belang dat niet dezelfde personen de inschrijvingen opstellen en de documenten ondertekenen?	Deze ondernemingen mogen best weten of de ander inschrijft. Opdrachtgever wijst hier op het antwoord op vraag 50 uit Nvl 1. Daarin wordt ook uw 2de vraag beantwoord.
416	Verlengde van vraag 100	Zekerheidshalve, indien een inschrijvende partij recent een schadevergoeding heeft betaald die als verplichting door de rechtbank is opgelegd aan de bestuurder en zustervenootschap van de inschrijver (betreffende geschil over uitvoering van een eerdere aanbestede opdracht), is dat dan iets dat bij de facultatieve uitsluitingsgronden moet worden vermeld?	Ja, dat moet daar worden gemeld. Op de UEA (bijlage 2) moet dan ook worden uitgelegd welke zelfreinigende maatregelen zijn genomen.
417	Antwoord bij vraag 43	Als een inschrijver met de laagste prijs onverhoopt afvalt, wordt de prijs opnieuw berekend. Dat lijkt inschrijver een relevante clause. Hoe gaat de aanbestedende dienst om met een inschrijving die aanmerkelijk lager is dan die van andere inschrijvers en met een matige kwaliteit. Daarmee wordt namelijk het onderdeel prijs veel minder relevant en komt het aan op de maximale kwaliteit. Met name bij aan elkaar te relateren vennootschappen is dergelijk gedrag mogelijk niet uit te sluiten maar wel moeilijk aan te tonen. Zal de aanbestedende dienst ook aanbiedingen als ongeldig terzijde leggen van partijen die niet de winnende inschrijver zijn maar waarbij de aangeboden prijzen in de aanbidding abnormaal laag zijn en/of niet voldoen aan het bepaalde in paragraaf 5.4 van de Aanbestedingsleidraad? Immers, die kunnen ook het onderdeel prijs (gunningscriterium) sterk beïnvloeden.	Na opening van de prijskluis zullen de Inschrijvingen op dit onderdeel worden gecontroleerd om vast te stellen of er sprake is van een realistische prijs, zoals uitgelegd in paragraaf 5.4 van de Aanbestedingsleidraad. Wanneer het conform deze uitleg geen realistische prijzen zijn, dan worden die Inschrijvingen terzijde gelegd.
418	Antwoorden bij de vragen 64 en 65	Zekerheidshalve, hoe moet worden gehandeld indien een inschrijver ook over een 50% aandeel in een entiteit beschikt (JV) (net als een andere concurrent vervoerder die ook over 50% van de aandelen beschikt), er sprake is van gezamenlijke zeggenschap en die JV entiteit (ook) kan inschrijven? Moet hier dan getoetst worden aan 2.3 en 3.4.3? Of is in zo een situatie sprake van niet-verbonden entiteiten - geen economische eenheid - (dus geen 3.4.3) die feitelijk gebonden zijn aan de regels van het kartelverbod? Of allebei zoals bijvoorbeeld lijkt voort te vloeien uit de uitleg van de facultatieve uitsluitingsgrond (zoals bedoeld in artikel 2.87 lid 1 onder d) van het Hof van Justitie (HvJ EU 15 september 2022, ECLI:EU:C:2022:689)?	In een dergelijke situatie moet in ieder geval worden getoetst aan paragraaf 2.3 en 3.4.3 van de Leidraad. Daarnaast kan in voorkomend geval het kartelverbod van toepassing zijn.
419	Bijzondere omstandigheden zoals bij een pandemie	Het siert de aanbestedende dienst dat gekozen is voor een vaste vergoeding per maand. Dit biedt inschrijvers een vorm van zekerheid. Daarmee gepaard gaat een volledige vrijwaring ten aanzien van ontwikkelingen in het vervoer. In tegenstelling tot bij overmachtsituaties, wordt hier een pandemie niet beschreven. Covid is hiervan een duidelijk voorbeeld. Gedurende die periode liep 80% van de kosten door, terwijl er niet of nauwelijks gereden werd. Het maandbedrag dekt deze kosten niet. Bent u dan ook bereid inschrijvers ten aanzien van dit soort situaties meer zekerheid te bieden?	Opdrachtgever verwijst hiervoor naar antwoord op vraag 410 (nvl 3). Daar is duidelijk aangegeven dat de opdrachtgever bereid is om in dat soort situaties het overleg met de opdrachtnemer aan te gaan.

420	Samenhang tussen gunningscriterium Duurzaamheid (zie onder andere antwoord op vraag 253) en het antwoord op vraag 80	<p>De situatie kan ontstaan dat de winnende inschrijver(s) toezegt (toezeggen) op 1-1-2026 volledig ZE / hoog percentage te rijden. Kwaadwillende inschrijvers zouden van de door u gehanteerde systematiek (bepaling achteraf per kalenderjaar en relatief beperkte malus) misbruik kunnen maken. Immers, per jaar wordt achteraf bepaald of het toegezegde percentage is behaald. Als dan blijkt dat dit niet het geval is, zal een verbeterplan gevraagd worden. Eer dit vorm heeft gekregen, heeft de aanbestedende dienst al gecommuniceerd over een eventuele verlenging. Als daarvan geen sprake is, kan het maar zo zijn dat er nooit meer dan 38,5% ZE gereden wordt. Het bonus-malus systeem maakt dat niet anders. De malus is in onze optiek een schijntje in verhouding tot de waarde van de opdracht(en), zeker in vergelijking met de besparing indien met (afgeschreven) euro VI voertuigen wordt doorgereden. Rationeel kan door een kwaadwillende inschrijver een keuze worden gemaakt toch niet met duurzame voertuigen te rijden en de beperkte malus te accepteren, ondanks de toezeggingen in de aanbieding. Het verleden laat helaas zien dat dit niet enkel een theoretisch risico is. Concurrenten die de weg naar duurzaamheid wel bewandelen en zich hier ook aan hadden gehouden, worden hiermee evident benadeeld.</p> <p>De aanvullende bonus om eerder te starten met duurzame voertuigen is ook weinig motiverend gezien de investering die daarvoor nodig is. De gekozen beloning daarvoor maakt dat het helaas haast rationeler is niet duurzaam in te schrijven.</p> <p>Inschrijver vraagt zich dan ook af – met het antwoord op vraag 80 in het achterhoofd – of de aanbestedende dienst bereid is meer punten toe te kennen aan inschrijvers die al vanaf de start grootschalig ZE in willen zetten (en zo vanaf het begin van de opdracht kunnen investeren in ZE-voertuigen)? Uiteraard mag dat gepaard gaan met een hogere malus als de duurzaamheidsverplichtingen / toezeggingen niet nagekomen worden. Het zou ook helpen als u zou verduidelijken dat een partij die tijdens de uitvoering niet voldoet aan de duurzaamheidsverplichtingen en eigen aanbieding (de eigen aanbieding dus niet waarmaakt) sowieso niet in aanmerking komt voor een verlenging. Alternatief kan zijn om de overeenkomst initieel zes jaar te laten duren, waardoor de kosten voor het niet voldoen hoger zijn.</p>	<p>Opdrachtgever wijzigt de gunnings- en bonus-/malussystematiek op dit punt niet.</p> <p>Het niet niet nakomen van de eigen aanbieding is een ontbindingsgrond. Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 88 van Nvl 1 en het totale artikel 10 van de Concept-overeenkomst. Wanneer de door u geschetste situatie rondom het besluit tot verlenging zich voordoet en de vervoerder de eigen aanbieding op dit onderdeel niet nakomt en/of het verbeterplan geen spoedige en blijvende verbetering oplevert, dan ligt verlenging niet voor de hand. Wellicht ten overvloede deelt Opdrachtgever mee dat in alle contractjaren, dus ook in de eventuele verlengingsjaren de bepalingen rondom ontbinding en nakomen van de aanbieding gelden.</p>
421	Antwoorden bij vragen 60 en 353	<p>Door 60% van de punten toe te kennen aan kwaliteit is niet gezegd dat kwaliteit de boventoon voert met 60%. De vraag is of binnen die 60% daadwerkelijk veel verschil gemaakt wordt en kan worden tussen de inschrijvers. Gezien de scoreopbouw en het gevraagde is dat voor de meeste kwalitatieve onderdelen niet de verwachting (mogelijk is dit anders bij het interview). Dat betekent dat de prijs en het interview waarschijnlijk van doorslaggevende betekenis zullen zijn. Bent u zich hiervan bewust en is dat gewenst (mogelijk is dit door de aanbestedende dienst nog niet echt voorzien)?</p>	<p>Opdrachtgever verwijst hiervoor naar het antwoord op vraag 353. Uw verwijzing naar vraag 60 kunnen wij niet aan dit onderwerp koppelen.</p> <p>U spreekt over 'interview.' Opdrachtgever wijst erop dat het een casus met bijbehorende uitleg betreft. Opdrachtgever wijst voor de bewuste keuze van de zwaarte van de casus op de antwoorden bij vragen 352, 93 en 226.</p>

422	Antwoord bij vraag 347	<p>Het is mogelijk een boze gedachte (en verboden bovendien) maar wat als twee aan elkaar gerelateerde partijen inschrijven, waarbij er bewust een inschrijving bij zit met een heel lage prijs waardoor de kwaliteit voor de andere inschrijvers het enige relevante criterium wordt. Wat als die goedkope inschrijver dan niet door de verificatie komt omdat niet alle documenten overlegd kunnen worden. Wordt die partij dan uitgesloten en gaat de prijsbeoordeling dan opnieuw?</p>	<p>Opdrachtgever heeft het vermoeden dat u hier doelt op een bewuste opzet van de twee aan elkaar gerelateerde partijen om de gunning te beïnvloeden.</p> <p>In de stukken staat inderdaad dat een gegunde partij wordt uitgesloten wanneer gevraagde bewijsstukken niet binnen gestelde termijnen geleverd kunnen worden. Opdrachtgever wijst erop dat Inschrijvers bij het doen van een Inschrijving en het invullen van de UAE wel aangeven over deze bewijsstukken te beschikken. Eigenlijk hoort Inschrijver de beschikbaarheid van bewijsstukken bij Inschrijving al in orde te hebben. Eigenlijk mag het dus niet voorkomen dat ze binnen de termijnen niet geleverd kunnen worden. Met het niet indienen van deze bewijsstukken na voorlopige gunning, maakt Inschrijver misbruik van de EU-richtlijnen dat het doen van Aanbestedingen administratief zo simpel mogelijk worden gehouden. Vanuit deze richtlijnen is Opdrachtgever verplicht om de bewijsstukken alleen bij de gegunde partij op te vragen.</p> <p>Wanneer Opdrachtgever met deze situatie wordt geconfronteerd dan zal Opdrachtgever zich op het standpunt stellen dat bewijsstukken al bij Inschrijver aanwezig moesten zijn bij het doen/indienen van de Inschrijving. Het op tijd aanleveren aan Opdrachtgever moet dan eigenlijk mogelijk zijn. Wanneer Inschrijver ervoor kiest om de gevraagde en dus al bij Opdrachtgever beschikbare bewijsstukken op verzoek van Opdrachtgever niet ter beschikking te stellen, dan zal Opdrachtgever juridische stappen overwegen om deze levering van bewijsstukken af te dwingen en aanvullend onderzoeken of hierbij sprake is van een afgesproken beïnvloedingstactiek met andere inschrijvers. Opdrachtgever behoudt zich dan het recht voor om in deze ook te bepalen hoe groot de schade is die hierdoor wordt geleden en deze dan te verhalen op de Gegunde Inschrijver die de bewijsstukken niet wil overleggen.</p>
423	Antwoord bij vraag 333	<p>In antwoord op vraag 333 geeft de aanbestedende dienst aan dat kwaliteit bij de vraag of verlengd zal worden een rol zal spelen. Als de klanttevredenheid goed is, kan er dan vanuit gegaan worden dat de opdracht wordt verlengd? In antwoord op vraag 80 geeft u aan dat het de intentie is om de overeenkomst acht jaar te laten duren. Iets van houvast is voor inschrijvers natuurlijk van belang. Inschrijvers kunnen onmogelijk gokken op een verlenging en zullen anders mogelijk kosten in de vier jaar moeten verdisconteren. Dat maakt de opdracht mogelijk onnodig duur. Indien de klanttevredenheidsresultaten goed zijn mag er dan vanuit gegaan worden dat conform de genoemde intentie de vier jaar verlening zal worden verleend?</p>	<p>Daar kan niet op voorhand van worden uitgegaan. Duidelijk is dat de scores op klanttevredenheid slechts één van de indicatoren is die de kwaliteit van de dienstverlening bepalen.</p>
424	Antwoord bij vraag 329	<p>Hierin wordt aangegeven dat niet op basis van onredelijke gronden toestemming voor het inzetten van derden zal worden onthouden. Kunt u volledigheidshalve bevestigen dat als een uitsluitingsgrond van toepassing is op de onderaannemer, dat een redelijke grond kan zijn om de onderaannemer niet toe te laten? In dat kader, wordt aan de onderaannemer gevraagd of uitsluitingsgronden van toepassing zijn?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 425.</p>
425	Antwoord bij vraag 145	<p>Waarschijnlijk onbedoeld kan de beantwoording zo worden uitgelegd dat uitsluitingsgronden enkel van toepassing zijn op derden die worden ingezet in het kader van de geschiktheidseisen. Daarmee kunnen wel heel makkelijk waarborgen worden omzeild. Stel dat bijvoorbeeld vast staat dat die derde een aanbestedende dienst heeft omgekocht, terroristische misdrijven heeft gepleegd, faillissementsfraude heeft gepleegd, is veroordeeld voor mensenhandel of een mededingingsrechtelijke overtreding heeft begaan bij andere aanbestedingen, dan wilt u toch de mogelijkheid hebben zo een partij niet toe te laten als derde/onderaannemer, ongeacht de vraag of die partij ook wordt ingezet om te voldoen aan een geschiktheidseis?</p>	<p>Vraag 145 ging volgens Opdrachtgever o.a. over de vraag of onderaannemers waarop een beroep wordt gedaan om te voldoen aan de geschiktheidseisen een UEA moeten invullen. Deze vraag heeft Opdrachtgever bevestigend beantwoord met de strekking dat indienen van een UEA niet hoeft voor onderaannemers waarop géén beroep wordt gedaan vanwege de geschiktheidseisen. Dat neemt niet weg dat Opdrachtgever actief zal onderzoeken of er sprake is van uitsluitingsgronden bij onderaannemers waar rekening mee gehouden moet worden. Wanneer nodig zal via de Inschrijver aan onderaannemer worden gevraagd te verklaren of er sprake is van een van de uitsluitingsgronden. Wanneer er dan sprake is van een uitsluitingsgrond zal nader onderzoek plaatsvinden. Op basis van dit onderzoek wordt dan besloten of de goedkeuring aan de inzet van deze onderaannemer onthouden wordt. Opdrachtgever vindt dit de juiste werkwijze om te voorkomen dat ondernemers voor deze weg kiezen in plaats van het doen van een eigen Inschrijving.</p>

426	Antwoord bij vraag 80	Zou het een oplossing kunnen zijn de opdracht tenminste 6 jaar te laten duren met de mogelijkheid van twee jaar verlenging? De motivering van de lange looptijd door de aanbestedende dienst is daarmee ook plausibeler. Daarmee wordt inschrijvers immers in ieder geval meer zekerheid geboden, kunnen zij waarschijnlijk scherper offreren en een betere kwaliteit leveren en tegelijkertijd blijft de gewenste druk om goed te presteren bestaan (doordat onzeker is of verlenging plaatsvindt). Zo niet, waarom niet?	Opdrachtgever blijft bij het antwoord op vraag 80. In het antwoord is uitgelegd waarom de daar genoemde redenatie nodig is. De looptijd en verdeling in de aangegeven jaren is een bewuste( bestuurlijke) keuze van de Opdrachtgever.
427	Vraag n.a.v. vraagnummer 38	Het gegeven antwoord maakt ons nog niet duidelijk wat u hier verwacht. U heeft de vraag uit de vorige publicatie: "Onder welke omstandigheden zou er volgens u reden zijn om de geboden prijs en/of gevraagde kwaliteit ter discussie te stellen?" aangepast naar "Wanneer zou er volgens u reden zijn om de geboden prijs en/of gevraagde kwaliteit ter discussie te stellen?" In onze optiek is er bij de beantwoording van beide varianten van de vraag altijd sprake van een voorbehoud in het antwoord op deze vraag, tenzij je het korte antwoord 'nooit' geeft. Het voelt nu een beetje als het ontlocken van een statement, waardoor het in een latere fase (juridisch) complexer wordt voor inschrijvers om in een overmachtssituatie deze discussie aan te gaan. Kunt u bevestigen dat dit niet uw intentie is en dat u in geval van onvoorziene omstandigheden en overmacht altijd bereid bent het gesprek met leveranciers aan te gaan met als doel om samen naar oplossingen te kijken?	Opdrachtgever verwijst naar de antwoorden op de vragen 389 en 410. Zie ook het antwoord op vraag 419.
428	ISO-certificaten	U geeft aan dat onderaannemers die als vervoerder gaan rijden niet hoeven te beschikken over ISO 9001 en ISO 14001 (wel het TX-keurmerk voor taxibedrijven). In NVI-vraag 214 geeft u echter aan dat als inschrijver voor het callcenter werkt met een onderaannemer deze dan ook dient te beschikken over het ISO14001 certificaat voor milieu. Is het B-corp certificaat ook voldoende? Zo nee, gaat u ermee akkoord dat het ISO-14001 certificaat door die onderaannemer uiterlijk binnen 6 maanden na start van de opdracht wordt behaald?	Het B-Corp certificaat is in dit geval toegestaan en voldoende.
429	Nvi vraag 149	Door het maximaal aantal punten toe te kennen aan de laagste beoordelingsprijs terwijl deze Inschrijver het perceel niet meer kan winnen, verandert voor dat perceel feitelijk de weging Kwaliteit (60%) – Prijs (40%). Dat is niet in overeenstemming met hetgeen u stelt in de leidraad bij 5.1. We verzoeken u te bevestigen dat Inschrijvers die het perceel niet langer kunnen winnen niet meegenomen worden in de beoordeling.	Opdrachtgever bevestigt dit niet. Opdrachtgever merkt volledigheidshalve op dat uw verwijzing "Nvi vraag 149" over een ander onderwerp gaat dan het onderwerp van deze vraag.
430	Nvi vragen 170 en 368	U geeft aan dat u bewust heeft gekozen voor 95% stiptheid. We verzoeken u: a) Toe te lichten waarom u de stiptheidseis van 92% in de huidige opdracht verhoogt naar 95% in de nieuwe opdracht; b) De resultaten van de afgelopen jaren te delen; c) Indien u geen resultaten deelt en/of deze niet beschikbaar zijn toe te lichten waar u de 95% op heeft gebaseerd.	Opdrachtgever antwoord op: a. het gekozen percentage van 95% is een gangbaar percentage voor dit soort opdrachten en bij dit contract heeft opdrachtgever daar bewust voor gekozen. Opdrachtgever acht dit percentage ook als reëel en haalbaar; b. de resultaten van afgelopen jaren zullen niet worden gedeeld omdat dit iets zegt over de prestaties van de huidige vervoerder en die informatie hoort binnen de vertrouwelijkheid van het contract te blijven; c. zie s.v.p. het antwoord op onderdeel a.
431	Nvi vraag 322	Door de formulering van uw antwoord lijkt er een nieuwe eis te zijn ontstaan. We verzoeken u te bevestigen dat een geldend certificaat PSO-trede 3 geen vereiste is en het voldoen aan de gestelde 5% norm ook volstaat.	Opdrachtgever verwijst naar het antwoord op vraag 380 in Nvi 2.
432	Nvi vraag 121 en 147	De antwoorden op de vragen 121 en 147 lijken elkaar tegen te spreken. We verzoeken u de bonus/malus m.b.t. ZE-voertuigen en ZE-kilometers te verduidelijken met een rekenvoorbeeld.	Vraag 121 gaat over het vaststellen van de malus. Het antwoord "Vanaf 1-1-2026 zal de malus worden bepaald op percentage ZE-kilometers ten opzichte van aangeboden, tot dan op percentage ZE-voertuigen." Dit is een nadere uitwerking en geeft aan dat de malus tot 1-1-2026 wordt berekend aan de hand van het percentage ZE-voertuigen. Vraag 147 gaat alleen over de bonusregeling die misschien (afhankelijk prestaties) mogelijk wordt in de eerste 2 jaar. Voor wat betreft de bonus (alleen eerste 2 jaar) staat een verhelderend voorbeeld in vraag 325. De berekeningen van de eventuele malus zijn goed zelf te maken aan de hand van paragraaf 2.4 in Bijlage 20.

433	Nvl vraag 12	We verzoeken u te bevestigen dat dit proces nooit langer dan 5 + 30 dagen duurt.	Volgens Opdrachtgever is dit de essentie van het antwoord op vraag 12. Ook wijst Opdrachtgever dat in de implementatieperiode het facturatieproces met elkaar wordt afgestemd.
434	383 NVI 2 en vraag 321 NVI 1	In uw antwoord geeft u aan dat de aanbestedende dienst aan zal geven wat de declarabele kilometers zijn waar de inschrijvende partijen vanuit moeten gaan en op basis waarvan de inschrijftarieven bepaald moeten worden. Voor een gedegen kostprijs calculatie is het van essentieel belang om het ritvolume te kennen dat correspon-deert met de door de aanbestedende dienst opgegeven aantallen declarabele kilometers. Wij verzoeken u per perceel de aantallen WMO ritten en leerlingenvervoer / jeugdwet vervoer ritten op te ge-ven die behoren bij de opgegeven aantallen declarabele kilometers.	De door de opdrachtgever aangegeven declarabele kilometers zijn gebaseerd op de ritgegevens van 2022 (Regiotaxi) en schooljaar 2022-2023 (LLV en jeugdwet). Daarnaast is rekening gehouden met de uitgangspunten zoals die in de Aanbestedingsleidraad en PvE's en Nvl's zijn opgenomen. Denk daarbij o.a. aan toeslagen etc.
435	382 NVI 2	NIEUWE BIJLAGE N.A.V. VRAAG 382 NVI 2. Wij verzoeken u voor het leerlingenvervoer van de percelen 2, 3 en 4 aan te geven van hoeveel leerlingritten voor het schooljaar 2022/2023 u uitgegaan bent ter bepaling van het aantal declarabele kilometers.	Uitgegaan is van de gegevens zoals die in bijlage 7B zijn aangegeven geextrapoleerd naar 40 weken. Zie verder ook het antwoord op vraag 434.
436	382 NVI 2	NIEUWE BIJLAGE N.A.V. VRAAG 382 NVI 2. Het aantal vermelde toeslag kilometers bij het WMO vervoer voor alle percelen komt ons onwaarschijnlijk laag voor. •Kunt bevestigen dat hier ook de toeslagen voor rolstoelvervoer in meegenomen zijn ? Wij verzoeken u per perceel voor het WMO vervoer een specificatie aan te leveren per toeslag categorie van de toe-slagkilometers voor het WMO vervoer.	De toeslag voor rolstoelvervoer Wmo is niet correct verwerkt in de bijlage met de declarabele kilometers. De juiste gegevens zijn als bijlage bij deze Nvl gevoegd (op deze bijlage staat nu ook meer informatie n.a.v. vraag 443).
437	381 NVI 2	In de beantwoording van vraag 381 van NVI 2 geeft u aan dat de aanbestedende dienst voor Perceel 4 niet beschikt over informatie welke leerlingen onder het Jeugdwet Vervoer vallen. Hoe zijn de toeslag kilometers voor het Jeugdwet vervoer van perceel 4 verwerkt in de Nieuwe bijlage n.a.v. vraag 382 NVI 2.	In die bijlage is voor perceel 4 geen rekening gehouden met de toeslag voor het jeugdwetvervoer. Dat omdat niet bekend is wat jeugdwetvervoer is.
438	381 NVI 2	In de beantwoording van vraag 381 van NVI 2 geeft u aan dat de aanbestedende dienst voor Perceel 4 niet beschikt over informatie welke leerlingen onder het jeugdwet vervoer vallen. Dit betekent in essentie dat wij een aanname moeten doen voor het aantal leerlingen dat valt onder het jeugdwet vervoer. Wij verzoek u een indicatie aan te geven voor het aantal leerling ritten dat valt onder her Jeugdwetvervoer , zodat alle inschrijvende partijen kunnen rekenen met dezelfde kwantiteiten.	Het is niet mogelijk om een redelijke indicatie te geven over het aantal deelnemers in het jeugdwetvervoer voor perceel 4.
439	Nvl (vraag 381)	Gezien de afwijkende afrekenmethodiek voor leerlingen- en Jeugdwetvervoer, zijn deze gegevens benodigd voor de calculatie. Kunt u de uitsplitsing in leerlingen en Jeugdigen alsnog verstrekken? Eventueel een percentage van ritten per week (uitgesplitst in LLV en Jeugdwetvervoer).	Voor perceel 2 en 3 is die uitsplitsing opgenomen in bijlage 7B. Voor perceel 4 is dat niet mogelijk.
440	Nvl (vraag 36)	Een planning mag als separaat overzicht worden toegevoegd. Tellen deze woorden ook mee in het maximaal aantal woorden?	De tekst op dit overzicht wordt niet meegeteld. Zie ook de Mededelingen die Opdrachtgever heeft gedaan bij Nvl 3.
441	Leidraad (5.3.4) en Nvl 1 (vraag 211)	U geeft aan dat de twee afgevaardigden tijdens de presentatie het woord kunnen geven aan de derde persoon. Telt de (eventuele) bijdrage van de derde persoon ook mee in de beoordeling?	In het antwoord op vraag 211 staat uitgelegd 'hoe en waarom' een derde persoon het woord kan worden gegeven. Wanneer de 2 verantwoordelijk voor de presentatie deze derde persoon het woord geven, dan is dit een onderdeel van de aanpak van de casus en wordt het daardoor onderdeel van de beoordeling.
442	Rittenbak GVV	Bij perceel 4 staat bij elke deelnemer als vervoerstype "Leerlingenvervoer/Jeugdwet". Dit lijkt ons niet correct. Het is voor het tarief van belang te weten per cliënt of dit een jeugdwet of een leerlingenvervoercliënt is. Kunt u dit aangeven?	Nee, dat kunnen we niet aangeven.
443	Rittenbak WMO & PvE B p.34	In het overzicht "Aantal declarabele kilometers voor bepaling kilometerprijs" wordt per perceel het aantal declarabele toeslagkilometers gegeven. Kunt u (bij voorkeur per WMO-rit) aangeven wat het aantal toeslagkilometers bedraagt, aangezien het opgegeven aantal volgens ons niet overeenkomt met de gegeven aantallen op pagina 34 van het 'PvE WMO-vervoer' en de gegevens uit de rittenbak. Zo niet, kunt u dan een onderbouwing aanleveren van het aantal opgegeven toeslagkilometers WMO?	Zie antwoord op vraag 436.

444	Nvl1-vraag 39	Kunt u uitgebreider toelichten wat u verstaat onder het aansluiten van de compliance-regeling en/of bedrijfsvoering op de cultuur van de samenwerking?	Compliance ziet vooral toe op het zelf continu zeker stellen dat een organisatie volgens geldende wet- en regelgeving, en de zelf opgestelde normen en regels werkt en op het bewaken van de integriteit. Ook moet er zelftoezicht zijn op het werken volgens de contractvoorwaarden. Dit kan op papier en in de bedrijfsvoering tot uiting worden gebracht. Opdrachtgever wil dus graag zien hoe u deze zaken oppakt vanuit de door u voorgestane cultuur.
445	Nvl1-vraag 12	Met uw antwoord geeft u aan dat de betalingstermijn in feite 5+30 = 35 dagen is. Dit is wettelijk niet toegestaan (de wet regelt dit "richting het MKB", doch Inschrijvers zullen voor een deel MKB betreffen). Vraag: is het mogelijk dat de opdrachtgever de wettelijke termijn van 30 dagen in de overeenkomst opneemt?	De 5 dagen zijn bedoeld als controletermijn op conceptfacturen. De betalingstermijn van 30 dagen start vanaf de indiening van de facturen bij de gemeenten. Opdrachtgever wijst hier nogmaals op de laatste zin in het anwtoord op vraag 12 "Het definitieve facturatieproces wordt in de implementatieperiode met elkaar afgestemd." Opdrachtgever heeft de duidelijke intentie om dit proces te bespoedigen.
446	Nvl1-vraag 107	Klopt het antwoord op vraag 107 wel? Het vervoersgebied reikt toch ook het gebied buiten de gemeentegrenzen?	Het antwoord op vraag 107 is correct met dien verstande dat er ook ritten naar bestemmingen buiten dat vervoersgebied (het binnengebied) gemaakt kunnen worden mits dat begin of eindpunt gelegen is binnen het genoemde vervoersgebied. (het binnengebied).
447	Nvl-2 381	Opdrachtgever kan niet aangeven of een deelnemer onder leerlingenvervoer of jeugdwetvervoer valt. Terwijl dit essentieel is voor de toeslag / prijs. Voor inschrijvers is dit essentieel om een goede calculatie te kunnen maken. Daarom willen wij de opdrachtgever nog eens met klem vragen of hier echt geen aanvullende informatie over verstrekt kan worden, en als dat niet het geval is, hoe hier dan mee omgegaan moet worden om een "level-playing field" tussen inschrijvers te garanderen.	Zie het antwoord op de vragen 437, 438 en 439. Level playing field ontstaat doordat de opdrachtgever heeft aangegeven wat het aantal declarabele kilometers is waar het tarief op moet worden bepaald. Uiteraard dient daarbij ook rekening gehouden te worden met de vaste vergoedingen zoals die door de opdrachtgever zijn aangegeven.