



Nota van Inlichtingen

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger”

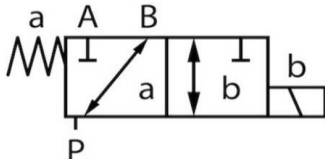
Datum: 18-04-2023

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-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	12	B Technische bekwaamheid	Gezien de omstandigheid dat het leveren van een afzetbare kolkenzuigeropbouw sporadisch voorkomt bestaan verzoeken wij u de referentie periode met 2 jaar te verlengen naar 5 jaar.	De referentie periode, zoals beschreven in hoofdstuk IV, paragraaf B, wordt verruimd van een terugkijktermijn van 3 jaar naar een terugkijktermijn van 5 jaar.
2	03 - PVE	3	E-1.17	U vraagt een vetsmering op de opbouw, uiteraard kan dit. Wij an sich zien geen toegevoegde waarde. Als voorbeeld een belading van een huisvuilwagen gaat 1000 x per dag in beweging. Misschien wordt i x per dag de achterdeksel geopend dus dit zou 265 keer per jaar zijn. Dus waar de noodzaak voor een huisvuil inzamelsysteem aanwezig is, is deze niet aanwezig voor een kolkenzuig opbouw. Naast het feit dat een aantal punten zo wie zo handmatig gesmeerd moeten worden. een ander punt is dat smering op de achterdeksel knevels pas nut heeft als deze openstaan en niet aangetrokken zijn. Dus deels wordt het vet weggepompt zonder nut te hebben. De vraag is kan deze vervallen.	De eisen van onderdeel 1 gelden voor het kraan - haakarm voertuig. Echter, het woord 'opbouw' in eis E-1.17 kan impliceren dat tevens het gedeelte van onderdeel 2 wordt bedoeld. Dit is niet het geval. Ter verduidelijking wordt eis E-1.17 aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een centraal automatisch vetsmeersysteem (bij voorkeur Lincoln / SKF of minimaal gelijkwaardig) voor chassis, haakarmopbouw en laadkraan, vet type 2. De afzetbare combi-kolkenzuiger opbouw wordt niet van centrale vetsmering voorzien. Indien het vetniveau te laag is, dient hiervoor een indicatie d.m.v. een lamp (of direct zichtbaar in het hoofdscherm van de monitor) op het dashboard in de cabine gegeven te worden.
3	03 - PVE	3	E-1.17	Het chassis heeft geen smeerpunten welke buiten de onderhoudsbeurten gesmeerd dienen te worden, en is daarom niet voorzien van een centraal smeersysteem. Een centraal smeersysteem voor kraan en haak kan worden gemonteerd. Gelieve dit toe te staan.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De smeerpunten van het chassis moeten worden meegenomen in het centraal vetsmeersysteem.
4	03 - PVE	3	E-1.21 E-1.183, KG-09, KG-010	U doet in E-1.21 een uitspraak over het aantal inzeturen per week gedurende 10 jaar, dus in totaal 50.000 draaiuren. Wanneer het voertuig 50 uur per week ingezet wordt, in welk tijdsvenster verwacht u onderhoud en reparaties uit te voeren en welke rol ziet u voor zich voor de inschrijver hierin?	Eis E-1.21 is geformuleerd om de vereiste technische levensduur te beschrijven. De technische levensduur is wezenlijk iets anders, dan de vraag, wanneer in een periode onderhoud of reparatie aan het voertuig wordt uitgevoerd. De beschreven inzet van 10 jaar en 50 uur per week, is de termijn dat het voertuig technisch mee moet gaan. Dat u uitkomt op 50.000 draaiuren, onderschrijft opdrachtgever niet. 50 uur per week * 52 weken * 10 jaar = 26.000 draaiuren. Het reguliere onderhoud wordt gepland en op werkdagen uitgevoerd. Reparaties worden uitgevoerd in de werkplaats van inschrijver, direct wanneer dat noodzakelijk is. Indien de reparaties niet door de eigen werkplaats uitgevoerd kunnen worden, wordt inschrijver verzocht service te verlenen.
5	03 - PVE	3	E-1.32	Deze draaistraal is niet haalbaar in combinatie met een vaste bumper en de opbouw zoals u vraagt. Namelijk er is een bepaalde wielbasis nodig om het voertuig uitvoerbaar te maken. Kunt u een draaistraal van 9.500 mm toestaan?	Eis E-1.32 wordt aangepast en luidt nu: De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 9.500 mm. Korter is wenselijk.
6	03 - PVE	3	E-1.32	Door de inbouwmaat van de kraan, de beschreven containerlengte en daaruit volgende benodigde wielbasis is de gevraagde draaicirkel niet realistisch. Daarvoor zou een veel te korte wielbasis gekozen moeten worden wat weer niet mogelijk is doordat u een uitschuifbare bumper niet toe staat. Wij verzoeken u daarom vriendelijk de eis te verruimen tot een realistische waarde van 9400mm wat aansluit bij de beschreven opbouw en een vaste bumper.	Zie antwoord vraag 5.
7	03 - PVE	2	E-1.32	U vraagt een draaistraal van 8.500 mm, uit de tekeningen in de voorbereiding blijkt dat dit bij een wielbasis horend bij de beladingsgraad conform E-1.05 en E-1-06 blijkt dat deze draaistraal niet haalbaar is. Gelieve deze eis te verruimen naar 9.500 mm.	Zie antwoord vraag 5.
8	03 - PVE	3	E-1.35	Geeiste maximale lengte van het voertuig is in gevraagde configuratie niet haalbaar. Wij verzoeken u een maximale lengte van 10.000mm toe te staan.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Eis E-1.35 blijft onverkort gehandhaafd.
9	03 - PVE	3	E-1.41	Voor aandrijving van ondermeer de Hogedrukpompen heeft loadsensing geen toegevege waarde zullen wij dit dienaangaande zo lezen, dat vaste hydraulische pompen mogen worden gebruikt als ze load sensing pompen geen toegevoegde waarde hebben.	Eis E-1.41 wordt aangepast en luidt nu: Alle hydraulische pompen zijn uitgevoerd met load sensing, waarbij uitsluitend het aantal liters wordt geleverd dat door de gebruiker wordt gevraagd. Voor de aandrijving van de combi-kolkenzuiger opbouw, mogen vaste hydraulische pompen worden toegepast.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
10	03 - PVE	4	E-1.43	Deze eis is niet verenigbaar met een motor PTO. De werking is als volgt: Bij het toepassen van een motor PTO, draait deze PTO altijd mee met de motor en een kleine opbrengst olie wordt dan rondgepompt. Bij een lekkage is de PTO en daarmee de pomp niet uitschakelbaar. De kans bestaat dat de hydrauliek tank leeg wordt gepompt, waarna de pomp kapot draait vanwege cavitatie. Indien er lekkage optreedt, moet de chauffeur het voertuig stilzetten en de motor uitschakelen. Het voertuig moet vervolgens afgesleept worden. Zie tevens de vraag omtrent eis E-1.97 welke hiermee in verbinding staat. Kan deze eis als voorbehoud opgenomen worden in dit bestek?	Het hydraulisch systeem van de opbouw of de PTO, is eenvoudig uitschakelbaar, zodat bij slangbreuk of lekkage in het hydraulisch circuit van het haakarmsysteem, het voertuig op eigen kracht de werkplaats kan bereiken zonder dat er verder verlies van hydraulische vloeistof ontstaat (door middel van drukloos rondpompen). Ontstaat het lek in het circuit van drukloos rondpompen dan zal de motor moeten worden uitgezet en zal het voertuig moeten worden afgesleept.
11	03 - PVE	5	E-1.48	Is het wenselijk dat de kleppen via de afstandsbediening van de kraan bediend kunnen worden?	Nee, het is niet wenselijk om de kleppen op de afstandsbediening te kunnen bedienen. Eis E-1.48 blijft onverkort gehandhaafd.
12	03 - PVE	5	E-1.50	Kunt u aangeven wat u bedoelt met een driewegkraan, en in welke omstandigheden hij 'automatisch' bediend' zou moeten worden?	Van Dale geeft de volgende betekenis voor het begrip driewegkraan: Driewegkraan: v. (...kranen), kraan met dubbele doorboring om gassen of vloeistoffen in twee richtingen te kunnen afvoeren. Een driewegkraan heeft als doel om een stromingsrichting van de hydraulische olie te beïnvloeden. Deze dient elektrisch bediend te worden waarbij de oliestroom gewisseld kan worden tussen gebruiker A en gebruiker B. De driewegkraan wordt toegepast voor de schakeling tussen de autolaad- en loskraan en het afzetsysteem. Wanneer de chauffeur wisselt tussen de bediening van de autolaad- en loskraan en afzetsysteem, wordt de driewegkraan elektrisch bediend, zonder tussenkomst van de chauffeur. Ter illustratie een afbeelding van een driewegklep en het hydraulisch symbool:  
13	03 - PVE	5	E-1.55	Onze kraan heeft op een hydraulisch bereik van 7,9 meter een hefcapaciteit van 2.100 kg. Is dat akkoord?	Ja, dat is akkoord, waarbij opgemerkt dat eis E-1.51, waaronder de minimale reikwijdte, onverkort van kracht blijft.
14	03 - PVE	5	E-1.62	Is het toegestaan dat de signaleringen in het dashboard van de truck worden weergegeven?	Op welke wijze de signaleringen worden gegeven en waar deze worden weergegeven is aan de inschrijver. Of de signaleringen in het dashboard van de truck weergegeven kunnen worden is afhankelijk van het truckmerk.
15	03 - PVE	6	E-1.72	In de praktijk is het niet mogelijk om de kadaverklem op te vouwen aan de autolaadkraan vanwege de afmetingen van de kadaverklem. Uiteraard kan de kadaverklem bij gestrekte kraan in de bak gezet worden. Kan de eis aangepast worden?	Nee, de eis wordt niet aangepast. Eis E-1.72 blijft onverkort van kracht.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
16	03 - PVE	8	E-1.96	Bij gebruik van het voertuig in combinatie met de kolkenzuigeropbouw met haspel op het achterdeksel, is een vaste bumper ivm maatvoering achteroverbouw slecht realiseerbaar. Ook bij gebruik met een strooier lijkt ons een vaste, uitstekende, bumper niet wenselijk. Wij verzoeken u een uitschuifbare bumper toe te staan.	Nee, uw suggestie voor het toepassen van een uitschuifbare bumper wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
17	03 - PVE	8	E-1.96	Is een uitschuifbare bumper eventueel toegestaan indien dit voordelen oplevert voor een kortere wielbasis en draaicirkel?	Zie antwoord vraag 16.
18	03 - PVE	9	E-1.97	Wij attenderen de gebruiker op een te laag olieniveau (in cabine) van de opbouw. In geval van een te laag olieniveau schakelt de opbouw uit (of is niet in te schakelen). De motor zal de gebruiker echter zelf moeten uitschakelen. Dit om veiligheidsredenen (bv. wanneer men op de snelweg rijdt is dit absoluut niet gewenst). Het komt er in feite op neer dat de signalering overeenkomt met de werking van de motorolie-signalering in bv. een personenvoertuig. Daar krijgt de bestuurder een melding van een te laag olieniveau, echter het voertuig zal wel kunnen rijden en zal zich om veiligheidsredenen niet zelf uitschakelen. Samenvattend zoals ook bij E-1.43 beschreven (bij gebruik motor PTO) zal het voertuig zich zelf niet uitschakelen. Is dit akkoord?	Dat is akkoord onder voorwaarde dat, bij een te laag hydrauliek olie niveau, de opbouw zichzelf uitschakelt waardoor deze niet meer te bedienen is.
19	03 - PVE	9	E-1.101	In afwijking van het koppel en vermogen welke u vraagt, is een motorvermogen van 265kW en 1700 nM ook toegestaan?	Eis E-1.101 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een dieselmotor met een motorvermogen van minimaal 265 kW en een motorkoppel van minimaal 1.700 Nm.
20	03 - PVE	0	E-1.104	U vraagt een stalen bumper. Naar onze mening biedt een kunststof bumper, meer voordelen dan een stalen bumper. Is het toegestaan een kunststof bumper te leveren?	Ja, het is toegestaan een kunststof bumper te leveren. Eis E-1.104 is hiermee vervallen.
21	03 - PVE	9	E-1.105	U vraagt een 'vergrote oploophoek'. Dit is een rekbaar term; een vergrote oploophoek is toegestaan bij voertuigen welke volgens de typegoedkeuringsrichtlijn voldoen aan de criteria voor een terreinvoertuig (N3G), een 6x2 voldoet niet aan deze criteria, en zal altijd voorzien moeten zijn van een onderrijbeveiliging (FUP) aan de voorzijde, waaraan een eisen gesteld worden aan de maximale montagehoogte. Kunt u deze eis toelichten? U vraagt ook een sneeuwplaat welke ook de oploophoek beïnvloedt, en u vraagt een een stalen bumper, om een bepaalde soliditeit te waarborgen. Kunt u nader toelichten?	U stelt meerdere vragen. De vragen worden hieronder separaat beantwoord. Dat een N3 voertuig, voorzien moet zijn van een FUP, is vastgelegd in de toelatingseisen van de RDW. Daar valt verder niets aan toe te lichten. Daarnaast moet het voertuig worden voorzien van een DIN plaat, voor het koppelen van een sneeuwplaat. De DIN plaat moet op een bepaalde hoogte worden aangebracht, teneinde een goede werking van de sneeuwplaat te realiseren. De twee bovenstaande zaken (monteren van een FUP en het monteren van een DIN plaat) zijn bepalend voor de oploophoek aan de voorzijde van het chassis. Deze oploophoek wenst opdrachtgever zo groot mogelijk te hebben, binnen de gestelde wettelijke kaders en voorschriften.
22	03 - PVE	9	E-1.106	Aangezien de beschikbare punten reeds in gebruik zijn door de DIN plaat is dit niet te realiseren. Wij verzoeken u vriendelijk als alternatief een centraal geplaatste afsleep inrichting toe te staan welke uitermate geschikt is voor een sleepkabel.	De wijze waarop inschrijver de gevraagde trekpunten monteert, is aan de inschrijver.
23	03 - PVE	9	E-1.106	U vraagt: twee vaste trekpunten, die bereikbaar moeten zijn bij gemonteerde sneeuwplaat. Een dergelijk trekpunt moet aan het chassis aangebracht worden, een DIN plaat en een ploeg ook. Dit lijkt mij in combinatie niet mogelijk, kunt u wellicht beter toelichten wat hier bedoeld wordt en in welke toepassing?	Zie antwoord vraag 20.
24	03 - PVE	9	E-1.107	Soms is het niet mogelijk om een Hydromotor te gebruiken zonder gebruikt te maken van een een tussen as. Een reden kan zijn dat de dat de hydropompen dusdanig groot zijn dat er geen ruimte is voor een een insteek pto en er gebruik moet worden gemaakt van een din- flens om de hdropomp op een plek te brengen waar ruimte is. En dan is een aandrijfas noodzakelijk. Dus kunt u deze beperking laten vallen	Eis E-1.107 is hiermee vervallen.
25	03 - PVE	9	E-1.112 E-1.113	Bij toepassing van een 270 graden camerasysteem is een frontspiegel niet in alle gevallen meer noodzakelijk, en zal als meerwerk achteraf gemonteerd moeten worden. Gelieve de eis voor een frontspiegel te heroverwegen.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Eis E-1.112 blijft onverkort gehandhaafd.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
26	03 - PVE	9	E-1.112	U eist dat het voertuig moet zijn voorzien van een frontspiegel, ons chassis kunnen we leveren met hoekzichtcamera, bij deze hoekzichtcamera is het niet noodzakelijk om een frontspiegel op de cabine te hebben. De hoekzicht biedt een superieur zicht op de voorkant en directe zijkant van het voertuig in vergelijking met conventionele spiegels, zelfs onder slechte weersomstandigheden zoals regen, mist, vorst of fel zonlicht. Ongeacht de snelheid, de hoekzichtcamera biedt een ononderbroken zicht op fietsers, voetgangers, obstakels en andere weggebruikers in het gebied rondom het voertuig. Met de hoekzichtcamera kunt u efficiënt en moeiteloos manoeuvreren in de drukste verkeerssituaties, wat de veiligheid vergroot. De hoge lichtgevoeligheid van de camera garandeert een optimaal beeld in het donker. Indien nodig wordt de camera automatisch verwarmd voor ontdooidoeleinden. Is het dan nog noodzakelijk dat het voertuig een frontspiegel heeft?	Ja, de eis voor de frontspiegel blijft bestaan. Eis E-1.112 blijft onverkort gehandhaafd.
27	03 - PVE	10	E-1.120	Is er werkelijk een pneumatische aansluiting nodig voor een aanhanger met kogelkoppeling? Graag uw toelichting hierover en hoe dit uitgevoerd moet worden aangezien u reeds om luchthandjes vraagt in eis E-1.119, dit lijkt dubbelop.	Eis E-1.120 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is aan de achterzijde voorzien van een K50 kogelkoppeling, gemonteerd aan de vaste bumperconstructie, inclusief elektrische aansluitingen.
28	03 - PVE	10	E-1.131	U vraagt een specifieke positie, namelijk rechts, voor de brandstoftank en adbluetank. Rechts zit bij veel merken ook de uitlaatdemper en is daarmee de zijde met het minste vrije ruimte. U vraagt immers ook de toepassing van vaste steunpoten en een zo kort mogelijke wielbasis, u gaat extra punten toekennen aan een korte draaicrikel. Nu zouden we alle componenten kunnen gaan verplaatsen en maatwerk tanks kunnen gaan maken, maatregelen welke kostenverhogend werken en wellicht maar een beperkt functioneel voordeel opleveren, maar we willen u eerst vragen om deze eis te heroverwegen, is het inderdaad strikt noodzakelijk dat zowel Adblue als brandstof rechts aan het chassis moeten zitten?	Het is inschrijver tevens toegestaan om de brandstoftank en de Adbluetank aan de linkerzijde (chauffeurszijde) te plaatsen. Zowel de brandstoftank als de AdBluetank moeten aan één zijde geplaatst worden.
29	03 - PVE	11	E-1.144	Een instelbare zijdelingse lendesteun is niet algemeen gangbaar en op onze truck niet leverbaar. Wij verzoeken u vriendelijk dit gedeelte uit de eis te laten vervallen.	Het is inschrijver tevens toegestaan een chauffeursstoel te leveren, zonder zijdelingse verstelbare lendesteun.
30	03 - PVE	9	E1-152	U vraagt specifiek buitenspiegels, er zijn andere oplossingen voor indirect zicht die beter passen bij de overige eisen die u in dit bestek stelt. In de praktijktest zijn deze oplossingen door u te beoordelen. Graag de specifieke eis voor 'spiegels' te laten vervallen.	Eis E-1.152 wordt aangepast en luidt nu: De linker- en rechter hoofdbuitenspiegel (achteruitkijkspiegels en dode hoekspiegel) zijn vanaf de bestuurdersplaats elektrisch verstelbaar. De linker- en rechter hoofdbuitenspiegels zijn voorzien van elektrische verwarming met schakelaar. Deze eis is niet van toepassing indien het voertuig voorzien is van cameraspiegels i.p.v. normale spiegels.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
31	03 - PVE	13	E-1.183, KG-09, KG-010	U geeft aan in E-1.183 dat de technische dienst van de gemeente zelf onderhoud en reparaties uit gaat voeren. U vraagt ook, in KG-10, een omschrijving hoe de serviceverlening op het eiland georganiseerd gaat worden. De definitie van 'serviceverlening' is niet eenduidig, welke werkzaamheden vallen hier volgens u onder die de inschrijver moet verzorgen? Ook is nu niet duidelijk wat de competenties van de eigen technische dienst van de aanbestedende dienst zijn. Wij kennen gemeentes met een technische dienst, welke zelf alle benodigde keuringen en technische revisies uitvoeren in eigen werkplaatsen, maar ook technische diensten die alleen het dagelijks onderhoud als verlichting en het bijvullen van vloeistoffen uitvoeren, en al het overige uitbesteden. Gedetailleerde informatie over de rol van de eigen technische dienst op het gebied van onderhoud en reparaties is van belang omdat u gaat waarderen en beoordelen op onze rol als inschrijver in uw servicebehoefte in KG-010. Welke vorm van reparaties, keuringen of periodiek onderhoud is de inschrijver voornemens zelf uit te voeren, en bij welke is de gemeente voornemens de diensten van derden in te schakelen?	U stelt in deze vraag, meerdere vragen in één keer. Hierbij wordt het geheel erg diffuus. Voor de duidelijkheid de volgende beantwoording. Opdrachtgever heeft een volledig geoutilleerde garage, waar haar eigen monteur onderhoud, reparatie, revisie en andere voorkomende werkzaamheden uitvoert. Het repareren en onderhouden van voertuigen wordt in eigen beheer uitgevoerd, tot op dat niveau waar de eigen technische dienst toe is gemachtigd. Als voorbeeld: het uitlezen van foutcodes is deels mogelijk echter voor een groot deel ook niet. Het deel wat niet is uit te lezen, wordt door de fabrikant afgeschermd. In de laatste situatie wordt de hulp van de leverancier ingeroepen. Welke werkzaamheden er nog meer onder serviceverlening vallen, is niet in een uitputtende lijst te verwoorden. Een goed geïnformeerde, ervaren leverancier weet, wat serviceverlening inhoud. Het keuring gereedmaken voor de jaarlijkse APK wordt door opdrachtgever zelf gedaan. Het daadwerkelijke APK keuren en afmelden wordt door de leverancier uitgevoerd.
32	03 - PVE	14	E-1.184	U vraagt wanneer de garantie reparatie langer dan 2 werkdagen duurt er kosteloos gelijkwaardig vervangend vervoer beschikbaar wordt gesteld. Wij doen er alles aan om ervoor te zorgen dat lange stilstand van het voertuig wordt voorkomen. Door bijvoorbeeld overwerken en/of onderdelen elders uit het land vandaan te halen. Echter door de specifieke opbouw van deze auto kunnen wij niet een gelijkwaardig voertuig aanbieden tijdens deze periode. Onze organisatie is daar te klein voor. Wellicht dat wij deze elders kunnen inhuren, maar dit is niet op voorhand te garanderen. Wij vragen u deze eis te laten vervallen	Eis E-1.184 wordt aangepast en luidt nu: Garantiereparaties worden in principe door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 4 werkuren na melding aan te vangen. Voor de overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen één werkdag te geschieden. De totale stilstandtijd van het voertuig is in een realistische verhouding met de werkelijke reparatieduur (norm 2:1, dit betekent dat indien het voertuig 1 reparatieuur ondergaat er maximaal 2 klokuren stilstand mag optreden. Voor het bepalen van de 4 werkuren mag inschrijver uitgaan van de geldende dienstregeling van Wagenborg Passagiersdiensten. Het risico dat een afvaart niet beschikbaar is, zoals vakantie, dichtslibbende vaargeul of kruisend ijs, is voor opdrachtgever en niet voor inschrijver.
33	03 - PVE	14	E-1.184	Zou deze eis wat ruimer kunnen worden opgezet, omdat het hier een eiland betreft. Voor inzet/serviceverlening is een overtocht nodig en dit kan soms vooral in de zomerperiodes problematisch zijn. Het risico van vakantie drukte, uit de vaart genomen diensten t.g.v. dichtslibbende vaargeulen kruisend ijs behoren in onze zienswijze niet bij de leverancier. Kunt u hier een uitspraak over doen.	Zie antwoord vraag 31.
34	03 - PVE	14	E-1.184	U eist hier een maximale stilstandtijd. Verder eist u in E-1.195 een maximale stilstandtijd van 2:1, een reparatieduur van één klokuur mag 2 uur stilstand kosten. Hoe verhoudt zich dit tot de eis waarin u 180 minuten aanrijtijd vereist?	Het verhoudt zich niet tot elkaar. Wanneer de garantiereparatie start, dan gaat de verhouding van 2:1 in. De aanrijtijd staat hier los van.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
35	03 - PVE	15	E-1.184, E-1.201, E-1.202	In deze eisen wordt vervangend vervoer benoemd. U vraagt in deze aanbesteding een haakarmvoertuig, voorzien van een autolaadkraan met bepaalde specificaties, geschikt voor het aandrijven van een kolkenzuiger en geschikt voor het inzamelen van kadavers. Het voertuig welke in deze aanbesteding uitgevraagd wordt is zodanig specifiek, dat 'vervangend vervoer' niet mogelijk is, of anders tegen vooraf niet in te schatten kosten. U eist het wel, en dat betekent een risico voor de inschrijver, een risico waarmee door de inschrijver gecalculeerd zal worden. Daarom wil ik u vragen om de 'voorkomende werkzaamheden' in E-1-184 nader te omschrijven, is dat werk waar de kraan voor nodig is, is de haak, of de kolkenzuiger? Datzelfde geldt voor eis E-1.201, en E-1.202, waarin u zich het recht voorbehoudt een gelijkwaardig voertuig in te zetten, mogelijk op kosten van de inschrijver. U dient zich te realiseren, dat bij een zo multifunctioneel voertuig als u uitvraagt, het niet reeël is te verwachten dat een 'gelijkwaardig' voertuig beschikbaar is voor verhuur op het moment dat dit nodig is. De eigenschappen welke u vraagt zullen in de praktijk alleen in te vullen zijn door meerdere voertuigen in te zetten (bijvoorbeeld een voertuig voorzien van een kolkenzuiger, en een voertuig voorzien van een kraan - haak). Dit vormt een onevenredig groot, niet af te dekken risico voor de inschrijver. Hoewel leveringen zich lijken te stabiliseren kan overmacht of destabiliserende situaties in de wereld met invloed op levering niet uitgesloten worden. Wij willen u vragen hier een proportionelere afdekking van uw risico te overwegen, bijvoorbeeld het blijven inzetten van het huidige voertuig.	Eis E-1.184 is aangepast. Zie beantwoording vraag 31. Eis E-1.201 wordt aangepast en luidt nu: Indien de opgegeven levertijd overschreden wordt, dient inschrijver kosteloos een vervangend voertuig beschikbaar te stellen. Het is inschrijver tevens toegestaan, om van het bestaande voertuig, de reparatie- en onderhoudskosten voor haar rekening te nemen, totdat het nieuwe voertuig wordt geleverd. Eis E-1.202 wordt aangepast en luidt nu: Indien inschrijver geen gelijkwaardig voertuig kan leveren en de reparatie- en onderhoudskosten niet over wil nemen, dan is opdrachtgever gerechtigd de marktconforme kosten voor vervangend vervoer bij inschrijver in rekening te brengen met een maximum van 5% van de opdrachtwaarde van onderdeel 1.
36	03 - PVE	14	E-1.188	U vraagt diverse documentatie vooraf en of gelijk met de levering van het voertuig, een aantal van deze zaken, zoals overzicht van schema's en elektronische storing zoeken met oplossingen. Dit is dusdanig groot dat wij u willen vragen, dat wanneer u een dergelijk schema en/ of elektronisch storing met oplossingen nodig heeft u dat wij dat op dat moment u het vraagt wij het aan u leveren, dit ook omdat onze leverancier continu met verbeteringen bezig is.	Eis E-1.188 wordt aangepast en luidt nu: Inschrijver levert voorafgaand aan, of gelijk met de levering van het voertuig en/of materieel de volgende documentatie, geschreven in de Nederlandse taal, aan: 1. Werkplaatshandboek (2 stuks), met daarin de volgende onderwerpen: • onderhoudsintervallen met inspectierapporten; • onderhoud uit te voeren door gebruiker; • overzichtelijke schema's van elektronica; • elektronisch storing zoeken met oplossing; • reparatiewerkzaamheden, met behulp van (speciaal) gereedschap; • tekeningen, exploded views en plaatjes van belangrijkste componenten. 2. Onderdelenboek (2 stuks) met afbeeldingen en artikelnummers 3. Chauffeurs/bedieningshandboek met daarin bedieningshandleiding en veiligheidsinstructies 4. Technische overzichtstekeningen, zoals voor-, zij- en achteraanzichten. Deze informatie wordt digitaal, bij voorkeur online, aangeleverd (eventuele benodigde abonnementskosten dienen inclusief te zijn gedurende de gehele technische levensduur van het voertuig). Het is leverancier tevens toegestaan, om de genoemde documentatie onder lid 1, op eerste afroep van opdrachtgever aan te leveren.
37	03 - PVE	15	E-1.193	Deze eis is een erg breed en ruim begrip. Hier kunnen wij alvorens niet zeggen dat dit allemaal voor kosten van de opdrachtgever zijn. Mocht er een dergelijk situatie voorkomen dan kan zijn wij altijd bereid hierover in gesprek met u te gaan. Mocht hieruit blijken dat wij dit hadden kunnen voorkomen dan nemen wij onze verantwoordelijkheid hier natuurlijk in. Wij vragen u deze eis aan te passen.	Nee, de eis wordt niet aangepast. De beperking van de garantiekosten wordt gerealiseerd door de specificatie dat de 'aan het voertuig gerelateerde kosten ingevolge garantie' onder garantie vallen. Nevenschade of schade aan derden vallen niet onder garantie of garantiewerkzaamheden.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
38	03 - PVE	15	E-1.197 E-1.198	Bij deze vragen wordt aangegeven dat bij modificaties de documententatie direct geactualiseerd word en de werkplaatsen middels monteurs trainingen kosteloos begeleid te worden. Deze eisen zijn is ons niet duidelijk wat u precies hiermee bedoeld. Zou u dit uitgebreider kunnen toelichten?	Ter verduidelijking van eis E-1.197 en eis E-1.198 het volgende: Indien de leverancier van het chassis, de kraan en/of het haakarmsysteem een modificatie doorvoert, dan moet de documentatie, zoals genoemd in eis E-1.188 worden aangepast. Daarnaast wordt van leverancier(s) verwacht, dat de modificatie(s) worden besproken met de monteur van opdrachtgever, zodat de laatste stand van zaken bekend is.
39	03 - PVE	9	E-1.198	Onder modificaties verstaan wij terugroepacties van de fabriek. Indien dit voorkomt worden al onze klanten hier tijdig over geïnformeerd via onze dealer. Als het een eenvoudige modificatie is kan onze servicedienst dit via een service bulletin aan uw onderhoudsmonteurs doorspelen zodat zij de modificatie zelf kunnen uitvoeren. Wij kunnen door middel van telefonische ondersteuning of via de mail extra begeleiding bieden en de monteurs trainen. Trainingen op locatie geven is mogelijk, maar wij kunnen niet voorzien hoe vaak dit de komende jaren voorkomt en kunnen het daarom nu lastig meenemen in de offerte (uiteraard is het t.z.t. tegen meerprijs wel mogelijk). Is deze werkwijze akkoord?	De voorgestelde werkwijze is voor opdrachtgever akkoord.
40	03 - PVE	15	E-1.200 - 2.131	Voor de Truck geeft u 80 weken bouwtijd en voor de opbouw geeft u 104 weken. Echter daar in zit een klein probleem Gexien de huidige orderportefuille kan de bouw van de opbouw in het laatste gedeelte pas worden gerealiseerd . De Truck is al geleverd terwijl de opbouwer nog bezig is. Het is niet zo dat het voertuig over de gehele periode nodig is. Bijvoorbeeld als de opbouw wordt gespoten momenteel 3 tot 4 weken hoeft de truck niet bij de opbouwer aanwezig te zijn. Maar om toch op zeker te gaan zou het niet verstandig wezen om deze periode gelijk te trekken naar 104 weken zijnde de tijd voor de opbouw of anderzijds tot een regeling te komen dat de opbouwer toch nog het chassis tot beschikking krijgt voor de opbouw en test periode hoe staat de aanbestedende dienst in deze kwestie.	Eis E-1.200 wordt aangepast en luidt nu: De maximale levertijd van het kraan - haakarm voertuig bedraagt 104 weken. Een kortere levertijd is wenselijk. De levertijd na definitieve bestelling, geeft inschrijver op in de kwalitatieve gunningscriteria. De opgegeven levertijd is bindend.
41	03 - PVE	15	E-1.202 & E-2.133	De boete op de te late levering van het voertuig is flink voor de huidige marktsituatie en de gemiddelde marge op dergelijke voertuigen. Gelieve dit percentage verlagen naar maximaal 2,5%. Gaat u hiermee akkoord? U dient zich te realiseren, dat het opnemen van dergelijke boeteclausules leidt tot reserveringen in de voertuigprijs, ter afdekking van het risico, met een hogere voertuigprijs tot gevolg!	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De levertijd voor het voertuig is verruimd en er zijn meerdere mogelijkheden gegeven om het afroepen van de boeteclausule door opdrachtgever te voorkomen. Eis E-1.202 en eis E-2.133 blijven ongewijzigd gehandhaafd.
42	03 - PVE	17	E-2.29 / E-2.33	Standaard uitvoering bij oze firma is 40 mm, Is dit ook akkoord.	Eis E-2.29 wordt aangepast en luidt nu: De koelwatertank heeft een peilglas rechtsvoor. Het peilglas heeft een diameter van 30 mm of van 40 mm. Eis E-2.33 wordt aangepast en luidt nu: Het niveau van bedrijfswater is aan de buitenzijde af te lezen door middel van een peilglas. Het peilglas heeft een diameter van 30 mm of van 40 mm. Deze indicatie bevindt zich op de rechterzijde van de tank.
43	03 - PVE	18	E-2.38	Op de huige opbouw van Ameland zit de rubber pees in de tank en niet in de deksel. Bij ons weten is deze nooit beschadigd en nooit vervangen. Dus de vraag is of dit ook toegestaan. Dus de pees aan het einde in de tanklichaam wordt ook niet beschadigd . Wij zijn zelfs de mening toegedaan dat een pees in de achterdeksel sneller beschadigd vanwege de omstandigheid de bij het openen het vuil er vol tegen aangaat en bij een pees in de tank is dit niet het geval,	Eis E-2.38 wordt aangepast en luidt nu: Het achterdeksel wordt lek dicht afgesloten door middel van een rubber profiel. Het rubberprofiel is gemonteerd in het deksel of aan het einde van het tanklichaam.
44	03 - PVE	18	E-2.39	Op jullie huige opbouw zit de cilinder bij gesloten deksel uitgeschoven. Voor zover wij kunnen kijken is deze nooit vervangen en heeft deze na behoren gefunctioneerd. Dus de vrsraag is of bij een gesloten deksel de cilinder nietingeschoven hoeft te zijn.	Eis E-2.39 is hiermee vervallen.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
45	03 - PVE	18	E-2.57	Automatische slanggeleiding is niet mogelijk in combinatie met DN13 slang. Wij verzoeken u een handbediende slanggeleiding toe te staan.	Eis E-2.57 wordt aangepast en luidt nu: De hogedrukhaspel is voorzien van 80 meter DN13 hogedrukslang en is voorzien van een handmatige of een automatische slanggeleider.
46	03 - PVE	19	E-2.65	Is er een specifieke reden voor een dikte van 10 mm van de slang. 4"slangen met een wanddikte zijn zeldzaam en meestal geeft een leverancier van een bovenliggend slangenhassel een advies voor een slang welke het beste voldoet op het door hem geleverde item. Zou u de eis van 10 mm kunnen laten vallen.	Eis E-2.65 wordt aangepast en luidt nu: De zuigslang heeft een diameter van 4" (DN100).
47	03 - PVE	19	E-2.66	De eis van 30 meter is wel heel ruim. Wij hebben zo iets eerder in een aanbesteding met een gelijksoortig opbouw mogen leveren en konden toen maximaal in 4" tot 25 meter komen. Zou u de eis tot 25 meter kunnen aanpassen.	Eis E-2.66 wordt aangepast en luidt nu: Op de tank bevindt zich een slanghaspel, geschikt voor minimaal 22 meter zuigslang.
48	03 - PVE	19	E-2.66	Op het haspel is een 4" slang van maximaal 22 meter op te bergen, graag uw toestemming hiervoor.	Zie antwoord vraag 46.
49	03 - PVE	19	E-2.67	Is een losse slang (tbv voeding sproeikrans) met snelkoppeling, toegestaan?	Ja, dat is akkoord.
50	03 - PVE	20	E-2.88	Ik loop al een tijdje mee in deze branche maar een uitschuif arm op een bovenliggende zuighaspel die hoek heeft van 90 g raden is ben ik naar mijn weten nog niet tegen gekomen. Of ik begrijp de eis niet helemaal. Zou u kunnen uitleggen wat u precies bedoelt. Eventuele afbeeldingen of principe schetsjes zou helpen.	Eis E-2.88 wordt aangepast en luidt nu: De uitschuifarm kan vanuit horizontaal stand gemeten minimaal 30° heffen en 15° dalen.
51	03 - PVE	20	E-2.92	Wij verzoeken u een totaal bereik van de arm van ca. 4.000mm toe te staan.	Eis E-2.92 wordt aangepast en luidt nu: Het totale bereik van de arm bedraagt minimaal 4.000 mm (hart-hart).
52	03 - PVE	24	E-2.131	Het chassis-kraan-haakvoertuig is langere tijd benodigd tijdens de bouw van de afzetbare kolkenzuigeropbouw. Wij nemen aan dat u deze zodra deze gereed is, ter beschikking stelt voor de opbouwer van de kz-combi opbouw?	Zie antwoord vraag 39.
53	03 - PVE	24	E-2.133	In de huidige marktsituatie met ernstige verstoringen in de toeleveringsketen van grondstoffen en (deel)producten, is het onmogelijk om gericht levertijden af te geven. Uiteraard zijn inschrijvers er ook bij gebaat om de levering zo spoedig mogelijk te laten plaatsvinden, immers er worden al behoorlijke (rente)kosten gemaakt in het gehele traject. Een boete is niet het juiste middel om leveringen spoediger te laten verlopen, het werkt slechts risico-verhogend voor inschrijvers en het beperkt daardoor het aantal inschrijvingen. Dit lijkt ons niet wenselijk. Wij verzoeken u derhalve de boete te laten vervallen.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
54	06 - AIV	4	Artikel 2.4 - Toepasselijkheid	De toepasselijkheid van (eventuele) algemene en bijzonder voorwaarden van Opdrachtnemer worden uitgesloten. Voor de fabrieksgarantie stelt de fabrikant garantievoorwaarden op. Indien u voor fabrieksgarantie in aanmerking wenst te komen gelden deze voorwaarden. Gaat u hiermee akkoord?	Dat is akkoord.
55	06 - AIV	6	Artikel 4.5 - Vrijwaring	Wij veronderstellen redelijkerwijs dat de vrijwaring niet ziet op strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties als gevolg van strafbaar/onrechtmatig handelen door de Gemeente. Kunt u dat bevestigen?	Dit is niet akkoord, met dien verstande dat dit artikellid uiteraard niet van toepassing is (geen vrijwaring) voor bijvoorbeeld snelheidsboetes van opdrachtgever of strafrechtelijke boetes en/of bestuurlijke sancties waar Contractant generlei invloed op kan of kon uitoefenen (niet onder de invloedssfeer/buiten scope van de overeenkomst).
56	06 - AIV	7	Artikel 6.2 - Keuren	Wij onderkennen het belang van keuren. Wij veronderstellen redelijkerwijs dat de daarmee gepaard gaande redelijke kosten aan onze zijde – zoals de inzet van personeel – door de Gemeente wordt vergoed?	Dat is akkoord.
57	06 - AIV	7	Artikel 8 - Intellectueel eigendom	Gelieve artikel 8 van de voorwaarden niet van toepassing te verklaren. De relevante IE-rechten op de te leveren goederen berusten hoofdzakelijk bij de fabrikant(en). Contractant zal dan ook enkel niet-exclusieve gebruiksrechten op de Goederen kunnen leveren/overdragen. Wij gaan ervan uit dat dat akkoord is.	Dat is akkoord. Artikel 8.1 t/m artikel 8.5 is niet van toepassing op deze opdracht.

Nota van inlichtingen "Het leveren van een kraan-haakarmvoertuig met afzetbare combi - kolkenzuiger" van Gemeente Ameland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
58	06 - AIV	8	Artikel 14 - Aansprakelijkheid	Wij veronderstellen redelijkerwijs dat dit artikel enkel van toepassing is indien er aantoonbaar verwijtbare en/of directe schade optreedt. Daarnaast veronderstellen wij dat de vrijwaring niet ziet op aanspraken van derden als gevolg van niet-normaal en/of ondeskundig gebruik van de voertuigen. Kunt u dit bevestigen?	Ten aanzien van uw eerste vraag: Wij verwijzen u hiervoor naar artikel 5.1 van de overeenkomst. De partij die toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van zijn verplichting(en) is tegenover de andere partij aansprakelijk voor vergoeding van de door deze partij geleden of te lijden schade, welke verband houdt met de activiteiten en leveringen die door opdrachtnemer dienen te worden verricht ter uitvoering van deze overeenkomst. Verder wordt door de Nederlandse wet geen onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte schade, waardoor niet enkel sprake kan zijn voor aansprakelijkheid voor directe schade. Ten aanzien van uw tweede vraag: Vrijwaring ziet niet op aanspraken van derden waarbij sprake is van eigen schuld van Opdrachtgever, in de zin van art. 6:101 lid 1 BW.
59	07 - Concept OVK	2	Artikel 3.1	Wij nemen aan dat wijzigingen vanuit de nota('s) van inlichtingen worden overgenomen in de definitieve overeenkomst?	Dat is correct.
60	07 - Concept OVK	4	Artikel 10	In artikel 10 zijn onderdelen 6 & 7 niet opgenomen. Er wordt wel naar verwezen in artikel 10.8. Wij nemen aan dat alleen 10.5 wordt bedoeld?	Het beschrevene in artikel 10 is juist. Echter de nummering is niet aangepast. Voor lid 10.8 dient u te lezen 10.6 Voor lid 10.9 dient u te lezen 10.7 De verwijzing in lid 10.8 naar de leden 5 tot en met 7, betreft de verwijzing naar lid 4 en lid 5. In de definitieve overeenkomst wordt de nummering aangepast.
61	07 - Concept OVK	5	Artikel 11	In artikel 11 benoemt u "De kosten samenhangend met het herstel van het verzuim, kunnen door opdrachtgever aan opdrachtnemer in rekening worden gebracht en dienen door opdrachtnemer te worden voldaan". In het programma van eisen is ook al een aanzienlijke boete opgenomen wanneer het voertuig te laat wordt geleverd. Dit is wat ons betreft dubbel op. Gelieve artikel 11 te laten vervallen. Gaat u hiermee akkoord? Zo niet, graag uw toelichting waarom u van mening bent dat deze bepaling nodig is.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Artikel 11 blijft van kracht.

Mededeling van de aanbestedende dienst:

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
- Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad