



2e Nota van Inlichtingen

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding
"Leveren van afvalinzamelvoertuigen met achterbelading"

Datum: 17-01-2022

Deze nota van inlichtingen is opgesteld naar aanleiding van vragen, gesteld door verschillende aanvragers. Enkele vragen zijn mogelijk meerdere malen gesteld en deze zijn dan ook meerdere malen opgenomen in deze nota om kenbaar te maken dat deze vragen op dezelfde wijze zijn geïnterpreteerd.

2^e Nota van inlichtingen "Leveren van afvalinzamelvoertuigen met achterbelading" van Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	1e Nvl	vraag 50, 72	vraag 50, 76 en 82	Deze vragen gaan naar onze mening alle drie over levertijd en mogelijke leveringsproblemen in de keten . De stellers van deze vragen geven ieder in hun eigen interpretatie aan dat er leveringsproblemen te verwachten zijn. Bij beantwoording van vraag 50 en 76 verwijst u naar het "Maatman arrest". Met Uw omschrijving "Van een Maatman inschrijver, zoals bedoeld in het Maatman arrest, wordt verwacht dat deze een reële inschatting kan maken van de op te geven levertijd in de inschrijving" wekt U, naar onze mening geheel onterecht, de indruk dat een "Maatman inschrijver" een soort kwalificatie van een inschrijver is . Het Maatman arrest handelt vooral over het feit dat als contractant alle informatie gehad zou hebben of hij dan toch de betwiste overeenkomst zou zijn aangegaan. In het arrest wordt dan gesteld dat niet enkel de kennis of voorwaarden aanwezig bij contractant aanwezig bepalend is maar dat informatie kennis of voorwaarden beschikbaar bij onafhankelijke experts of inschattingen van branchegenoten achteraf worden meegenomen in de besluitvorming over een conflict over de geldigheid van een contract. Door Uw toelichting bij vraag 50 "De consequenties voor het overschrijden van de zelf opgegeven levertijd zijn vermeld in eis AE-179 en eis AE-180.Deze criteria blijven ongewijzigd gehandhaafd" probeert U dus feitelijk het Maatman arrest buiten werking te stellen. Immers drie potentiële inschrijvers hebben U direct of indirect geattendeerd op de huidige leveringsproblematiek. Toch blijft u volharden in het opgeven van een bindende levertijd met daaraan verbonden consequentie indien deze niet wordt gehaald. Kunt U de verwijzing en Uw interpretatie van het Maatman arrest nader toelichten? Naar onze mening is deze niet relevant en beschikt U middels drie bronnen reeds over voldoende aanwijzingen dat er leveringsproblemen zijn in de volledige keten. Derhalve kan er naar onze mening geen boeteclausule op te late levering worden opgenomen, en zijn de gunningscriteria K1.13 en 2.14 daarmee zeer zeker als speculatief te betitelen. Derhalve het klemmende verzoek om de beantwoording van vraag 50, 76 en 82 te herzien en hierbij een duidelijke onderbouwing te geven welke mogelijkheden een "Maatman inschrijver" volgens U heeft om, met de kennis die U is aangeleverd door de vragenstellers, een bindende levertijd te berekenen, waarvan het bij niet nakomen ervan het toch redelijk en gerechtvaardigd is om de lasten van een boete conform eis 179 en 180 te dragen.	Opdrachtgever deelt uw mening niet. Opdrachtgever is bekend met de huidige situatie inzake levertijden. Juist daarom heeft de opdrachtgever de inschrijver de mogelijkheid gegeven om inschrijver zelf de levertijd op te laten geven (zonder maximum). Opdrachtgever is gebaat bij een snelle en correcte levering en heeft daarom de levertijd opgenomen als een kwalitatief gunningscriterium. Om het Level Playing Field te garanderen zijn er consequenties aan het overschrijden van de, door inschrijver, zelf opgegeven levertijd verbonden.
2	1e Nvl		vraag 14 , 15 en 16	meerdere potentiële inschrijvers geven aan dat een oliekoeler niet noodzakelijk is. Toch houdt U hier aan vast. Volgens ons draagt inschrijver zorg voor de juiste werking van een systeem. Derhalve het vriendelijke verzoek om deze eis te laten vervallen	Opdrachtgever heeft ervaring met temperatuur problemen in dergelijke opbouwen en handhaaft daarom deze eis.
3	1e Nvl		vraag 17	inschrijver draagt zorgen voor een goede werkend systeem. De filtering is onderdeel van het hydraulisch ontwerp. Dit is de verantwoording van inschrijver. Vriendelijk verzoek het gekozen ontwerp met enkel retourfiltering, welke wij reeds meer dan 25 jaar met succes en zonder noemenswaardige problemen toepassen, ook toe te staan	Het filteren van de hydraulische olie voordat deze het systeem ingaat (in plaats van nadat deze door het systeem heen is geweest) kan mogelijk zorgdragen voor schade (denk hierbij bijvoorbeeld aan het geval van vervuiling in de tank). De eis blijft daarom ook ongewijzigd gehandhaafd.
4	1e Nvl		vraag 65-66	Het geheel van opbouw inhoud en draaistraal gaat niet passen voor de smalle achterlader. Kunt u of de draaistraal groter maken of een korte cabine toestaan of de inhoud van de laadbak aanpassen?	Eis E-2.08 wordt aangepast. De gewijzigde tekst luidt: De netto inhoud van de laadbak is minimaal 13,0 en maximaal 14,0 m3. Dit betreft de netto inhoud (V1 conform NEN-EN 1501).