

Nota van Inlichtingen

Behorende bij de marktconsultatie "Patrouille Motorfietsen Koninklijke Marechaussee"
versie 4.0 d.d. 27 mei 2013, projectnummer 855.12.0912

Vraag 1	Pagina n.v.t.	Paragraaf n.v.t.
<p>Gezien het zeer uiteenlopende gebruik van de motorfiets door de KMar lijkt het ons van groot belang dat de uiteindelijke motorfiets zo veel als mogelijk aansluit bij het gebruik en er dus een weloverwogen keuze gemaakt wordt. Wij zouden graag de mogelijkheid zien om een presentatie te geven aan alle betrokkenen waar elke specifieke gebruikersgroep in vertegenwoordigd is. Wij verwachten dat dit ook een duidelijk beeld geeft om mogelijk de motoren onder te verdelen in verschillende percelen maar zeker ook om nog beter in te kunnen spelen op de wensen van de KMar. Kan dit gerealiseerd worden voordat de aanbesteding in de markt wordt gezet?</p>		
Antwoord		
<p>Op deze Marktconsultatie zijn net als bij een Europese aanbesteding de grondbeginselen van de Aanbestedingswet 2012 van toepassing. Eén van die grondbeginselen is het non-discriminatie/gelijkheidsbeginsel. Op dit moment is nog niet bekend welke bedrijven gaan inschrijven op de feitelijke aanbesteding. Om recht te doen aan het non-discriminatie beginsel zouden alle inschrijvers nu de mogelijkheid moeten krijgen om een presentatie te kunnen geven. Aangezien nu nog niet bekend is welke bedrijven gaan inschrijven op de aanbesteding, kan de DMO in deze fase uw verzoek niet honoreren. De DMO is wel geïnteresseerd in uw visie voor wat betreft de indeling in percelen.</p>		
Vraag 2	Pagina 13	Paragraaf n.v.t.
<p>Naast de levering van de motorfietsen dienen ook reserveonderdelen en documentatie geleverd te worden. Kan de DMO aangeven wat hier expliciet mee wordt bedoeld? Gaat het om levering van reserveonderdelen aan onze dealers, aan de KMar of aan derden? Welke documentatie betreft het welke geleverd moet worden en aan wie?</p>		
Antwoord		
<p>Reserveonderdelen:</p> <p>Er zullen geen initiële reserveonderdelen worden aangeschaft. De DMO gaat er vanuit dat deze via het ROB-contract worden gecontracteerd. In geval er sprake is van vervanging van gebruiksartikelen (bijvoorbeeld het boordgereedschap) of van schadeherstel zullen er wel reserveonderdelen via de dealer / schadehersteller geleverd moeten worden middels het ROB contract.</p>		

Documentatie:

Het gaat hier om de navolgende documenten:

- gebruikershandleiding,
- onderhoudsinstructiekaart voor de gebruiker (instructie voor het dagelijks, voor en tijdens de rit uit te voeren onderhoud en inspecties),
- inspectiewerkkaart voor het gebruikersonderhoud (wekelijkse/maandelijkse/kilometergebaseerde onderhouds- en inspectiehandelingen die de gebruiker uitvoert),
- onderdelenlijst voor de los bij de motorfiets behorende onderdelen.

Vraag 3

Pagina 12

Paragraaf n.v.t.

Bij 'Inzet en gebruik Motorfietsen' wordt onder meer gemeld dat de inzetduur varieert, waaronder lang stationair lopen van de motor. Kan de DMO aangeven waarvoor dit noodzakelijk is of wat de achtergrond hiervan is?

Antwoord

Lang stationair lopen van de motor speelt in het bijzonder bij de inzet "mobiel toezicht vreemdelingen". Hierbij staat een motorfiets zodanig opgesteld dat de berijder onmiddellijk kan reageren op een verdachte situatie. Bij actie moet de berijder onmiddellijk reageren en een verdacht voertuig achterna rijden, inhalen en gecontroleerd naar een verderop gestationeerd begeleidingsteam geleiden. Met uitgeschakelde motor is de reactietijd te lang.

Voor de situatie "kruispunt beveiligen" waarbij in het verleden de motor bleef lopen om te voorkomen dat de batterij leeg werd getrokken door de signalering, gaat de DMO ervan uit dat door de keuze van LED-verlichting en eventueel extra batterijcapaciteit stationair draaien niet nodig is. In voorkomend geval, afhankelijk per situatie, blijft de motor stationair draaien.

Vraag 4

Pagina 13

Paragraaf n.v.t.

Er wordt een opsomming gegeven van de thuisbases waar de motoren gestationeerd zijn. Gaat de DMO in de aanbesteding eisen stellen aan een landelijk dekkend netwerk met een maximale reisafstand tot de dichtstbijzijnde dealer? In verband met de inzetbaarheid van de motoren lijkt ons dit een belangrijk aspect.

Antwoord

In de aanbesteding zal een maximale reisafstand (tijd / afstand) worden opgenomen. Verder zal er worden gevraagd naar de doorlooptijd / reactietijd bij reparaties.

Vraag 5

**Pagina 13
en 25**

Paragraaf n.v.t

Deze vraag betreft meerdere items, te weten:

a) De DMO geeft aan dat de motorfietsen moeten worden voorzien van optische en geluidssignalering en politiespecifieke communicatieapparatuur, welke geen deel uitmaken van de aanbesteding. Vervolgens geeft de DMO aan dat Government Furnished Equipment (GFE) wordt aangeleverd en spreekt dan over mobilofoons en antennes. Geldt dit dan ook voor de optische- en geluidssignalering zoals vraag 16 doet vermoeden?

Het is van belang om dit vooraf helder te hebben, aangezien de op-ombouw van de motorfiets sterke invloed heeft op het rijgedrag en rijeigenschappen van de motor. Ons advies is om de C2000 als GFE te laten aanleveren en de rest van de rand apparatuur inclusief het licht en geluid door de fabrikant te laten aanleveren om zo de producteigenschappen onder alle omstandigheden te kunnen waarborgen.

Indien al deze apparatuur door de DMO wordt aangeleverd:

a. Wat is de reden dat dit buiten deze aanbesteding wordt gehouden?
b. Als de opdrachtnemer zorg moet dragen voor montage: Op welk tijdstip voor de inschrijving wordt dit dan aan de inschrijver vertrekt om te komen tot een weloverwogen keuze van wel of niet inschrijven op de aanbesteding? En uiteraard ook om tijdig een ontwikkel- en testtraject te starten indien er wel wordt ingeschreven. Montage van deze middelen vergt immers een ontwikkeltraject en kan niet 'even gemonteerd worden'. Welke termijn trekt de DMO hiervoor uit om de inschrijvers het ontwikkel- en testtraject uit te laten voeren?

b) In vraag 16 maakt de DMO melding van 'werkzaamheden'. Bedoelt de DMO hiermee de leveringen of ook de montage van de zaken die door de DMO worden aangeleverd?

c) Of bedoelt de DMO met werkzaamheden montage door derden?

d) Indien de fabrikant, als gevolg van het bovenstaande, afstand doet van garantie of het waarborgen van de rijeigenschappen, in hoeverre is de DMO of de leverancier bereid deze zaken over te nemen en een verklaring hiervoor te ondertekenen?

Antwoord

a) De DMO heeft inmiddels de keuze gemaakt om uitsluitend de toestellen voor C2000 apparatuur en analoge communicatie toe te leveren als GFE. In deze fase wordt deze apparatuur nog niet nader gespecificeerd naar merk en type. Het overige deel van de randapparatuur zal deel uitmaken van de leveringsomvang van opdrachtnemer.

b) In tegenstelling tot het gestelde in vraag 16 zal de DMO geen artikelen voor de optische- en akoestische signalering toeleveren. Deze maken deel uit van de leveringsomvang van opdrachtnemer.

c) Montage door derden kan zijn door opdrachtnemer ingeschakelde andere partijen.

d) Uitgaande van het gestelde in de toelichting is er geen sprake van zo'n situatie.

Vraag 6

Pagina n.v.t

Paragraaf n.v.t.

Indien de complete motor, op de C2000 apparatuur na, turnkey door de leverancier wordt aangeleverd kan daarmee ook het reparatietraject bij het netwerk van de

opdrachtnemer worden neergelegd? De KMar zal op deze wijze voor de gehele motorfiets worden ontzorgd. Is dit de wens vanuit de KMar, ontzorgen op 1 adres? Of op welke wijze wordt dit gezien? Hoe gaat de DMO om met het logistieke traject als er storingen en/of vervangingen plaats moeten vinden aan de door de DMO aangeleverde / gemonteerde zaken?

Antwoord

Naast de leveringsovereenkomst zal er een onderhoudsovereenkomst worden afgesloten voor de motorfietsen. De voorkeur gaat er daarbij naar uit dat het totale onderhoud zoveel mogelijk op één plaats wordt ondergebracht. De DMO kan zich echter voorstellen dat werkzaamheden aan de toegevoegde installatie soms het niveau van een werkplaats overstijgen. Juist vanwege de geschetste situatie "schade aan GFE" zal worden gekozen voor het inpassen in de leveringsomvang van opdrachtnemer.

Vraag 7

Pagina 14

Paragraaf n.v.t.

De DMO geeft aan dat het onderhoud wordt uitbesteed, wordt dit samen met de opdracht voor levering van de motoren uitbesteed aan opdrachtnemer? Wat wordt er met het onderhoud en reparatie van de op-ombouw, communicatie apparatuur gedaan indien dit niet door opdrachtnemer wordt geleverd / gemonteerd?

Antwoord

Juist vanwege dit aspect wordt anders gekozen.

Vraag 8

Pagina 15

Paragraaf n.v.t.

Hoe kan de DMO waarborgen –indien zij kiest voor methode 2 verificatietest- dat zonder een beproeving van alle inschrijvers de DMO een keuze kan maken voor de meest succesvolle motorfiets waarmee de gebruikers hun opgedragen taken zo goed als mogelijk kunnen uitvoeren? Als voor methode 2 gekozen wordt, is de basis de 'papierbeoordeling' waarmee mogelijk wel de taken zouden kunnen worden uitgevoerd. Echter niet geborgd is dat dit de meest succesvolle keuze is.

Antwoord

In de Marktconsultatie wordt aangegeven dat de DMO nadenkt over de mogelijkheden hoe de praktijkbeoordeling het beste vorm kan worden gegeven. Vooralsnog ziet de DMO 2 mogelijkheden (beproeving of verificatietest). De Marktconsultatie is er juist op gericht vanuit de markt te vernemen welke voor- en nadelen zij ziet aan beide mogelijkheden en wellicht andere methoden voor ogen heeft. Voor alle duidelijkheid: op dit moment is nog niet bepaald of het of de beproeving of de verificatietest gaat worden. De DMO zal mede op basis van de reacties uit de Marktconsultatie haar besluit definitief vaststellen.

Vraag 9	Pagina 16	Paragraaf n.v.t.
<p>De DMO vraagt een berekening en/of opgave te maken van de totale kosten gedurende zijn ELOT. Gezien de zeer specifieke inzet en gebruik van de motorfietsen zijn ervaringscijfers uit het verleden bepalend voor een goede berekening en beeldvorming. Graag ontvangen wij dan ook alle gegevens met betrekking tot MBTF en met name welke storingen / reparaties er in het verleden frequent voorkwamen met bijbehorende kilometer intervallen en kosten. Indien er nog andere afwijkende zaken zijn welke veroorzaakt worden door het specifieke gebruik van de KMar en bekend zijn uit het voorgaande contract dan ontvangen wij deze graag. Dit om de DMO een betrouwbare opgave te kunnen doen welke zo goed als mogelijk aansluit bij de praktijk maar ook om een voorsprong in kennis door de huidige leverancier weg te nemen.</p>		
Antwoord		
<p>De DMO geeft op basis van het commercieel vertrouwelijke karakter van het huidige contract geen informatie prijs over huidige onderhoudscijfers en dergelijke aan derden.</p> <p>Er is geen sprake van voorsprong in kennis door de huidige leverancier, omdat in deze Marktconsultatie wordt uitgegaan van de situatie zoals beschreven in het document en de daarin opgenomen informatie en uitgangspunten is voor alle Respondenten hetzelfde.</p>		
Vraag 10	Pagina 18	Paragraaf n.v.t.
<p>Bij bullitpoint 4 maakt de DMO melding van 'accessoires' en de invloed op de rijeigenschappen. Graag ontvangen wij een uitputtende lijst van deze accessoires om een indruk te krijgen van de invloed hiervan en op welke wijze dit eventueel gecompenseerd kan worden.</p>		
Antwoord		
<p>Met 'accessoires' worden alle zaken bedoeld die nodig zijn voor het aanpassen van een standaard civiele motorfiets naar een motorfiets geschikt voor het gebruik door de Koninklijke Marechaussee.</p> <p>Te denken valt aan, maar niet uitputtend opgesomd:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Blauwe signaleringsverlichting -Amber signaleringsverlichting -Hoorns -Communicatieapparatuur, inclusief antenne, versterker etc. -Navigatieapparatuur 		
Vraag 11	Pagina 24	Paragraaf n.v.t.
<p>Komt er vanuit de KMar nog de eis voor een online weergave voor het volgen van de voortgang van de bestellingen in de definitieve aanbesteding en/of welke rapportages</p>		

worden er verwacht van opdrachtnemer?

Antwoord

De DMO verwacht van de Respondenten een opgave van de levertijd uitgaande van de situatie nu. Het volgen van de productie in de fabriek is niet vereist. Zeker niet in het licht van de verwachting dat het traject tussen levering van de motorfiets in de fabriek en de uiteindelijke aflevering aan de gebruiker, kwetsbaarder is voor verstoringen.

Vraag 12

Pagina n.v.t.

Paragraaf n.v.t.

Graag zouden wij eenduidig vernemen:

- a. Of mogelijk de Motorfiets door de opdrachtnemer turnkey geleverd kan worden? (dus met inbegrip van levering van alle op-inbouw maar op C2000 na).
- b. Indien de DMO zorg draagt voor aanleveren van alle optische en akoestische signalering, wie zorgt dan voor montage en waarom is hiervoor gekozen en is dit definitief?

Antwoord

De DMO verzoekt de Respondenten uit te gaan van de situatie zoals onder punt a is gedefinieerd.

Vraag 13

Pagina n.v.t.

Paragraaf n.v.t.

Waar en door welke bedrijven worden momenteel de motoren omgebouwd?

Antwoord

De motorfietsen die nu in gebruik zijn, zijn compleet geleverd door Yamaha Motor Nederland.

Vraag 14

Pagina n.v.t.

Paragraaf n.v.t.

Waar en door wie worden de motoren momenteel onderhouden en gerepareerd, ook voor schade. Welk bedrijf verzorgt op dit moment ROB?

Antwoord

De motorfietsen die nu in gebruik zijn, worden onderhouden door de dealerorganisatie van Yamaha Motor Nederland.

Schadeherstel wordt individueel beoordeeld.		
Vraag 15	Pagina n.v.t.	Paragraaf n.v.t.
Welke voorwaarden worden er gesteld aan de bedrijven die de motoren mogen onderhouden of repareren?		
Antwoord		
<p>In de feitelijke aanbesteding worden de eisen bekend gesteld die de DMO aan deze bedrijven zal stellen, de zogenaamde selectie-eisen. Deze selectie-eisen zijn in deze fase nog niet vastgelegd.</p> <p>Respondenten kunnen er in ieder geval vanuit gaan dat de bedrijven die de motoren moeten onderhouden c.q. repareren over de benodigde kwaliteit van werken beschikken. De DMO zou dit kunnen verifiëren door het stellen van eisen wat de technische bekwaamheid betreft in de vorm van het opvragen van referenties.</p> <p>Maar zoals hierboven gesteld: de selectie-eisen zijn in deze fase nog niet vastgelegd.</p> <p>De DMO wil alvast wel op een ander punt de aandacht vestigen. In een aantal gevallen gaat het om motorfietsen die zijn voorzien van communicatieapparatuur waarvoor verscherpte veiligheidseisen gelden. Voor het onderhoud zal dit in de regel geen probleem opleveren, omdat deze apparatuur tijdens het onderhoud van de motorfiets bij de gebruiker achterblijft. Voor het inbouwproces echter betekent het dat vooraf een veiligheidsscreening noodzakelijk is. Hoe deze procedure in zijn werk gaat, wordt in de feitelijke aanbesteding nader aangegeven.</p>		
Vraag 16	Pagina n.v.t.	Paragraaf n.v.t.
Wie verzorgt momenteel de berging van de voertuigen?		
Antwoord		
Dat is afhankelijk van de situatie. Voertuigen waarvan het ROB-contract is afgelopen en toch nog in gebruik zijn worden door of namens de KMar geborgen. In het "oude" ROB-contract was geen berging opgenomen.		
Vraag 17	Pagina n.v.t.	Paragraaf n.v.t.
Heeft de DMO eisen met betrekking tot de levering van onderdelen?		
Antwoord		
Als er een goed functionerend ROB-contract is, zal er geen behoefte zijn aan de levering van reserveonderdelen voor het reguliere preventieve en correctieve onderhoud.		

Voor het herstellen van aanrijdingschades zijn uiteraard wel reserveonderdelen nodig. In de regel geschiedt de levering daarvan echter rechtstreeks naar het schade herstelbedrijf.

In het kader van de beperking van de doorlooptijd is het gewenst dat de Respondent zaken zoals leveringscondities en levertijden aangeeft. Wat kan wel worden verwacht en vooral wat kan niet worden verwacht.

Vraag 18

Pagina 14

Paragraaf n.v.t.

Wat wordt er exact bedoeld met een 'zogenaamde Leveranciersverklaring'?

Antwoord

Met een Leveranciersverklaring verklaart en toont de inschrijver bij de feitelijke inschrijving aan dat hij voldoet aan de gestelde eis. Deze verklaring moet verifieerbaar zijn op basis van het binnen het bedrijf van de inschrijver bestaande kwaliteitszorgsysteem.

Vraag 19

Pagina n.v.t.

Paragraaf n.v.t.

Kan de DMO iets vertellen over de omvang van de series van de te vervangen motoren?

Antwoord

De serie te vervangen motorfietsen bestond oorspronkelijk uit 270 motorfietsen. Daarvan is een belangrijk deel echter al afgevoerd vanwege ouderdom en hoge kilometrage. Door de verkleining van de krijgsmacht zal de leveringsomvang zich beperken tot ca. 160 stuks. Dit aantal is exclusief de aantallen nodig voor vervanging van vervroegd afgeschreven motorfietsen.

Vraag 20

Pagina n.v.t.

Paragraaf n.v.t.

Hoe lang wordt een motor gebruikt (jaren) en met welk kilometrage? Dit in verband met de calculatie van de onderhoudskosten.

Antwoord

De DMO gaat uit van een maximum gebruiksduur van 7 jaar of 105.000 km. Dit is gebaseerd op eerdere ervaringen. De tijd schrijdt echter voort en daarmee de technische ontwikkeling en mogelijk ook de betrouwbaarheid. De DMO verzoekt de Respondent daarom met klem om aan te geven welke (economische/technische) levensduur zij onder de te verwachten omstandigheden van hun motorfiets verwacht. Zie ook pagina 17 van de marktconsultatie.

Vraag 21	Pagina 23	Paragraaf
Kan de DMO vraag 11 nader toelichten?		
Antwoord		
Met deze vraag wordt aan de markt gevraagd of zij het voor de uit te voeren taken van de KMar noodzakelijk acht meerdere typen motorfietsen in te zetten of dat één type motorfiets voldoet voor alle taken van de KMar.		