



Nota van Inlichtingen

Gemeente Texel

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Het leveren van een kraan – kipper voertuig"

Datum: 17-11-2021

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.

Nota van inlichtingen “Het leveren van een kraan – kipper voertuig” van de gemeente Texel

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	12	B1	U geeft aan dat het vrachtwagenchassis een 6x2 naloopas of een 6x4 met naloopas configuratie dient te zijn. In het technische bestek geeft u aan bij eis E-81 geeft u aan dat het een 6x4 variant dient te zijn. Kunt u hier verdere helderheid over geven?	Het gestelde in de leidraad, met betrekking tot het aantonen van technische bekwaamheid versus het gestelde in het programma van eisen, hebben wel een connectie met elkaar, alleen niet in de vorm zoals u stelt. Een toelichting: In eis E-81 staat beschreven dat het een 6x4 configuratie moet zijn, met een inschakelbare aangedreven vooras en een aangedreven tweede as. Om aan te tonen dat een dergelijke asconfiguratie is geleverd, is kerncompetentie 1 opgesteld. Om inschrijvers meer ruimte te bieden om aan te kunnen tonen dat een dergelijk chassis is geleverd, wordt in de kerncompetentie de ruimte geboden om dit te kunnen aantonen middels een 6x2 chassis of middels een 6x4 chassis.
2	00 - Leidraad	16	§ 2.1 Praktijkbeoordeling	Is het toegestaan om voor de praktijkbeoordeling een 6x2 chassis in te zetten?	Ja, het is inschrijver toegestaan een 6x2 chassis in te zetten voor de praktijkbeoordeling. De beoordeling van het chassis door de beoordelingscommissie voor de praktijkbeoordeling, kan lager uitvallen, omdat bepaalde te beoordelen aspecten niet te beoordelen zijn. In de leidraad, hoofdstuk V, paragraaf D, lid 2.4, is onderstaande paragraaf opgenomen: <i>Het voertuig waarmee de praktijkbeoordeling uitgevoerd gaat worden dient zoveel mogelijk gelijk te zijn aan hetgeen aangeboden is in de inschrijving door inschrijver. Het risico van eventuele afwijkingen in het getoonde product (tijdens de praktijkbeoordeling) ten opzichte van het aangeboden product (in de inschrijving), is volledig voor rekening van inschrijver. Indien een onderdeel niet te beoordelen is tijdens de praktijkbeoordeling (omdat het gedemonstreerde voertuig op dat punt teveel afwijkt van het aangeboden voertuig in de inschrijving), zal de score op het desbetreffende onderdeel nul punten bedragen.</i>
3	03 - PVE	3	E-19	Hoeveel procent (of aantal uren) van de gestelde 50 uur per week wordt de opbouw gebruikt?	Opdrachtgever heeft geen verdeling in percentage of uren van de gestelde 50 uur per week, dat de opbouw wordt gebruikt. Door de zeer wisselende werkzaamheden waarvoor het voertuig wordt ingezet fluctueert de inzet en de mate van inzet van de opbouw.
4	03 - PVE	3	E-34	U geeft aan dat alle hydraulische systemen maken gebruik van hetzelfde hydrauliekolie circuit en dezelfde olietank. We nemen aan dat de hydrauliekolie circuit van de inschakelbare vooras hiervan is uitgezonderd. Is onze aanname juist?	Het is niet toegestaan een hydraulisch aangedreven vooras te leveren.
5	03 - PVE	4	E-44	Wat is de reden dat u een giek lengte van exact 9 meter eist (met deze giek lengte sluit u namelijk partijen uit)? Heeft deze gevraagde giek lengte te maken met specifieke werkzaamheden? Indien dat niet het geval is vragen wij u om de gevraagde giek lengte bij te stellen naar minimaal 8,4 meter. Kunt u dat toestaan?	Opdrachtgever eist geen giek lengte van exact 9 meter. De eis beschrijft een <u>minimale</u> giek lengte van 9 meter. Dit betekent dat de giek lengte wel langer mag zijn dan 9 meter maar niet korter. In het werk waar het voertuig wordt ingezet, wordt de huidige kraanlengte regelmatig als te kort ervaren. Dit is de reden dat een langere giek lengte wordt geëist dan de huidige kraan.
6	03 - PVE	4	Eis E-47	Mag de grijper van het merk Bakker zijn, type BDVEZ, speciaal ontwikkeld voor aan een “Z” kraan	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
7	03 - PVE	4	E-47	Mag de grijper van het merk Bakker zijn, type BDVEZ, speciaal ontwikkeld voor aan een “Z” kraan.	Zie antwoord vraag 6.
8	03 - PVE	5	E-64	Frame, kipper en achterkalf schoperen is zeer ongebruikelijk, mag dit stralen, in de primer spuiten en 2K aflak zijn?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Vanwege de klimatologische omstandigheden in combinatie met het werk waarvoor het voertuig wordt ingezet, is deze conservering geëist. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
9	03 - PVE	5	Eis E-64	Frame, kipper en achterkalf schooperen is zeer ongebruikelijk, mag dit stralen, in de primer spuiten en 2K aflak zijn?	Zie antwoord vraag 8.
10	03 - PVE	6	Eis E-73	Kunnen wij er vanuit gaan dat u bedoeld dat er niet direct op de bumper gestort kan worden? Voorkomen van terug vallende lading is niet uit te voeren.	Ja, het door u gestelde is juist en overeenkomstig de eis. Terugvallende lading die op de bumper terecht komt, is niet te voorkomen. Een buis of gekantelde koker voorkomt dat tijdens wegrijden er lading op de bumper blijft liggen.
11	03 - PVE	6	E-73	Kunnen wij er vanuit gaan dat u bedoeld dat er niet direct op de bumper gestort kan worden? Voorkomen van terug vallende lading is niet uit te voeren.	Zie antwoord vraag 10.

Nota van inlichtingen “Het leveren van een kraan – kipper voertuig” van de gemeente Texel

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
12	03 - PVE	6	E-81	U vraagt een 6x4 asconfiguratie waarbij de vooras en de aandrijfas is aangedreven. Volstaat een dubbel aangedreven achteras (zonder aangedreven vooras) die niet stuurbaar is ook mits de gestelde draaicirkel gehaald wordt?	Nee, uw suggestie voor het mogen aanbieden van een andere asconfiguratie voor wat betreft aandrijving wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
13	03 - PVE	6	E-81	U vraagt een 6x4 asconfiguratie waarbij de vooras en de aandrijfas is aangedreven. Volstaat een 6x6 waarbij alle wielen zijn aangedreven (waarbij de achterassen niet stuurbaar zijn) ook mits de gestelde draaicirkel gehaald wordt?	Zie antwoord vraag 12.
14	03 - PVE	6	E-82	U vraagt om een inschakelbare mechanische voorwielaandrijving. Is een hydraulisch voorwielaandrijving ook toegestaan?	Nee, uw suggestie om een hydraulische voorwielaandrijving te mogen leveren, wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
15	03 - PVE	6	E-82	U vraagt een af fabriek gemonteerde mechanische voorwielaandrijving. Volstaat een hydrostatische voorwielaandrijving die door de fabriek goedgekeurd is ook?	Zie antwoord vraag 14.
16	03 - PVE	6	E-83	U vraagt een minimaal vermogen van 240kW. Is een vermogen van 220kW, wat ruim voldoende is voor de beoogde inzet? ook toegestaan? Zo nee, kunt U ons nader toelichten waarom U een vermogen van minimaal 240kW wenst	Het motorvermogen in het bestaande voertuig is het minimaal geëiste motorvermogen. Daarnaast is het motorvermogen niet het belangrijkste; het motorkoppel daartegen wel. Gezien de inzet van het voertuig, zijn de geëiste waarden de minimale waarden voor een juiste configuratie welke past bij de inzet van het voertuig. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
17	03 - PVE	6	E-84	U vraagt om een bedrijfsrem onafhankelijk vertragsmechanisme van minimaal 150 KW, is 125kW ook toegestaan? Zo nee, kunt U ons nader toelichten waarom u specifiek 150kW wenst?	Eis E-84 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een bedrijfsrem onafhankelijk vertragsmechanisme van minimaal 125 KW, gekoppeld aan het rem- en/of gaspedaal. Het vertragsmechanisme is dusdanig ingesteld dat een goede vloeiende driveability gewaarborgd is.
18	03 - PVE	6	E-85	U vraagt luchtgeveerde achterassen. In de praktijk zijn hydraulische geveerde achterassen gelijkwaardig. Gaat u hiermee akkoord?	Eis E-85 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is uitgevoerd met luchtgeveerde of hydraulisch geveerde achterassen.
19	03 - PVE	6	E-91 E-92	Af fabriek kan ons voertuig worden voorzien van camera's (links, rechts en front) ipv spiegels, zo heeft u geen 270 graden camera nodig, mag dit?	Eis E-91 blijft onverkort gehandhaafd. Eis E-92 beschrijft dat een camerasysteem het front en de zijkant van het voertuig over een hoek van 270 graden in beeld moet brengen. De wijze waarop wordt niet beschreven en is aan de inschrijver om deze eis te realiseren. Het toepassen van een andere grootte van beeldschermen is toegestaan. Tijdens de praktijkbeoordeling wordt het aangeboden systeem in het kader van KG-14 beoordeeld.
20	03 - PVE	6	E-92	U vraagt een 270 graden camera die beeld geeft van zowel de front als de zijkant van het voertuig en op een separaat kleuren display gemonteerd in de A-stijle wordt bevestigd. Af fabriek kunnen wij een dodehoekcamera die uitermate veel zicht aan zowel de voor- als zijkant van de truck, dit beeld wordt getoont op een 9" kleurendisplay in het dashboard. Gaat u hiermee akkoord?	Zie antwoord vraag 19.
21	03 - PVE	6	E-93	U vraagt bij voorkeur dat de achterzichtcamera getoont dient te worden in het display. Af fabriek kunnen wij een secundair display (9" groot) leveren waarbij er zowel een dodehoekcamera als een achterzichtcamera hierop getoont kan worden, echter dienen deze camera's dan wel origineel te zijn (dus geen Orlaco). Het grote voordeel hiervan is dat het aantal display's in het dashboard wordt beperkt. Gaat u hiermee akkoord?	Indien uw beschreven suggestie voldoet aan eis E-93, waarbij het combineren van camerabeelden op 1 monitor is toegestaan, dan is het inschrijver toegestaan deze configuratie aan te bieden.
22	03 - PVE	7	E-102	U geeft aan dat alle stuurassen voorzien dienen te zijn van de bandenmaat 385-65R22,5. Wij willen de naloopas dubbellucht uitvoeren en de bandenmaat 315-80R22,5 aanhouden. Gaat u hiermee akkoord?	Eis E-102 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van de volgende bandenmaten: - alle enkelmontage stuurassen 385/65 R 22,5 - dubbellucht stuurassen 315/80 R 22,5 - trekas 315/80 R 22,5
23	03 - PVE	7	E104	U geeft aan dat alle stuurassen voorzien dienen te zijn van lijnprofiel banden. Aangezien wij een dubbellucht aangedreven naloopas willen aanbieden wil ik u vragen deze eis te laten vervallen zodat de naloopas in blokprofiel geleverd kan worden.	Indien de naloopas aangedreven is, is het toegestaan op deze as banden te leveren met een blokprofiel. Voor niet aangedreven stuurassen blijft het gestelde lijnprofiel van toepassing.

Nota van inlichtingen “Het leveren van een kraan – kipper voertuig” van de gemeente Texel

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
24	03 - PVE	7	Eis E-106	Kunt u akkoord gaan met een brandstoftank van 290 liter indien hiermee de genoemde inzet kan worden gerealiseerd?	Eis E-106 wordt aangepast en luidt nu: De inhoud van de brandstoftank is voldoende om onder alle bedrijfsomstandigheden gedurende minimaal 2 werkdagen van 9 uur inzet te garanderen en bedraagt minimaal 290 liter. De brandstoftank is uitgevoerd in oxidatievrij materiaal.
25	03-PVE	7	E-107	Af fabriek is het mogelijk om de adblue tank en brandstoftank beide aan de bestuurszijde te hangen, is dit toegestaan?	Ja, uw suggestie wordt overgenomen. Voor de duidelijkheid, onderstaande toelichting: Het is niet toegestaan om de AdBlue tank en de brandstoftank beide aan een kant van het chassis te plaatsen. Voor de duidelijkheid: De Adblue tank en de brandstoftank zijn aan de linkerzijde van het voertuig geplaatst; of De Adblue tank en de brandstoftank zijn aan de rechterzijde van het voertuig geplaatst.
26	03 - PVE	8	E-119	In plaats van een sneldaalinrichting is onze cabine voorzien van een alternatief in de vorm van een eenvoudig, in één beweging naar voren klappbaar stuurwiel waardoor er meer ruimte ontstaat voor in- en uitstappen. Graag uw akkoord voor dit alternatief.	De beschreven uitvoering is tevens akkoord.
27	03 - PVE	8	E-119	Stoelen met een zijdelings verstelbare lendesteun zijn niet algemeen gangbaar en op onze trucks niet leverbaar. Om inschrijvers niet uit te sluiten van deelname verzoeken wij u vriendelijk om dit gedeelte van de eis te laten vervallen.	Eis E-119 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een comfortabele luchtgeveerde chauffeursstoel voorzien van een slijtvaste en eenvoudig te reinigen bekleding. De stoel is uitgerust met minimaal de onderstaande verstel mogelijkheden: - sneldaalinrichting bij in- en uitstappen - zitdiepte; - zithoek; - hoek van de rugleuning; - instelbare lenden steun; - hoofdsteun - armsteun - verwarming - ventilatie
28	03 - PVE	8	E-119	Verkoeling van de stoelen is normaliter niet leverbaar op een truck, wij gaan er vanuit dat u hier ventilatie bedoeld. Graag uw bevestiging.	Zie antwoord vraag 27.
29	03 - PVE	8	Eis E-120	Kunt u akkoord gaan met een stoel waarvan de zithoogte niet verstelbaar is als aan de andere eisen wordt voldaan?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
30	03 - PVE	8	Eis - 128	Mag deze eis vervallen indien een spiegel camera systeem wordt aangeboden?	Indien een spiegel camera systeem wordt aangeboden, vervalt eis E-128.
31	03-PVE	8	E-131	U vraagt 2x een 12V en 2x een 24V aansluiting, af fabriek is het voertuig in de cabine voorzien van 1x een 12V en 1x een 24V aansluiting en aparte USB aansluiting, volstaat dit ook?	Eis E-131 wordt aangepast en luidt nu: De cabine is voorzien van minimaal één 12V aansluitingen en één 24V aansluitingen en een USB aansluiting voor het opladen van mobiele apparatuur.
32	03 - PVE	12	Eis-160	Kunt u akkoord gaan met een maximale looptijd van 10 jaar voor de online abonnementskosten?	Ja, uw suggestie wordt overgenomen. Het is inschrijver toegestaan de online abonnementskosten voor een periode van 10 jaar aan te bieden.
33	03 - PVE	13	E-167	U geeft hier aan dat er rekening moet worden gehouden met de reguliere dienstregeling van de TESO. Dit is echter niet inzichtelijk in de mee te sturen afdruk van Routenet. Daarnaast kan de in bijlage 1 genoemde instelling "veerpont" vermijden hier ook niet van toepassing zijn. Graag uw bevestiging dat gewoon met de berekening door Routenet kan worden volstaan en dat deze tijd bepalend is voor de score van het gunningscriterium.	Uw suggstie wordt overgenomen. Inschrijver kan volstaan met de berekening door Routenet. De berekende tijd door Routenet is bepalend voor de score van het gunningscriterium.
34	03 - PVE	13	eis 173, 174, 175	Wij willen u verzoeken de eisen mbt levertijd te laten vallen. Op dit moment zijn de levertijden van het chassis alleen al circa 70 weken, laat staan met opbouw. De levertijden zijn momenteel te garanderen door een wereldwijd tekort aan grondstoffen en met name halfgeleiders. Hier heeft de inschrijver totaal geen invloed op. eisen stellen met daarbij sacties als boete en kosteloos vervangend vervoer zijn daarmee niet proportioneel en niet redelijk. Wij doen natuurlijk er alles aan een zo snel mogelijke levering te realiseren met de invloed die we hebben.	Eis E-173 wordt aangepast en luidt nu: De levertijd na definitieve bestelling, geeft inschrijver op in de kwalitatieve gunningscriteria. De opgegeven levertijd is bindend. Bij deze nota van inlichtingen is een herzien Excelsheet 'Kwalitatieve gunningscriteria - Versie 2' gepubliceerd. Inschrijver moet het Excelsheet 'Kwalitatieve gunningscriteria versie 2' indienen, op straffe van uitsluiting.

Nota van inlichtingen “Het leveren van een kraan – kipper voertuig” van de gemeente Texel

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
35	03 - PVE	13	E-173	U geeft aan dat de totale levertijd maximaal 70 weken mag zijn. Wegens de corona pandemie is dit naar ons inzien niet realistisch. Graag zien wij deze eis verruimt worden naar 90 weken na definitieve gunning.	Zie antwoord vraag 34.
36	03 - PVE	13	Eis 174-175	Wij verzoeken u deze eisen te laten vervallen. In de huidige marktomstandigheden kunnen wij geen garantie geven op de levertijden. Uiteraard zullen wij ons inspannen om de gevraagde levertijd te realiseren. Een boeteclausule vinden wij onder de huidige omstandigheden niet gepast.	Zie antwoord vraag 34.
<u>Mededeling van de aanbestedende dienst:</u> Bij inschrijvingen op aanbestedingen ziet de opdrachtgever regelmatig onnodige fouten die leiden tot ongeldige inschrijvingen. Door inschrijvers veel gemaakte fouten zijn (niet limitatief): • Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) niet of niet rechtsgeldig ondertekend (maak gebruik van de volmacht uit de aanbestedingsleidraad indien rechtsgeldige ondertekening vlak voor inschrijving lastig te realiseren is) • Referenties van onderaannemers in de inschrijving terwijl er geen beroep op de draagkracht van de onderaannemer wordt gedaan in de UEA op onderdeel IIC • Onderaannemers waarop een beroep wordt gedaan (IIC in de UEA) en waarvan vervolgens geen UEA van de onderaannemer wordt bijgevoegd (let op de rechtsgeldige ondertekening door de onderaannemer) • Niet de juiste versie van prijsinvulformulieren en/of kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd • Aanpassingen door inschrijver van standaard formulieren • Onjuist ingevulde waarden op kwalitatieve gunningscriteria die niet kunnen worden onderbouwd (of niet voldoen aan de minimale/maximale eisen) • Referentie projecten die buiten de gestelde referentieperiode zijn uitgevoerd (oftewel te oud en daardoor niet geldig) • Referentie projecten die de gestelde kerncompetentie niet, of niet volledig afdekken • Ongeldige certificaten (geldigheidsduur bijvoorbeeld reeds verlopen) inzake ISO 9001, ISO 14001, VCA * of VCA** en Erkend Duurzaam bijgevoegd • Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad					