

Nota van Inlichtingen 2: Dienstverlening Passenger Reduced Mobility (PRM)			
Vraag num-mer	Paragraaf of referentie	Vraag	Antwoord Eindhoven Airport (EANV)
1	Uitnodiging tot Inschrijving, Par. 7.3.1, pg. 30 (een-na-laatste bulletpoint)	Er wordt gevraagd te beschrijven hoe Opdrachtnemer omgaat met afwijkingen en incidenten. In de Definities worden deze benamingen ('afwijkingen' en 'incidenten') niet genoemd. Kan Opdrachtgever beide benamingen aub nader specificeren? Is een afwijking bijv. een niet-aangemelde PRM of een te laat binnenkomend vliegtuig? Is een incident een PRM die de vlucht mist of schade door Ambulift aan een vliegtuig?	Het gaat hier om zaken die afwijken van het normale PRM proces. Dat kunnen niet aangemelde PRM zijn die te laat op de luchthaven aankomen of bijv. vertraagde vluchten etc. Safety en security incidenten kennen een eigen proces. Zie PvE hoofdstuk Security en hoofdstuk Safety.
2	Programma van Eisen, Par. 4.1.3 + 4.1.4, pg. 21	Er wordt gesproken over ad hoc en niet-reguliere aanmeldingen. Is het correct dat ad hoc en niet-reguliere aanmeldingen in het totaal aantal aangemelde PRM per jaar (38.075, zie Uitnodiging tot Inschrijving, Par. 1.4, pg. 5) vallen, of zijn dit enkel de regulier aangemelde PRM?	Dit zijn alle aanmeldingen.
3	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 4	Opdrachtgever geeft hier in haar antwoord aan dat een jaarrekening die beoordeeld is door een onafhankelijke accountant voldoende inzicht geeft. Hieruit maakt Opdrachtnemer op dat de inschrijvende entiteiten over 2022 minimaal een door een accountant beoordeelde jaarrekening dienen te overleggen inclusief daarbij horende verklaring m.b.t. de inschrijvende entiteit, oftewel er dient door een accountant minimaal beperkte mate (controle is dus ook voldoende, daar dit redelijke mate van zekerheid biedt) van zekerheid afgegeven te zijn bij de betreffende jaarrekening. Indien een inschrijvende entiteit dit niet kan overleggen wordt zij uitgesloten van inschrijving, aangezien de solvabiliteit niet op betrouwbare wijze kan worden getoetst. A) Kan Opdrachtgever bevestigen dat bovenstaande klopt? B) Indien bovenstaande niet klopt graag een nadere toelichting op wat Opdrachtgever met haar antwoord bedoelt.	De solvabiliteitsratio is duidelijk gedefinieerd in geschiktheidseis MG1. Een ondernemer kan krachtens art. 2.91 Aw zijn financiële en economische draagkracht in ieder geval aantonen door onder andere overlegging van jaarrekeningen of uittreksels uit de jaarrekening. Het zou disproportioneel zijn indien Opdrachtgever een goedkeurende accountantsverklaring zou verlangen van een volgens Boek 2 Burgerlijk Wetboek niet jaarrekeningplichtige of controleplichtige onderneming. Opdrachtgever zal voor die ondernemingen een beoordelings- of samenstellingsverklaring bij gunning als afdoende beschouwen. Als er bij Opdrachtgever gerede twijfel bestaat over (de deugdelijkheid van) een jaarrekening zal zij onderzoek verrichten.
4	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 4	Vanuit oogpunt van de Opdrachtnemer is de branche waarin de Tender wordt uitgeschreven, namelijk 'luchtvaart', sprake geweest van moeilijke jaren door COVID-19. De overheid heeft hier middels NOW hulp geboden. Echter was de tegemoetkoming maximaal 90%, waardoor ieder bedrijf in deze branche heeft moeten interen op hun vermogen. Daarnaast is de luchtvaartsector sterk aangetrokken in 2022, wat flinke investeringen (training personeel, extra recruitment) heeft gevraagd van ondernemingen om weer op het oude niveau te kunnen acteren, wat extra kosten met zich mee heeft gebracht. Dit werd ook zichtbaar op de luchthavens door de lange rijen bij o.a. de beveiliging. Op grond hiervan is Opdrachtnemer van mening dat een solvabiliteit van 15%-20% voldoende is. Is Opdrachtgever akkoord met een solvabiliteitspercentage van 15%?	Opdrachtgever zal de uitgevraagde solvabiliteitsratio van 0,25 naar 0,20 verlagen, gelet op het algemene gemiddelde in combinatie met het proportionaliteitsbeginsel. Verdere verlaging zal niet plaatsvinden omdat er geen branchespecifieke solvabiliteitsratio voorhanden is.
5	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 7	Opdrachtnemer begrijpt dat het model nu de mogelijkheid biedt om extra kosten in rekening te brengen indien het % PRM aantallen verder toeneemt in relatie tot de passagiersaantallen én dat Opdrachtgever rekening houdt met huidige kostenniveau en CAO-stijgingen, echter verklaart dit ons inziens niet waarom het bodembedrag en plafondbedrag niet evenredig mee stijgen met de stijging in aantal PRM, oftewel: waarom is de prijs per PRM vorig jaar €45 - €60 en dit jaar €43 - €58? Zou u dit toe kunnen lichten?	Het plafondbedrag is bijgesteld (+10%) naar boven waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het huidige kostenniveau voor de PRM-dienstverlening. Daarbij is Aanbesteder ervan overtuigd dat er voldoende aanbod is voor de PRM dienstverlening binnen het gestelde kader.
6	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 7	Er wordt door Opdrachtgever aangegeven dat het bodem- en plafondbedrag is vastgesteld o.b.v. huidige kostenniveau waarbij rekening is gehouden met de CAO afspraken t/m 2025. Opdrachtnemer ziet niet met welke waarden en uitgangspunten hier rekening is gehouden door Opdrachtgever. Indien de PRM-Tender uit 2023 als uitgangspunt wordt genomen, is er sprake van een bodem- en plafondbedrag van respectievelijk 1.500.000 en 2.000.000. Er vanuit gaande dat Opdrachtgever in 2023 de bedragen ook heeft getoetst aan het toen geldende kostenniveau, zou dat een goede basis moeten zijn voor de huidige Tender. In vergelijking is er sprake van twee belangrijke ontwikkelingen: a) Stijging in de CAO. Indien de minimum uurlonen o.b.v. de CAO in 2024 met 2025 van al de schalen worden vergeleken is er sprake van een stijging van 153,32 naar 175,83, hetgeen een stijging van het minimum betreft van 14,7%. b) Stijging in het aantal PRM. Er is sprake van een stijging van 33.181 naar 38.075. Dit is een stijging van 14,7%. Indien bovenstaande geprojecteerd wordt op het bekende bodem- en plafondbedrag uit voorgaand jaar zou dat resulteren in een nieuw bodem- en plafondbedrag van respectievelijk 1.973.413 tot 2.631.218. Aanvullend op bovenstaande heeft Opdrachtnemer zich verdiept in de PRM levy op de verschillende luchthavens in Nederland in 2023, waarbij sprake is van dezelfde kostencondities. Hierbij valt het volgende op: 1. Schiphol: 1,34 euro per vertrekkende passagier (Website Schiphol) 2. Eindhoven Airport: 0,6 euro per vertrekkende passagier (havengelden document) In 2024 betreft dit: 1. Schiphol: 1,85 euro per per vertrekkende passagier (Website Schiphol) 2. Eindhoven Airport: 0,76 euro per vertrekkende passagier (havengelden document) De stijging op Schiphol is daarmee procentueel gezien 9% hoger dan op Eindhoven. De kostenbasis blijft gelijk, gezien beide luchthavens op hun maximale aantal VLB's zitten. Mede in relatie tot het eerste punt inzake het verschil tussen de indexatie t.o.v. voorgaand jaar door Opdrachtgever en de werkelijke kostenstijgingen o.b.v. aantal PRM en CAO, begrijpt Ondernemer niet in welke context het bodem- en plafondbedrag is vastgesteld op basis van het huidige kostenniveau. Kan Opdrachtgever, gezien bovenstaande uiteenzetting het bodem- en plafondbedrag aanpassen naar respectievelijk 1.973.413 tot 2.631.218? Indien Opdrachtgever hier niet mee wenst in te gaan, ontvangt Opdrachtnemer graag een onderbouwing die aantoont dat werkelijk is uitgegaan van het huidige kostenniveau, en waarom dit in grote mate afwijkt van de andere luchthavens in Nederland.	Zie het antwoord op vraag 5. Daarnaast wordt opgemerkt dat in de opgenomen PRM levy alle PRM gerelateerde kosten zijn opgemomen, wat niet overeenkomt met hetgeen in deze aanbesteding als dienstverlening/scope wordt uitgevraagd.
7	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 7/8	Opdrachtgever geeft hier aan dat het model de mogelijkheid biedt om om extra kosten in rekening te brengen indien het aantal PRM stijgt. Echter, middels dit model vormt een daling van het aantal PRM een direct risico voor de Opdrachtnemer, met name in de periode van de baansluiting. De door Opdrachtgever voorgestelde 30k tegemoetkoming per maand, zou betekenen dat er o.b.v. het minimumloon rekening is gehouden met nog geen 14 FTE als vaste kosten (zonder daarbij rekening te houden met benodigd materieel en met personeel samenhangende additionele kosten buiten het standaard salaris). Hiermee lijkt te worden verondersteld dat de personeelspopulatie volledig variabel moet zijn in de huidige arbeidsmarkt. Op basis van de kennis van de Opdrachtnemer is het huidige niveau dat wordt gedekt onvoldoende gezien de huidige marktomstandigheden. A) Op welke wijze is door Opdrachtgever de maandelijks 30k getoetst en afgezet tegen de vaste kosten voor de inschrijvende partijen en met welke uitgangspunten is hier rekening gehouden? B) Is Opdrachtgever bereid de hoogte van de tegemoetkoming van 30k per maand te herzien m.b.t. de periode van de baansluiting? C) Indien Opdrachtgever niet bereid is de hoogte van de tegemoetkoming in de periode van de baansluiting aan te passen, op welke wijze is dit verdisconteerd in het PRM tarief over de contractduur?	De 30K is een tegemoetkoming in een periode dat Eindhoven Aiport, tijdens de baansluiting, geen gebruik maakt van de dienstverlening. Het is niet het doel om de kosten 100% te dekken. Het is ook niet uitgesloten dat het aantal PRM's in gelijkmate afneemt met de periode van baansluiting.
8	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 9	Het antwoord op deze vraag lijkt geen antwoord te geven op de vraag. Het antwoord op vraag 21 is identiek aan het antwoord op vraag 9. Kan Opdrachtnemer alsnog antwoord geven op de volgende vraag?: "Er wordt genoemd dat Opdrachtnemer zorgt voor een effectieve samenwerking met de Grondafhandelaren t.b.v. het halen van de door de airline opgelegde On Time Performance and kritische time stamp. In dit PRM-contract met Opdrachtgever worden reeds KPI's genoemd; komen KPI's met de Airlines daar bovenop?"	Nee die komen daar niet bovenop.

9	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 31	Opdrachtgever geeft hier aan dat het gaat om een verklaring van een accountant bij de opgave van het aantal PRM. Hier gaat het om specifieke werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden door een accountant, waar een specifiek controleprotocol onder dient te liggen. Controleprotocollen dienen te worden getoetst door de werkgroep controleprotocollen van de NBA op uitvoerbaarheid door accountants. A) Gezien Opdrachtgever deze eis stelt, ontvangt Opdrachtnemer graag het onderliggende controleprotocol inclusief bewijs dat deze getoetst is door de werkgroep controleprotocollen. B) Indien er geen sprake is van een getoetst controleprotocol, vraagt Opdrachtgever aan Opdrachtnemer deze eis te verwijderen, daar deze dan niet uitvoerbaar is.	Met betrekking tot KPI 3.1 heeft het volgende te gelden: Toelichting financiële audit: a. Opdrachtnemer verstrekt jaarlijks en op verzoek van Opdrachtgever een door een accountant goedgekeurde rapportage (STANDAARD 3000) ten aanzien van het totaal aantal PRM afhandelingen en aan Opdrachtgever in rekening gebrachte PRM afhandelingen. b. Opdrachtnemer dient er rekening mee te houden dat ten behoeve van de jaarlijkse rapportage op basis van STANDAARD 3000 er eenmalig inrichtingskosten gemaakt moeten worden door Opdrachtnemer naast de jaarlijkse rapportagekosten. Zie voor meer informatie op de site van de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants https://www.nba.nl c. Opdrachtnemer dient daarmee tenminste aannemelijk te maken dat: – De PRM afhandeling is uitgevoerd door Opdrachtnemer; – De PRM afhandeling rechtmatig is gefactureerd door Opdrachtnemer. d. Opdrachtnemer dient uiterlijk 60 werkdagen ná het einde van het boekjaar boven genoemde Controleverklaring af te geven. e. Mocht op basis van de financiële audit ofwel de STANDAARD 3000 een afwijking worden geconstateerd op de realiserde aantallen PRM, dan dient alsnog een verrekening plaats te vinden. f. Opdrachtnemer dient de PRM administratie gescheiden te voeren van andere (financiële) administraties. g. Maandelijks worden de aantal PRM afhandelingen doorgegeven door een opgave aan Opdrachtgever door Opdrachtnemer t.b.v. facturatie.
10	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 34	In het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar "de Algemene inkoopvoorwaarden IT & Systemen". Waar is dit bestand te vinden? Wordt hier Bijlage 1 of Bijlage 15 uit deze Aanbesteding bedoeld?	Data die gedeeld moet worden staat deels vermeld in het PvE en deels in de Voorwaarden voor afhandelen.
11	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 36	Opdrachtgever geeft aan dat zij verwacht dat de CAO in lijn met de CPI gaat meebewegen. Opdrachtnemer begrijpt niet waarom Opdrachtgever wenst af te wijken van de werkelijke grondslag voor de kostenstijgingen voor de inschrijvende partijen op basis van een 'verwachting' die Opdrachtgever heeft. Graag ontvangt Opdrachtnemer een feitelijke onderbouwing die laat zien waarom Opdrachtgever van mening is af te moeten wijken van een indexatie op basis van werkelijke loonstijgingen. Indien hier geen sprake van is graag de grondslag voor de indexatie wijzigen naar de werkelijke loonstijging conform de CAO Passagiers- en Bagageafhandeling.	CPI is een algemeen erkend indexcijfer voor stijging van kosten. CAO aanpassingen worden over het algemeen afgeleid van deze CPI echter vinden deze pas later plaats. De CAO wordt later vastgesteld en is onderhevig aan aanpassingen (met terugwerkende kracht). Voor afhandeling is er de afgelopen jaren een grote inhaalslag gemaakt. Met deze contractuele ingangsdatum is dit werkbaar.
12	Nota van Inlichtingen 1, Vraag 58	In het antwoord op deze vraag wordt genoemd dat Opdrachtgever in de eerste contractperiode niet bereid is om over aanpassing van het tarief te overleggen indien er substantieel veel/meer gebruik wordt gemaakt van de nieuwe callpoints zoals gehanteerd door Opdrachtgever. A) Kan Opdrachtgever deze uitgangspunten nader toelichten zoals die zijn meegenomen in de berekening van bodem- en plafondbedrag, oftewel hoeveel passagiers gaan gebruik maken van de verschillende callpoints (graag te specificeren per callpoint)? B) Indien er geen informatie beschikbaar is over het PRM-gedrag mbt gebruik callpoints, kan er wellicht referentiemateriaal op dit gebied vanuit andere luchthavens binnen de Schiphol Group beschikbaar worden gesteld? C) Indien hier geen rekening mee is gehouden het verzoek aan Opdrachtgever om het bodem- en plafondbedrag hierop te passen inclusief een toelichting van de hierbij gehanteerde uitgangspunten.	Opdrachtgever heeft hier geen aantallen voor. Als referentie kan het aantal gelden wat nu op P1 (call point) parkeert en opgehaald wordt. Ongeveer 5% van het totaal aantal PRM. Er wordt van Opdrachtnemer verwacht hier zelf een risicoschatting voor te doen.
13	Bijlage 26 Security Annex, H2, Par. 1.4, pg. 5	Er wordt genoemd dat Opdrachtnemer ervoor zorgt dat de (hosting) dienst gedurende de uitvoering van de Opdracht c.q. duur van de Overeenkomst gecertificeerd is volgens [naam certificering] (bijv. ISO 27001 of PCI DSS). Opdrachtnemer is reeds actief bezig met haar eigen digitale veiligheid. Is het de bedoeling dat Opdrachtnemer de out-of-pocket kosten voor het behalen van deze certificering mee calculeert in het all-in tarief per PRM?	Indien binnen de dienst gebruikgemaakt wordt van interne of gehoste systemen waar vertrouwelijke EANV-informatie wordt verwerkt, of waar betaalverkeer plaatsvindt, dient de dienst of het systeem te voldoen aan de geldende wettelijke vereisten, zoals b.v. PCI-DSS compliance. Het is belangrijk op te merken dat deze kosten niet kunnen worden doorberekend aan de Opdrachtgever.
14	Bijlage 26 Security Annex, H2, Par. 1.4, pg. 5	Er wordt genoemd dat Opdrachtnemer ervoor zorgt dat de (hosting) dienst gedurende de uitvoering van de Opdracht c.q. duur van de Overeenkomst gecertificeerd is volgens [naam certificering] (bijv. ISO 27001 of PCI DSS). Op dit moment is de NIS2 EU directive al gemaakt. Die moet in Nederland door de wetgevende autoriteit worden omgezet in lokale wetgeving. Als groot bedrijf in de logistieke sector zal zowel Opdrachtgever als Opdrachtnemer worden aangemerkt als kritische infrastructuur in de categorie "essentieel" bedrijf. De nog te publiceren wetgeving zal Opdrachtnemer dwingen maatregelen te nemen op gebied van Cybersecurity. Deze maatregelen zullen waarschijnlijk overstijgend zijn aan de ISO27001. Opdrachtnemer stelt zich daarom de vraag wat de meerwaarde van een certificering is. Is het voor Opdrachtgever akkoord dat Opdrachtnemer zich zal conformeren aan de uit de NIS2 geëxtraheerde wetgeving in plaats van bijv. de ISO27001-certificering? Mocht de wetgeving nog niet geëffectueerd zijn een maand voor de start van de opdracht, stelt Opdrachtnemer voor dat de Opdrachtgever een ISO-audit doet aan de hand van de dan bekende conceptteksten, respectievelijk de NIS2 self-audit i.s.m. Opdrachtnemer.	Indien binnen de dienst gebruik wordt gemaakt van interne of gehoste systemen waar vertrouwelijke EANV-informatie wordt verwerkt, of waar betaalverkeer plaatsvindt, dient de dienst of het systeem te voldoen aan de geldende wettelijke vereisten, zoals b.v. PCI-DSS compliance. In de Security Annex worden ISO27001 en PCI-DSS uitsluitend als voorbeeld gegeven.
15	Bijlage 26 Security Annex, H2, Par. 1.4, pg. 5	Er wordt genoemd dat Opdrachtnemer ervoor zorgt dat de (hosting) dienst gedurende de uitvoering van de Opdracht c.q. duur van de Overeenkomst gecertificeerd is volgens [naam certificering] (bijv. ISO 27001 of PCI DSS). Opdrachtgever is reeds actief bezig met haar eigen digitale veiligheid en wil graag met Opdrachtgever gezamenlijk optrekken. Opdrachtnemer wil in alle transparantie samenwerken met Opdrachtgever. Zou het voor Opdrachtgever van meerwaarde zijn om haar Information Security Officer een audit te laten doen op de relevante IT lagen van het OSI model?	Het voorstel van de Opdrachtnemer wordt reeds afgedekt in hoofdstuk 4.
16	U1 - UEA - pg. 3	Er wordt gevraagd of de ondernemer een micro-, kleine of middelgrote onderneming is. Indien beantwoord met 'Ja', wordt er gevraagd naar het corresponderende percentage gehandicapte of kansarme werknemers. Klopt het dat hier een tussenvraag mist? In de UEA uit Aanbesteding PRM 2023 werd hier als tussenvraag gesteld: "Is de ondernemer een sociale werkplaats of een "sociale onderneming" of zorgt de onderneming voor de uitvoering van de overeenkomst in het kader van programma's voor beschermde arbeid? Indien die vraag beantwoord met 'Ja', werd er pas gevraagd naar het corresponderende percentage gehandicapte of kansarme werknemers.	Sinds 30 augustus 2023 is het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) volledig geïntegreerd in de TenderNed-applicatie. Inschrijver dient het UEA formulier wat in PDF is gegenereerd, te gebruiken.
17	Aanbesteding PRM, Eindhoven Airport N.V., 2023	Kan Opdrachtnemer meer inzicht krijgen in de beoordeling van de Aanbesteding PRM uit 2023? Opdrachtnemer kent nu 'enkel' de feedback uit de PDF, gestuurd op 13-07-2023.	Nee dit is niet mogelijk. De eindbeoordeling is destijds geformuleerd in de schriftelijke toelichting met betrekking tot de voorlopige gunningsuitslag.
18	Nv1 vraag 45 en vraag 56 en Uitnodiging tot inschrijving paragraaf 1.4	Het aangeleverde overzicht geeft slechts de totalen per maand op. Tijdens de schouw meeting op 8 maart 2024 hebben wij reeds gevraagd om gedetailleerde overzichten met onder meer spreiding over de dagen en uren, ten behoeve van een gelijkwaardig speelveld en goede calculatie. U gaf aan daar op dat moment niet over te beschikken en verwees naar de vragenronde (Nv1). De in Nv1 aangeleverde informatie bevat niet de gevraagde details. Wij nemen derhalve aan dat u er momenteel niet over beschikt. Vraag: Is onze aanname juist? Zo niet, kunt u dan alsnog meer details verstrekken?	Deze aanname is juist.

19	Uitnodiging tot Inschrijving paragraaf 3.4 in combinatie met paragraaf 7.1	De huidige aanbesteding is het gevolg van een door een gegadigde gevoerd kort geding, waarin de opgeworpen bezwaren zijn gehonoreerd. Aan deze bezwaren lag onder meer ten grondslag de vrees dat mogelijk zou worden voorgesorteerd op een beoogde uitkomst van de aanbesteding door de wijze van herbeoordelen. Aanbesteder kan zich met het oog hierop wellicht voorstellen dat het voor deelnemers aan deze (her)aanbesteding cruciaal is dat zij het vertrouwen hebben dat zij een faire kans hebben de opdracht te winnen. Dat vertrouwen ontlenen zij in de huidige opzet niet aan het voorliggende gunningsmodel, dat in feite concurrentie onmogelijk maakt doordat concurrentie op prijs tot een minimum wordt beperkt, terwijl tegelijkertijd op kwaliteit een zodanig hoge drempel is ingevoegd dat minst genomen in theorie niet de economisch meest voordelige inschrijving wordt geselecteerd. Doordat niet per se de beste prijs kwaliteit verhouding wordt geselecteerd, is het criterium ook niet rechtmatig (Vlg. Hvl EU 4 december 2003, T 402/06, ECLI:EU:T:2013:445, r.o.v 76-77 (Spanje/Commissie); en Commissie van Aanbestedingsexperts, Advies 659, r.o.v. 4.8.2-4.8.3). Gegadigde licht dat toe. Het Hof van Justitie EG heeft in het arrest EVN en Wienstrom (Hvl EG 4 december 2003, C-448/01, r.o.v. 39) overwogen dat het mogelijk moet zijn op basis van de gehanteerde criteria op synthetische wijze te beoordelen welke inschrijving de economisch voordeligste is. De Commissie van Aanbestedingsexperts heeft, inhakend op die uitspraak, overwogen dat een synthetische wijze van beoordeling betekent dat de gunningscriteria alle tezamen op enige wijze worden samengevoegd tot één totaalscore die de rangorde bepaalt (zie Commissie van Aanbestedingsexperts, Advies 362 en 286). In deze situatie voldoet de gunningssystematiek niet aan dit basale uitgangspunt. Immers, gegadigden die een geldige bieding doen (die voldoet aan het programma van eisen) en ook een geldig plan van aanpak indienen, komen niet voor gunning in aanmerking (ook niet als zij gegeven de score voor hun plan in combinatie met de geboden prijs eigenlijk de winnaar zouden zijn) als zij met hun plan ten minste op meer dan één (sub)gunningscriterium lager dan een 'goed' scoren. Daarmee is, ook volgens vaste Nederlandse jurisprudentie (zie bijvoorbeeld Vzr. Rechtbank Den Haag, 25 februari 2014, ECLI:NL:RBDHA:2014:2965, r.o.v. 4.10 en 4.12) de gunningssystematiek onhoudbaar. Een simpel rekenvoorbeeld kan dit verduidelijken: De punten die een inschrijver ontvangt, worden berekend volgens een formule die is vastgelegd in het Aanbestedingsdocument, ook wel de "wegingsfactor" genoemd. Voor het gunningscriterium prijs kunnen inschrijvers maximaal 100 punten behalen als ze de laagste prijs hebben aangeboden. Als een inschrijver 100 punten behaalt op dit criterium, resulteert dit na toepassing van de wegingsfactor in een score van 40. Uit bijgevoegd rekenvoorbeeld volgt dat niet de beste bieder wordt geselecteerd. In het voorbeeld biedt een partij de laagste prijs en ontvangt daarmee 100 punten op prijs. Als deze zelfde inschrijver met tweemaal een uitstekend, een maal een goed en een maal een voldoende zou worden beoordeeld, is de score op kwaliteit (gewogen) 42,8. Dat leidt tot een totaalscore van 82,8. Deze inschrijver zou winnen van een partij die niet de laagste prijs biedt (en bijvoorbeeld een – gewogen - score van 16,21 behaalt), maar wel de hoogste score behaalt op kwaliteit (score van 60); die heeft immers een gewogen eindscore van 76,25 behaald. Niettemin wint eerstgenoemde inschrijver in deze aanbesteding niet. Hij heeft wel de hoogste score, maar omdat op 1 van de vier kwaliteitsonderdelen een voldoende is gescoord, doet hij niet meer mee. Zoals ook uit het arrest Montte volgt, is deze systematiek onhoudbaar (Hvl EU 26 juni 2018, C 546/16, ECLI:EU:C:2018:752, r.o.v. 57-64 (Montte)). In aanvulling hierop merkt gegadigde op dat de opgeworpen drempel ook onbegrijpelijk is. Blijkens de leidraad scoort een plan van aanpak een "matig" als de beschrijving beperkt inhoudelijk ingaat op de gevraagde elementen en onderwerpen en/of in de beschrijving beperkt rekening houdt met en aangesloten is op de vraag (doelstelling, eisen en wensen) en beperkt vertrouwen geeft in een kwalitatieve en betrouwbare uitvoering. Een voldoende wordt gescoord als de beschrijving voldoende inhoudelijk in gaat op de gevraagde elementen en onderwerpen, en in voldoende mate rekening wordt gehouden met en aangesloten is op de vraag (doelstelling, eisen en wensen) en voldoende vertrouwen geeft in een kwalitatieve en betrouwbare uitvoering van deze werkzaamheden. In beide gevallen gaat het om plannen die in overeenstemming zijn met de eisen en ook prima uitvoerbaar zijn, maar waar nog verbeterpunten in zitten. Er bestaat vanuit die gedachte ook helemaal geen praktische aanleiding te veronderstellen dat met een plan dat een matig of een voldoende scoort helemaal niet gewerkt zou moeten kunnen worden. Met het oog hierop verzoekt gegadigde aanbesteder de gunningssystematiek aan te passen, aldus dat de ingebouwde drempels komen te vervallen en gegund wordt aan de inschrijvende partij met de overall beste prijs kwaliteit verhouding. De vraag kunt u opvatten als een formeel bezwaar. Als u ons verzoek niet honoreert, kunt u die afwijzing dan motiveren in het licht van genoemde jurisprudentie?	In de Utl is opgenomen dat een inschrijving zal worden uitgesloten als op meer dan een van de vier kwaliteitscriteria lager dan een goed is gescoord. In het door u gegeven voorbeeld zou de eerstgenoemde inschrijver wel winnen omdat er geen uitsluiting volgt. Om de Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) te krijgen is gekozen voor de beste prijs-kwaliteitverhouding (BPKV). Opdrachtgever heeft daarbij gekozen voor een ondergrens op zowel prijs als kwaliteit. Opdrachtgever heeft daarbij rekening gehouden met het proportionaliteitsbeginsel uit art. 1.10 Aw. Binnen de gestelde onder- en bovengrensen voor prijs acht Opdrachtgever het (goed) mogelijk (een) kwalitatief goede of uitstekende inschrijving(en) te verkrijgen (met enige ruimte voor verbetering, een enkele voldoende is toegelaten). De PRM-dienstverlening is een van de kernprocessen op de luchthaven. De PRM Opdrachtnemer is onderdeel van een speelveld van stakeholders, waaronder de luchtvaartmaatschappijen, de afhandelaars, de luchthaven, belangenorganisaties en toezichthoudende instanties. De PRM-dienstverlening dient dan ook van meet af aan van goede (en het liefst uitstekende) kwaliteit te zijn om de keten van overlappende en inhakende luchthavenprocessen niet te verstoren en een vloeiende en doorlopende operatie te bewerkstelligen en te behouden. Het door u aangehaalde Montte arrest bevat geen r.o. 57-64. Uit r.o. 39 maakt Opdrachtgever op dat het is toegestaan om inschrijvingen uit te sluiten die niet ten minste een vooraf bepaald aantal punten halen op kwalitatieve gunningscriteria. Bovendien is en blijft er sprake van een synthetische wijze van beoordelen. Met de synthetische wijze wordt bedoeld dat de punten voor de criteria worden gecombineerd met de gewichten en opgeteld (synthese = samenvoeging van ongelijksoortige zaken zodat er iets nieuws uit ontstaat). Kwaliteit en prijs worden samengevoegd tot een geheel en op basis daarvan wordt de EMVI bepaald. Dat samenvoegen gaat in deze aanbesteding heel gemakkelijk omdat aan beide elementen een getal wordt toegekend: door de optelling is de synthese volbracht. Gelet op al het voorgaande zal Opdrachtgever dan ook niet aan uw verzoek tegemoetkomen.
20	PvE paragraaf 2.1	Eindhoven Airport start eind dit jaar met de uitbreiding van de terminal. Volgens de plannen wordt de huidige terminal aan landside en airside vergroot. Met de uitbreiding komt er o.a. meer ruimte voor gates en het non-Schengengebied. De doorgang van Schengen PRM-passagiers kan in de huidige situatie worden doorkruist met Non-Schengen passagiers die een andere route lopen via de KMAR/douane. De Schengen passagiers moeten in dat geval wachten tot alle Non-Schengen passagiers gepasseerd zijn en krijgen pas dan toegang tot de aankomsthal. Dit kan leiden tot vertraging en daarmee klachten van PRM-passagiers. (i) Wordt dit probleem opgelost met de verbouwing? Tijdens de verbouwing is het bovendien voorzienbaar dat de hiervoor bedoelde doorgang vaker en langer wordt belemmerd. (ii) Wat wordt er door EA ondernomen om ook tijdens de verbouwing te voorkomen dat Schengen en Non-Schengen PRM elkaar kruisen?	Dit is niet geheel correct, dit betreft de situatie Non EU passagiers en overig. Tijdens de verbouwing verandert er in principe niets aan de huidige situatie. De bestaande aankomstbrug wordt verwijderd, en hier komt een tijdelijke brug voor in de plaats. De aankomst PRM zal nog steeds via/ door de bestaande looppaden naar de aankomsthal moeten worden gebracht. Na de verbouwing kunnen PRM Schengen vanuit de looppaden de aankomst-lift in en gaan de aankomst-brug in. In het gebouw bevindt zich vervolgens één lift waarmee ze naar de reclaimhal kunnen.
21	Uitnodiging tot Inschrijving:	In de documenten staat dat een ISO certificering benodigd is. Is deze benodigd bij aanvang van de opdracht of bij inschrijving?	Zie het antwoord op vraag 44 van deze Nota van Inlichtingen, waarbij het antwoord op vraag 5 van de Nota van Inlichtingen 1 komt te vervallen.
22	PvE 4.2.4 (pg22) plus NVI vraag 20	De weigering doelt op dit moment alleen op de airline die mag weigeren. Bij het niet houden aan de EANV huisregels door een PRM of een medereiziger (agressief gedrag, discriminatie, ongepast gedrag) gaan we ervan uit dat ook de opdrachtnemer dienstverlening mag stoppen. Kunt u dat bevestigen?	Dat is correct. Huisregels zijn van toepassing op iedere passagier.
23	NVI ronde 1 vraag 45	Bijlage 1 geeft alleen een globale verdeling. De vraag in ronde 1 ging over een specifieke verdeling. Om een berekening te kunnen maken voor personeelskosten hebben we meer informatie nodig dan alleen aan aantal PRM per dag. Kunt u een excelbestand beschikbaar stellen met alle PRM aanvragen en afhandelingen over de periode van 1 jaar. We zoeken informatie op dagniveau waarbij aanmeldtijd op luchthaven, vertrektijd, aankomsttijd en aantal PRM per categorie uitgesplits staan. Kunt u dat aanleveren?	Deze is niet beschikbaar.
24	PvE 2.1	Kunt u aangeven of er jet bridges voorzien zijn na verbouwing?	Nee deze zijn niet beschikbaar.
25	PvE 3.2.2 en 3.5	Kunt u aangeven wat de levy momenteel is per passagier?	Dat is voor de periode 01-04-2024 tot 01-04-2025 EUR 0,76, hetgeen uit meerdere componenten bestaat dan alleen de dienst die nu wordt aanbesteed.
26	PvE 3.2	Kunt u aangeven of er private jets afgehandeld worden? Zo ja, indien er een PRM opzit, hoe gaat de berichtgeving? (kan niet via PAL/CAL/PSM). De afhandeling en de billing. De ambulift kan niet altijd aansluiten en tillen is geen optie.	General Aviation verkeer zit niet in deze uitvraag. De wetgeving geldt alleen voor commercieel verkeer.
27	PvE 4.1.	Een aantal low-cost carriers maakt gebruik van EIN. Kunt u aangeven of al deze low-cost airlines vooraf communiceren via PAL en CAL?	Ja dat is voor iedereen een wettelijke verplichting.
28	PvE 4.1.	Een aantal low-cost carriers maakt gebruik van EIN. Kunt u aangeven of al deze low-cost airlines voor aankomende vluchten communiceren via PSM? Als niet iedereen dit doet, kunt u aangeven welke carriers dit niet doen?	Ja dat is voor iedereen een wettelijke verplichting.
29	Bijlage 18 H10	In bijlage 18 hoofdstuk 10 staat dat er voldoende oplaadpunten zijn. Kunt u aangeven hoeveel oplaadpunten er zijn en of deze voor grote voertuigen zoals een ambulift geschikt zijn? Ook vernemen wij graag waar de oplaadpunten zijn en of een ambulift daar fysiek kan staan om op te laden.	Er staat dat Opdrachtnemer dit verzorgt in overleg met Opdrachtnemer. Vanwege netcongestie in Brabant kan op dit moment niet aangegeven worden of er voldoende capaciteit is voor 2 elektrische ambuliften. Vanaf medio 2024 is HVO100 als brandstof beschikbaar op de luchthaven, dit reduceert de uitstoot aanzienlijk en zal geaccepteerd worden indien elektrisch niet mogelijk is.
30	PvE 3.6.2	Zijn er op EIN airport uitzettingen door de KMAR waarbij assistentie van de ambulift verwacht wordt? Zo ja, kunt u dan 3.6.2 aanpassen om afspraken met een partij die geen luchtvaartmaatschappij is te maken?	Nee dit is niet van toepassing
31	PvE 5.3.14 en 6. punt 6	Kunt u specificeren wat er verwacht wordt van de PRM dienstverlening bij het begeleiden naar toiletbezoek? Wij zien graag de volgende subvragen beantwoord: Is de begeleiding tot aan de deur van het toilet, of ook in het toilet? Wat wordt verwacht van de PRM assistent bij bevulling van de passagier? Is er een medische dienst aanwezig die kan helpen?	Er is geen medische dienst aanwezig. Conform EU verordening moet de PRM assistent de PRM begeleiden naar het toilet en zoveel mogelijk (muv medische) hulp verlenen.
32	PvE 5.3.15 en 6 punt 16	Wat wordt verstaan onder "de grond". Op Eindhoven Airport is alles gelijkvloers bij vertrek. Is het de grond tot aan de gate en daarna verantwoordelijkheid airline? Artikel 6 punt 16 spreekt over gate. Kunt u dit artikel verduidelijken?	Hier wordt het platform mee bedoeld.
33	PvE 5.3.16	Kunt u aangeven waar de uitlaat plaatsen voor service dieren zijn en of deze bereikbaar zijn voor de PRM? Niet altijd kan de PRM gescheiden worden van hulphond (bv bij epilepsie)	Voor het uitlaten van (erkende) assistance dogs aan airside is een SOP opgesteld. De PRM en assistance dog zullen begeleid worden door ons security bedrijf G4S.
34	PvE 6.16	Transport van bagage is gelimiteerd tot 23 kilo voor medewerkers (Arbo richtlijnen), zijn er tilhulpmiddelen bij de bagagebanden?	Tilhulpen zijn beschikbaar aan airside en worden gebruikt door de Grondafhandelaar.
35	PvE 6.20	Wij zijn het eens dat om een fooi vragen onacceptabel is. Echter in sommige landen is het weigeren onbeleefd. Kunt u de volgende regel overnemen?: Na 2x weigeren van fooi, bij derde keer accepteren, inleveren bij duty manager en doneren aan een goed doel 1x per jaar.	Nee wij hanteren conform PvE.
36	PvE 6.24	Moet de PRM dienstverlening klaarstaan met ambulift bij elke aankomst of alleen bij aankomst aangemelde WCHS/WCHC/BLND (en dus niet bij vluchten met aleen WCHR/DPNA/DEAF)?	Ambulift alleen bij die codes die daarvoor aangewezen zijn. WCHS/WCHC/BLDN (indien wenselijk).
37	PvE 6.27	Geldt dit alleen als PRM begeleid zijn van vertrekhal naar gate of bij elk vertrek? Wat als de PRM geen verdere assistentie bij het boarden wil?	Dit is afhankelijk van de beschrijving in de PRM code. Indien PRM geen begeleiding wil dat zal dit schriftelijk vastgelegd moeten worden dat een PRM afstand doet van begeleiding.
38	PvE 12.8	De airline is verantwoordelijk voor de rolstoel. Wij stellen voor dat de verantwoordelijkheid voor het terugkomen ook bij de airline ligt. Uitgifte wel via de PRM serviceprovider. Gaat u hiermee akkoord?	De airline is verantwoordelijk voor de rolstoel zodra de PRM aan het boarden is en zijn persoonlijke rolstoel heeft verlaten.
39	Vraag 7 NVI 1	Kunt u verduidelijken waar we de specifieke beschrijving hiervan in het model terug kunnen vinden?	Zie het antwoord op vraag 5.
40	PRM Overeenkomst	Kunt u verduidelijken wat er met dit artikel wordt bedoeld?	De verwijzing naar het desbetreffende artikel ontbreekt waardoor Aanbesteder deze vraag niet kan beantwoorden.
41	Vraag OvO	Bent u bereidt om een overeenkomst met de huidige provider te verlengen zodat een inkomende opdrachtnemer een redelijke implementatietermijn heeft. De start ongeveer 3 maanden na definitieve gunning (19-9-2024) is een krap. Vertraging in het aanbestedingsproces of implementatie is reeel. Hiermee heeft de huidige uitvoerder een voordeel bij inschrijving. Bent u bereid in het kader van een level playing field de implementatietijd te verlengen?	Op dit moment is Opdrachtgever niet voornemens de overeenkomst met de zittende Opdrachtnemer te verlengen. Opdrachtgever gaat ervan uit dat de implementatieperiode vanaf 1 oktober 2024 volgens planning kan aanvangen. Opdrachtgever zal een implementatietijd van 3 maanden aanhouden.
42	PvE 10.3	Wordt er met tilhulp een lift en/of schuifplank bedoeld?	Dat is aan de Opdrachtnemer om te zien welke tilhulpen doelmatig zijn en beschikbaar op de markt.
43	PvE 10.2	U geeft aan dat er voldoende rolstoelen aanwezig zijn. Kunt u specificeren hoe veel rolstoelen exact beschikbaar zijn op Eindhoven Airport?	Er zijn circa 60 rolstoelen aanwezig.
44	Uitnodiging tot inschrijving, hoofdstuk 4	Onze onderneming werkt reeds volledig conform ISO 9001 en is zojuist gestart met het certificeringstraject. Wij verwachten dat deze certificering medio november is afgerond. Gelieve toe te staan dat Inschrijver bij inschrijving bewijslast overlegt waaruit blijkt dat zij is gestart met de certificering (ondertekende overeenkomst met certificerende instantie) voorzien van een planning waaruit blijkt dat de gehele certificering ruim voor start van Opdracht is voltooid. Gaat u hiermee akkoord?	Het certificeringstraject conform ISO 9001 neemt circa 3 maanden in beslag. Indien Inschrijver nog niet in het bezit is van een ISO 9001 certificaat bij Inschrijving, dient Inschrijver de bewijslast dat Inschrijver is gestart met de certificering én een planning te overhandigen bij Inschrijving waaruit blijkt dat de gehele certificering voor 20 augustus 2024 is behaald. Deze bewijslast dient bij Inschrijving te worden overlegd. Voor 20 augustus 2024 dient het behaalde certificaat te worden opgestuurd naar Aanbesteder via procurement@eindhovenairport.nl

45	Uitnodiging tot inschrijving, hoofdstuk 4	U benoemt 'In het geval een Inschrijving in Combinatie of met onderaannemers is tevens paragraaf 2.6 van deze uitnodiging tot inschrijving van toepassing'. Er lijkt hier sprake van een verschrijving aangezien deze paragraaf de planning bevat voor deze aanbesteding. Een verzoek dit toe te lichten.	Er lijkt hier inderdaad sprake te zijn van een verschrijving en het ontbreken van informatie. Indien Inschrijver inschrijft in combinatie of met onderaannemers, heeft het volgende te gelden; Elk lid van een Combinatie dient zelf een volledig ingevuld UEA in te dienen. De UEA dient te worden ondertekend door de rechtsgeldige vertegenwoordiger(s) van de betreffende Combinant. Tevens dient door ieder van de Combinanten in Deel II van de UEA aangegeven te worden wat ieders rol is in de Combinatie. <u>Combinatie: Verklaring over Combinatievorming</u> De Combinatie dient bij Inschrijving een Verklaring over Combinatievorming in te dienen. Het standaardformulier wat als extra bijlage behoort bij deze Nota van Inlichtingen, dient daarvoor te worden ingevuld en te ondertekend. <u>Combinatieovereenkomst op verzoek</u> De Combinatie dient op verzoek binnen tien (10) kalenderdagen een Combinatieovereenkomst conform artikel 10.2 ARN2016 in te dienen. <u>Combinatie: Hoofdelijk aansprakelijk</u> Bij gunning van de Opdracht dient elk van de Combinanten te verklaren zich overeenkomstig artikel 10.4 ARN2016 hoofdelijk aansprakelijk te stellen voor de uitvoering van de gehele Opdracht. <u>Combinatie: wijzigen niet toegestaan</u> Na indiening van de Inschrijving is het niet toegestaan de Combinatie te wijzigen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Aanbesteder. Deze toestemming zal slechts in zeer bijzondere omstandigheden worden gegeven (bijvoorbeeld in geval van fusies of overnames van Inschrijvers of leden van een Combinatie). De Aanbesteder kan dan ter zake voorwaarden stellen. Een Combinatie dient in ieder geval te blijven voldoen aan de in deze Uitnodiging tot Inschrijving gestelde eisen. <u>Combinatie: Vennootschap onder Firma of een rechtspersoon</u> Indien de winnende Inschrijving wordt gedaan door de Combinatie, dient de Combinatie na gunning van de Opdracht ten behoeve van de uitvoering ervan een Vennootschap onder Firma (VOF) of een rechtspersoon op te richten. <u>Inschakelen van derden</u> •Voor zowel Inschrijvers als een Combinatie van Inschrijvers is het mogelijk dat zij, ofschoon zij zelfstandig aan de in deze Aanbesteding gestelde (minimum) Geschiktheidseisen voldoen, bij de uitvoering van de Opdracht derden willen inschakelen. Inschrijvers dienen de Opdracht in beginsel geheel zelf uit te voeren. Het inschakelen van derden is uitsluitend toegestaan indien Inschrijver in zijn Inschrijving expliciet heeft aangegeven welke derden hij wil inschakelen en voor welke onderdelen van de Opdracht hij voornemens is dat te doen. •Tevens garandeert Inschrijver dat de desbetreffende derde aan alle eisen voldoet die in deze Aanbesteding voor de aan die derde op te dragen activiteiten zijn gesteld. •De Aanbesteder heeft het recht deze garantie op juistheid te toetsen. •Inschrijver draagt volledige verantwoordelijkheid voor de door hem in te zetten derden. •Indien een Inschrijver reeds voornemens is derden in te zetten bij de uitvoering van de opdracht, dient zij de gegevens van deze derden te vermelden in de UEA (Standaardformulier B).
46	Uitnodiging tot inschrijving, hoofdstuk 3	In het geval er sprake is van een inschrijving in combinatie, mag inschrijver er dan vanuit gaan dat de leden van de combinatie hun draagkracht bij elkaar mogen optellen voor de geschiktheidseisen? Zo nee, gelieve dit te verhelderen.	Uw vraag lijkt gericht op de gestelde geschiktheidseis met betrekking tot de financiële en economische draagkracht van Opdrachtnemer. Bij het aantonen van de verlangde financiële en economische draagkracht van Opdrachtnemer kan er geen 'optellen' plaatsvinden. Wel is het mogelijk gemaakt een beroep te doen op een moedermaatschappij (zie 4.7 Utl) of derde (zie art. 11.3 ARN2016 en 4.11 Utl).
47	Nota van Inlichten, antwoord #prm per maand	Kunt u een voorbeeld geven van een gemiddelde prm dag in 2023 waarbij het aantal prm per tijdvak van een uur, vertrekkend en aankomend, worden weergegeven?	Nee dit is te specifiek, EANV heeft deze data niet. Bovendien is dit sterk afhankelijk van airlines/bestemming/seizoen deze zaken zijn niet vast en vallen buiten de invloedssfeer van de luchthaven, daarom is een gemiddelde ook beperkt van waarde.
48	Bijlage 24, PvE, hoofdstuk 12.2	Zijn er IT wensen naast de vereisten die in de huidige samenwerking naar boven zijn gekomen?	Niet anders dan hetgeen is opgenomen in de Uitnodiging tot Inschrijving, inclusief de bijlagen.
49	Uitnodiging tot inschrijving, hoofdstuk 7.3.4	De presentatie mag gegeven worden door drie personen, mogen er meer personen mee, die enkel aanwezig zijn voor mogelijke specifieke vragen.	Nee.
50	Bijlage 24, PvE, hoofdstuk 10.3	Kunt u iets meer vertellen over de stallingsmogelijkheden van de ambuliften? Worden hier kosten voor gerekend?	Hier worden geen stallingskosten voor berekend. Wel worden indien van toepassing oplaadkosten doorberekend.
51	Nota van Inlichtingen, vraag 9	Er is een vraag gesteld over de KPI's. Of de KPI's van de airline hier bovenop komen. Wij hebben echter het vermoeden dat uw antwoord op deze vraag geen betrekking heeft op de gestelde vraag. Een verzoek dit te verhelderen.	Zie antwoord vraag 8
52	TenderNed	In uw portal heeft u de mogelijkheid om een UEA te genereren. Echter bij uw aanbestedingsdocumenten heeft u ook een versie van het UEA bijgevoegd welke afwijkt. Welke dienen wij te hanteren voor het indienen van onze inschrijving?	Sinds 30 augustus 2023 is het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) volledig geïntegreerd in de TenderNed-applicatie. Inschrijver dient het UEA formulier wat in PDF is gegenereerd, te gebruiken.
53	Referentie: Vraag 51 van de Nota van Inlichtingen 1	Op pagina 28 van de Uitnodiging tot Inschrijving geeft Opdrachtgever een formule om de mogelijke score op Prijs te berekenen, namelijk: $Score = MP - MP \times ((\text{LOG} (PI / LP)) / \text{LOG} (1,5)))$. In het antwoord op vraag 51 van de Nota van Inlichtingen geeft u aan dat voor MP '40' ingevuld moet worden omdat je maximaal 40 van het totaal van 100 punten kunt scoren. Inschrijver gaat er vanuit dat er vervolgens gebruik gemaakt wordt van een gewogen score. Kan Opdrachtgever dit bevestigen? Graag licht Inschrijver deze vraag toe middels het volgende voorbeeld (waarbij gebruik gemaakt wordt van zowel het plafondbedrag als het bodembedrag): $= 40 - 40 \times ((\text{LOG} (2200000 / 1650000)) / \text{LOG} (1,5))) = 11.61955 = 100 - 100 \times ((\text{LOG} (2200000 / 1650000)) / \text{LOG} (1,5))) = 29.04887 - 29.04887 \times 0.4 = 11.61955$ Kan Opdrachtnemer vervolgens bevestigen dat er op Prijs niet lager gescoord kan worden dan 11.61955 punten? Zo nee, kunt u uw beoordelingssystematiek verhelderen middels een voorbeeld?	Berekening klopt, de uitslag minimum score is correct
54	Referentie: Uitnodiging tot Inschrijving, Paragraaf 4: Uitsluitingsgronden en Geschiktheids eisen	Om te onderbouwen dat voldaan wordt aan de geschiktheidseis "financiële en economische draagkracht", dient Inschrijver als bewijsstukken de jaarrekeningen van de boekjaren 2022 en 2023 aan te leveren. Op moment van het indienen van de inschrijving beschikt Inschrijver normaliter nog niet over de jaarrekening van 2023. Voor de verplichte termijn van deponering van de jaarrekening geldt namelijk een ruimere termijn (ca 7 maanden conform voorschrift KVK). Gaat Opdrachtgever ermee akkoord als Inschrijver de twee laatst afgegeven jaarrekeningen (te weten van 2021 en 2022) aan de inschrijving toevoegt?	Uit Boek 2 Burgerlijk Wetboek volgt dat een jaarrekening voor een rechtspersoon binnen 5 of 6 maanden na afloop van het boekjaar dient te zijn opgemaakt. Het is voldoende om de over boekjaar 2022 en 2023 opgemaakte jaarrekening te overleggen (indien inschrijver nog niet beschikt over een ondertekende, vastgestelde of openbaar gemaakte jaarrekening over boekjaar 2022 en/of 2023). Indien Inschrijver bij de uiterlijke indieningstermijn van de inschrijving op 31 mei 2024 nog niet beschikt over een opgemaakte jaarrekening over boekjaar 2023 kan Inschrijver volstaan met overlegging van een jaarrekening over de boekjaren 2021 en 2022, met overlegging van de motivering en het besluit van de algemene vergadering die maken dat nog geen jaarrekening (door bijzondere omstandigheden) binnen de wettelijke termijn is opgemaakt.