



Nota van Inlichtingen

Avri

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Het leveren van haakarmvoertuigen”

Datum: 14 oktober 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.

Nota van inlichtingen “Het leveren van haakarmvoertuigen” van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	25	Prijsindexatie algemeen	De Corona pandemie en de oorlog in Oekraïne hebben de nodige effecten op de economie. Eén daarvan zijn enorme prijsstijgingen van producten, materialen en brandstoffen. Zoals bekend hebben deze enorme prijsstijgingen een enorme invloed op aanbestedingen. Namelijk ten tijde van indiening van de aanbesteding kan de prijs anders zijn dan ten tijde van gunning (en de bestelling die daarna volgt). Niemand kan in de toekomst kijken of er verdere stijgingen of juist dalingen in prijsniveau volgen. De leveringen van deze aanbesteding liggen in de komende jaren (t/m 2029) en daar schuilt een enorm risico voor inschrijvende partijen bij het afgeven van prijzen tijdens de inschrijving. Er is een indexering van toepassing zoals u schrijft op pagina 25 en 26. Echter deze prijsindexatie (volgens CBS) zoals u voorstelt is niet in lijn met de huidige kostenontwikkeling in onze sector. Ons voorstel is om meer billijkheid in te bouwen en de risico's van mogelijk enorme prijsstijgingen niet geheel bij de inschrijvers neer te leggen. Vraag 1: Kunt u een clause in de overeenkomst opnemen waarbij tijdens de overeenkomst ten tijde van de bestellingen vanaf 2025 een meetmoment opgenomen wordt en het dan heersende prijsniveau wordt geaccepteerd? Vraag 2: Kunt u toestaan dat in navolging van de prijswijziging, hoger dan de voorgeschreven CBS indexatie, de omvang van de overheidsopdracht de reikwijdte 10% voor leveringen & diensten en 15% voor werken overschrijdt, u als opdrachtgever de verhoging van de tarieven accepteert?	De prijsindexatie is opgenomen om deze prijschommelingen te kunnen volgen. Dit betreft een onafhankelijk prijsindex die de ontwikkelingen in de markt volgt (mogelijk met enige vertraging/na-ijl effecten). De door u voorgestelde aanpassingen zijn niet mogelijk omdat het "dan heersend prijsniveau" niet gekoppeld is aan de huidige inschrijfprijzen of de prijsindexatie. Hetzelfde geldt voor een acceptatie van tariefstijgingen van 10% respectievelijk 15%. De prijsindexatie blijft ongewijzigd gehandhaafd.
2	00 - Leidraad		Algemene vraag:	Hoe denkt aanbesteder om te gaan met de situatie rondom het COVID-19 virus, grondstoffentekort en de wereldwijde problematiek rondom het chiptekort? Indien opdrachtnemer niet in staat is de overeenkomst/opdracht (correct en/of tijdig) na te komen als gevolg van de gevolgen van de hiervoor genoemde situaties, kan opdrachtnemer zich dan beroepen op de wettelijke bepalingen m.b.t. overmacht?	De situatie rond COVID en het grondstoffentekort zijn inmiddels dusdanig bekend dat hiervoor geen beroep meer gedaan kan worden op overmacht.
3	00 - Leidraad		Algemene vraag:	"Indien een model van een specifiek voertuig niet langer meer leverbaar is (binnen de looptijd van de overeenkomst), mag inschrijver dan een vervangbaar model inzetten? Zo nee, wat zijn dan de gevolgen? (Toelichting: vanwege Corona kunnen we niet met zekerheid zeggen dat alles leverbaar is. Fabrieken kunnen in de huidige situatie op ieder moment besluiten bepaalde modellen niet meer te produceren.)	Indien het vervangende model voldoet aan alle gestelde eisen, tenminste gelijkwaardig is op de beoordeelde onderdelen en niet ongunstig afwijkt ten opzichte van hetgeen aangeboden in de inschrijving, is dat toegestaan.
4	03 - PVE		E-1a.01	De beschreven bewerking aan de velgen is niet algemeen gangbaar bij truck fabrikanten. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met de conservering en coating van de velgen af fabriek conform de kwaliteitsstandaarden van de truckfabrikant.	Dat is niet akkoord op basis van eigen ervaring van de opdrachtgever. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
5	03 - PVE	4	E-1a.22	Conform de aanbestedingswet is bij genoemde merknamen altijd van toepassing dat ook gelijkwaardig is toegestaan. Zoals door u ook vermeld bij de banden en tachograaf. Graag uw bevestiging dat dit ook geldt voor het camera systeem zodat inschrijvers ook hoogwaardige af fabriek geleverde en geïntegreerde camera systemen kunnen aanbieden.	Dat is niet akkoord in verband met standaardisatie ten behoeve van de eigen werkplaats.

Nota van inlichtingen "Het leveren van haakarmvoertuigen" van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
6	03 - PVE	4	E-1a.22	De enige fabrikant die banden in de maat 385/55R22.5 kan leveren welke geschikt zijn voor een aslast van 10 ton is Athos Tyres. Is Athos voor u gelijkwaardig aan Bridgestone?	Dat is niet akkoord. Het is niet toegestaan 385/65 R 22,5 banden te leveren.
7	03 - PVE	4	Eis: E-1a.29	Eis: E-1a.29 Het voertuig is voorzien van een vooras met een draagvermogen van minimaal 9.000 kg. A.Wij kunnen de minimale vooraslast van 9.000 alleen leveren op een blad geveerd voertuig, gaat u daarmee akkoord? B.Wij kunnen op een vol lucht geveerde bakwagen maximaal een draagvermogen leveren van 8.500 op de vooras kg, gaat u daarmee akkoord?	De eis wordt aangepast. De eis luidt nu: Het voertuig is voorzien van een vooras met een draagvermogen van tenminste 8.500 kg. In verband met het gewijzigde minimale draagvermogen van de vooras wordt ook eis E-1a.30 gewijzigd. Deze eis luidt nu: Het GVW van het voertuig bedraagt minimaal 27.500 kg en maximaal 28.000 kg.
8	03 - PVE	5	E-1a.39	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 rond wordt dan rondgepompt. Bij een lekkage is de PTO en daarmee de pomp niet uitschakelbaar. De kans bestaat dat de hydrauliektank leeg wordt gepompt, waarna de pomp stuk 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-1a.72 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 de motor moeten worden uitgezet en zal het voertuig moeten worden afgesleept.
9	03 - PVE	5	E-1a.41	Standaard zit er bij het type kraan en haakarmsysteem die wij aanbieden geen oliekoeler omdat het systeem onder alle condities hiermee goed functioneert. Kunt u de eis aanpassen en de verplichting voor een oliekoeler laten vervallen?	Op basis van ervaring van de opdrachtgever is dat niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
10	03 - PVE	5	E-1a.45	Onze hydrauliektank heeft een plug in de 3/4 maatvoering. Hiermee is de functie gelijk en kunnen wij een slang aankoppelen om de olie eenvoudig af te tappen. Kan de carterplug in 3/4 maatvoering worden uitgevoerd?	Dat is niet akkoord in verband met standaardisatie in de werkplaats van de opdrachtgever.
11	09- Container tekening	6	E-1a.47	Kunt u bevestigen dat de containerhoogte 2.650 mm bedraagt? Namelijk de maatvoeringen op de tekening '09 - Avri Bijlage - Containertekening' zijn niet goed leesbaar. Kunt u een duidelijkere versie beschikbaar stellen?	Wij begrijpen uw opmerking. Er zijn twee tekeningen bijgevoegd bij deze nota waarin de maatvoering beter leesbaar is. De maximale hoogte van de container blijkt geen 2.650 mm maar 2.741 mm te zijn. De totale hoogte van het voertuig inclusief de afzetcontainer van 2.741 mm hoog mag maximaal 4.000 mm bedragen (in rijstand).
12	03 - PVE	6	E-1a.48	U vraagt een systeem met capaciteit 25 ton op een 3 assige auto bij een GWV van max. 29 ton. Een 21 tons systeem zou ons inziens ruim voldoende zijn. Hiermee is een gewichtsbesparing van ca. 300 kg te behalen wat een brandstofbesparing oplevert (duurzaamheid). Eis 1a.49 sluit hierop aan met uw eis om 14 ton te kunnen handelen. Wilt u deze overweging maken?	Wij begrijpen uw suggestie echter deze wordt niet overgenomen. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
13	03 - PVE	6	E-1a.51	Het ombouwen van de borging is niet een heel eenvoudige oplossing. Is het ook toegestaan om dubbele borging te leveren op het haakarmsysteem in het kader van efficiency en veiligheid?	Het is tevens toegestaan het voertuig uit te rusten met zowel een binnen buiten als een buiten binnen vergrendeling.

Nota van inlichtingen “Het leveren van haakarmvoertuigen” van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
14	03 - PVE	6	E-1a.54	Kunt u de maatvoering van de rollen t.o.v. de langsliggers van de container aangeven? Steken de rollen onder de container uit?	Het betreft een aantal verschillende modellen containers. Hiervan zijn geen tekeningen beschikbaar. Inschrijver zal, na uitbrengen van de gunningsbeslissing, in de gelegenheid gesteld worden de desbetreffende containers te schouwen. Wellicht ten overvloede: het voertuig dat tijdens de schouw aanwezig was is geschikt om al deze containers te transporten.
15	03 - PVE	7	E-1a.72	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 echter het voertuig zal wel kunnen rijden en zal zich om veiligheidsredenen niet zelf uitschakelen. Samenvattend zoals ook bij E-1a.39 beschreven (bij gebruik motor PTO) zal het voertuig zich zelf niet uitschakelen. Is dit akkoord?	Het is toegestaan dat de motor niet uitschakelt bij een te laag hydrauliekolie niveau om gevaarlijk situaties te voorkomen. De eis blijft verder ongewijzigd gehandhaafd.
16	03 - PVE	7	E-1a.79	Is de luchtgeveerde vooras een harde eis of is een 9 ton vooras met paraboolvering ook toegestaan?	Zie het antwoord op vraag 7.
17	03 - PVE	9	E-1a.97	De genoemde geleiding is ons onbekend. Heeft u hier een afbeelding van zodat duidelijk is hoe u dit wenst?	Zie onderstaande foto: 
18	03 - PVE	9	E-1a.103	Door 385/55R22.5 banden te eisen op de gestuurde assen is geen gvw van 29.000kg haalbaar zoals genoemd in eis E-1a.30. Daarnaast komt dit niet tegemoet aan uw wens voor maximaal laadvermogen. Is het daarom ook toegestaan om 385/65 banden te monteren?	Dat is niet toegestaan. Zie tevens het antwoord op vraag 7.
19	03 - PVE	11	E-1a.123	In plaats van een sneldaalinrichting is onze cabine voorzien van een alternatief in de vorm van een eenvoudig, in één beweging naar voren klapbaar stuurwiel waardoor er meer ruimte ontstaat voor in- en uitstappen. Graag uw akkoord voor dit alternatief.	De door u voorgestelde oplossing is tevens akkoord. Wellicht ten overvloede verwijzen wij u naar kwalitatief gunningscriterium KG-1a.16 waar dit beoordeeld zal worden.
20	03 - PVE	11	E-1a.123	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.	Dat is niet akkoord. Vanuit Arbo oogpunt is dit niet acceptabel. De zijdelingse lendesteun geeft meer ondersteuning aan de onderrug en bekken.

Nota van inlichtingen "Het leveren van haakarmvoertuigen" van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
21	03 - PVE	11	E-1a.131	De verlichting test functie in de afstandsbediening is niet algemeen gangbaar en op onze trucks is dit niet leverbaar. Wel wordt automatisch een verlichtingstest uitgevoerd bij het starten van het voertuig waarna bij een defect dit in de display getoond wordt. Graag uw akkoord voor dit alternatief om inschrijvers niet uit te sluiten.	Het is tevens toegestaan dat er bij het starten een automatische verlichtingstest wordt uitgevoerd en een hierbij geconstateerd defect in het display wordt weergegeven.
22	03 - PVE	14	E-1a.171	U vraagt om een wekelijkse voortgangsrapportage na bestelling. Deze eis brengt veel werk met zich mee waar niemand op zit te wachten. Het zal namelijk voorkomen dat er regelmatig geen nieuws is wat niet betekend dat er niets gebeurt en waarbij deze vorm van voortgangsrapportage wel die indruk wekt. Is het toegestaan om een voortgangsrapportage te geven bij elke volgende stap in het proces (dus wanneer het voertuig bv. van chassisleverancier naar opbouwer gaat)?	Dat is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd. Voor de goede orde: een email waarin wordt vermeld dat alles nog steeds volgens planning verloopt is al afdoende.
23	03 - PVE	16	E-1a.187	Normaliter zijn 90% van de onderdelen, die nodig zijn voor de voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden, binnen 1 werkdag op locatie van reparatie aanwezig. Voor de overige 10% kan het zijn dat 1 werkdag niet gehaald wordt. Indien dit op dat moment net een garantiekwestie is zal de fabriek niet toestaan dat er OEM onderdelen gebruikt worden omdat dan de garantie vervalt. Kan de eis voor deze speciale situatie versoepeld worden?	Dat is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
24	03 - PVE	18	E 1a.208	In betreffende eisen wordt een levertijd van 90 weken omschreven. Gezien de huidige en toekomstige situatie omtrent Covid-19 en het wereldwijde grondstoffentekort en onderdelentekort is het niet mogelijk een levertijd te garanderen. Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen. Bent u daarmee akkoord? "	Dat is niet akkoord. Een levertijd van 90 weken betreft een periode van bijna 2 jaar.
25	04 - KG criteria		KG-1a.05	Geeft het bezit van een ISO14001 certificaat de maximale score op dit onderdeel?	Een bijgevoegd ISO 14001 certificaat dat betrekking heeft op de productie van het chassis en containerafzetsysteem, zal resulteren in de maximale score op dit gunningscriterium. De verschillende onderdelen (chassis en containerafzetsysteem) worden als onderstaand gewogen: - chassis 75 % - containerafzetsysteem 25% Voorbeeld: Het chassis wordt geproduceerd op een locatie dat beschikt over een dergelijk ISO 14001 certificaat. Voor het containerafzetsysteem is geen beschrijving of ISO 14001 certificaat ingediend. In dit voorbeeld bedraagt de score 75% van het maximaal aantal te behalen punten.
26	04 - KG criteria		KG-1a.18	De genoemde aspecten kunnen alleen voor een compleet opgebouwd voertuig beoordeeld worden en niet apart voor het chassis en opbouw. Terwijl het gebruikelijk is dat beide delen apart beoordeeld worden waarbij iedere partij apart uitgenodigd wordt. Hierdoor hoeft bijvoorbeeld een opbouw niet drie maal beoordeeld te worden als drie inschrijvers met deze opbouw aangeboden hebben. Daarbij is het ook niet altijd realistisch dat exact de aangeboden combinatie van chassis en opbouw in de juiste uitvoering geleverd is zodat het beoordelen van dit samenspel niet mogelijk is. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk dit gunningscriterium zodanig te wijzigen dat deze alleen op chassis of opbouw gericht is zonder aanhangwagen.	Gezien het grote aantal op- en afzet bewegingen van de onderhavige voertuigen is dit een belangrijk onderdeel. Het is tevens toegestaan een bestaande aanhangwagen van de opdrachtgever te gebruiken als aanhanger om de container op- en af te zetten. Het criterium blijft ongewijzigd gehandhaafd.

Nota van inlichtingen “Het leveren van haakarmvoertuigen” van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
27	04 - KG criteria		KG-1b.02	Geeft het bezit van een ISO14001 certificaat de maximale score op dit onderdeel?	Een bijgevoegd ISO 14001 certificaat dat betrekking heeft op de productie van de aanhangwagen zal resulteren in de maximale score op dit gunningscriterium.
28	03 - PVE	20	KG-1b.08	Het rangeren en op- en afzetten van een container wordt ons inziens vooral bepaald door het haakarmvoertuig en niet door de aanhanger. Deze zullen onafhankelijk van elkaar beoordeeld moeten worden en gezien er meerdere inschrijvingen gedaan mogen worden zullen er hierin combinaties plaatsvinden. Kunt u svp dit criterium aanpassen zodat er alleen aspecten van de aanhanger zelf beoordeeld worden onafhankelijk van het haakarmvoertuig.	Dat is niet akkoord. Bijvoorbeeld het op- en afzetten wordt wel degelijk beïnvloed door de constructie van de aanhangwagen. Het criterium blijft ongewijzigd gehandhaafd.
29	05 - Prijsinvalformulier		Algemene vraag:	Maandelijks worden prijzen vanuit fabrikant gewijzigd en gedurende de overeenkomst kan zelfs sprake zijn van een wijziging. De actuele wereldwijde grondstoffentekorten en de coronapandemie hebben hier enorm veel invloed op. Ook wijzigingen vanuit overheidswege hebben mogelijk effect op de prijsstelling van een voertuig vanuit de fabrikant. Omdat op voorhand niet bekend is wanneer het voertuig wordt besteld leidt dat tot een risico voor inschrijver voor het aan te bieden voertuigprijs. Temeer daar de prijs van het voertuig is opgebouwd uit verschillende componenten en leveranciers. Een verzoek om ten tijde van een bestelling de op dat moment actuele prijs (catalogusprijs) te hanteren. Bent u hiermee akkoord?"	Dat is niet akkoord. Hiervoor is de prijsindexatie opgenomen.

Mededeling van de aanbestedende dienst:

De volgende eis wordt toegevoegd: het voertuig met de container op- en afzetinstallatie dient tevens geschikt te zijn, zonder aanpassingen, om containers van het bordes op de milieustraat op- en af te zetten. De bordeshoogte (daar waar de container op staat) bedraagt 1.150 mm. Om een goede indruk te verkrijgen is de foto op de volgende pagina toegevoegd.

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 prijsinvalformulieren 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

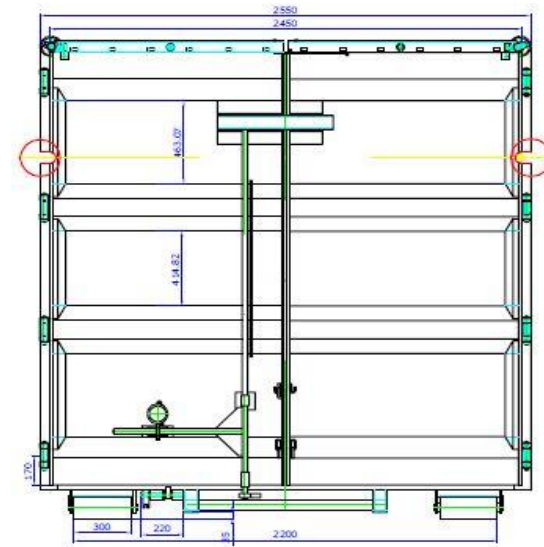
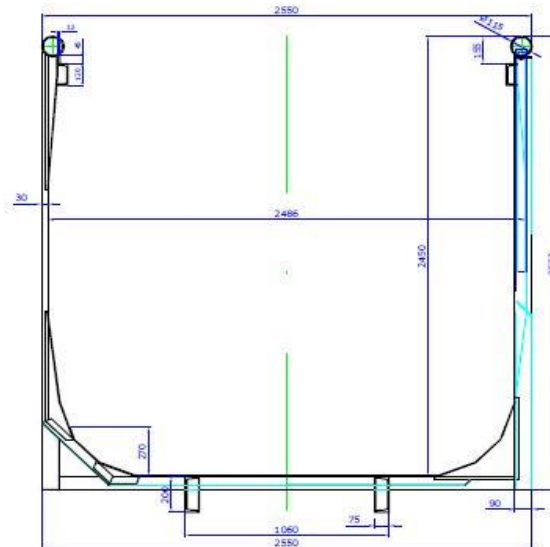
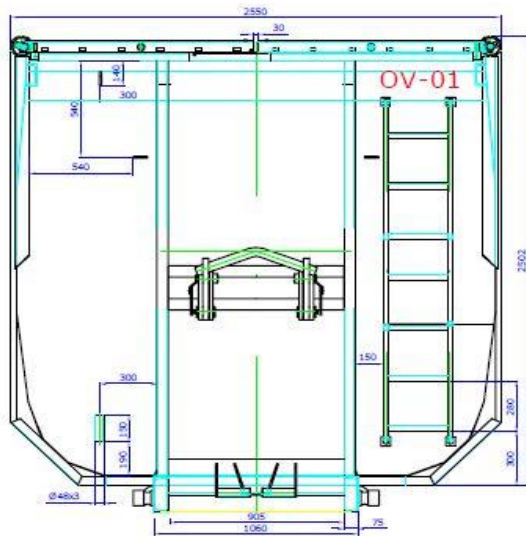
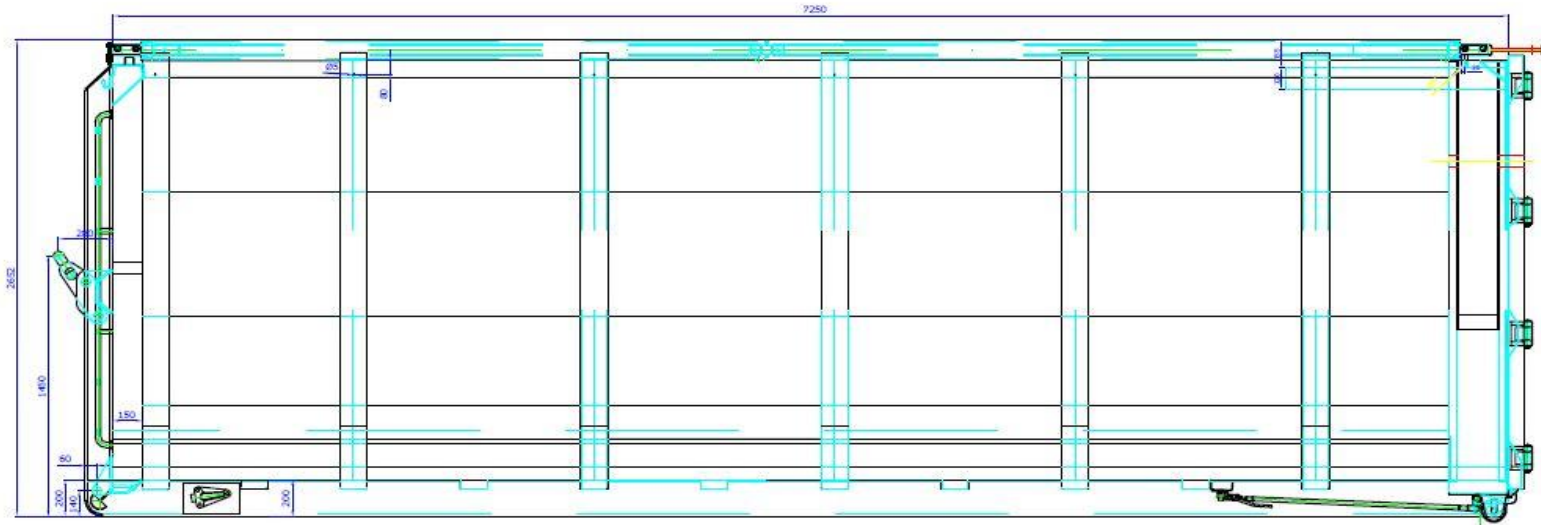
Nota van inlichtingen “Het leveren van haakarmvoertuigen” van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
-------	--------------------	--------	-----------	-------	----------



Nota van inlichtingen "Het leveren van haakarmvoertuigen" van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
-------	--------------------	--------	-----------	-------	----------



Nota van inlichtingen "Het leveren van haakarmvoertuigen" van de Avri

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
-------	--------------------	--------	-----------	-------	----------

