

Algemene informatie

Aanbesteding: 31179710: Rectificatie Logistiek en Transport van wegezout 2024-2028
Aanbestedende Dienst: Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud
Referentie: 31179710

Toelichting:
Vraag en Antwoorden

Vraag en antwoord

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 31179710 Bijlage H Verklaring MS&A

Vraag:

Deze bijlage is per abuis dezelfde als 31179710 Bijlage B Aanvullende eigen verklaring. Kunt u alsnog de juiste 31179710 Bijlage H Verklaring MS&A toevoegen aan de Aanbestedingsdocumenten?

Antwoord:

De bijlage H "Verklaring inzake de verplichtingen op het gebied van milieu-, sociaal en arbeidsrecht" is inderdaad per abuis foutief. Deze bijlage is inmiddels ingetrokken en vervangen door het document: 31179710 Bijlage H Verklaring MS&A V1.1.docx

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op: 19 aug. 2024

Ref.nr. **Onderwerp:**
2 BG

Vraag:

Het is mij niet duidelijk geworden hoe groot de te stellen bankgarantie zal worden na evt. gunning. Evenmin wordt niet aangegeven wanneer en na welke criteria deze zal worden geclaimd.

Antwoord:

De bankgarantie waarnaar in de aanbestedingsleidraad 6.1 en 6.2 wordt verwezen, is voor dit contract/opdracht niet van toepassing. Dit wordt middels de nota van inlichtingen aangepast in de aanbestedingsleidraad.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer

P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 23 aug. 2024

Ref.nr. 3
Onderwerp: Vrachtwagenheffing 2026

Vraag:

In het programma van eisen wordt onder 4.4 tarieven de invoering van vrachtwagenheffing medio 2026 benoemd. Moet bij de inschrijving al rekening gehouden worden met deze vrachtwagenheffing en meegenomen worden in het tarief? Of kan deze worden doorbelast bij invoering medio 2026?

Antwoord:

Bij de inschrijving dient rekening gehouden te worden met eventuele veranderingen in wet en -regelgeving. Er kan na invoering van deze wet en -regelgeving niets doorbelast worden.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 11 sep. 2024

Ref.nr. 5
Onderwerp: 4.3.1.6 gekwalificeerde digitale handtekening

Vraag:

Voldoet DocuSign (EU-GDPR) aan de in de leidraad omschreven verordening nr.910/2014?
In casu: wordt DocuSign als gekwalificeerde ondertekening geaccepteerd in de aanbesteding?

Antwoord:

DocuSign (EU) wordt geaccepteerd indien het een gekwalificeerde elektronische handtekening betreft.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr. 6
Onderwerp: MKI Koppeling

Vraag:

Er is momenteel geen MKI (Milieu Kosten Indicator) gekoppeld aan het geladen gewicht. Een voorbeeld hiervan is dat de MKI-factor voor transport berekend wordt op basis van geladen tonnage vermenigvuldigd met het aantal afgelegde kilometers. Als je bijvoorbeeld 20 ton per vrachtwagen laadt in plaats van 37 ton, veroorzaakt dat een grotere milieubelasting, zowel voor het milieu als voor de wegen (meer voertuigen zijn nodig). Hier wordt momenteel geen onderscheid in gemaakt. Het lijkt me logisch dat Rijkswaterstaat met zo min mogelijk voertuigen, binnen de wettelijke grenzen, zoveel mogelijk tonnen wil transporteren om slijtage aan de wegen en verkeersdruk te beperken. Een oplossing zou kunnen zijn om de MKI-factor te koppelen aan het aantal voertuigen of om als eis een minimaal laadvermogen van bijvoorbeeld 32 ton per voertuig te stellen.

Antwoord:

De MKI waarde betreft een waarde per tonkm. Hierdoor zit er een koppeling tussen de afgelegde kilometers en het tonnage. Er wordt geen minimaal laadvermogen vastgesteld.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr.
7

Onderwerp:
HVO

Vraag:

HVO-brandstof (Hydrotreated Vegetable Oil) is minder belastend voor het milieu, maar wordt momenteel niet meegenomen in de tabel. Het lijkt wenselijk om de MKI-factor ook voor HVO-brandstof toe te voegen, zodat de milieu-impact van het gebruik van deze schonere brandstof beter kan worden meegenomen in de totale berekeningen.

Antwoord:

Er is meer vraag naar HVO dan op een duurzame manier geproduceerd kan worden. Daarom is besloten voor vervoer over de weg HVO niet toe te staan. Daarnaast is HVO een overgangsmaatregel naar volledig emissieloos en wil OG een structurele oplossing stimuleren."

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr.

Onderwerp:

8

Rij- en rusttijden

Vraag:

Hoe wordt de rij- en rusttijdenwet toegepast voor bedrijven die 's nachts strooidiensten uitvoeren en al eerder rijden hebben gemaakt? Mogen deze chauffeurs dan 12-24 uur rijden? Hoe gaat Rijkswaterstaat hiermee om, gezien de mogelijke risico's voor de veiligheid van medeweggebruikers?

Antwoord:

De werkgever van de chauffeur is verantwoordelijk voor de naleving van de rij- en rusttijdenwet. De Inspectie leefomgeving en Transport handhaaft deze wet en regelgeving

Percelen:

P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op:

6 sep. 2024

Ref.nr.

9

Onderwerp:

Artikel 4.3L

Vraag:

Artikel 4.3L: Herhaaldelijk voorkomen wordt beboet, maar wat valt onder "herhaaldelijk"? Is dat na 2, 4, 10 of 20 keer? Wanneer wordt een boete opgelegd voor het niet nakomen van afspraken?

Antwoord:

Als vaker dan 3 keer in een seizoen een afspraak niet nagekomen wordt, kan Opdrachtgever een boete opleggen.

Percelen:

P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op:

6 sep. 2024

Ref.nr.

10

Onderwerp:

Herkomst groene stroom

Vraag:

Wordt er bij elektrische auto's onderscheid gemaakt tussen laden met groene stroom en laden met stroom die afkomstig is van kolen of biomassa?

Antwoord:

Nee. OG maakt geen onderscheid tussen groene en grijze stroom."

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr.
11

Onderwerp:
Communicatie

Vraag:

Wie is verantwoordelijk voor de communicatie naar de steunpunten: de loodseigenaar of de transporteur?

Antwoord:

De initiële communicatie zal plaatsvinden tussen de loodseigenaar en de loodsbeheerder. Voor het openen van de poort van het steunpunt is de transporteur verantwoordelijk voor de communicatie.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr.
12

Onderwerp:
Aantal voertuigen per dag

Vraag:

Wie bepaalt het aantal voertuigen dat per dag moet worden ingezet, en is de transporteur verplicht zich hieraan te houden?

Antwoord:

De loodsbeheerder zal wanneer er vraag ontstaat een planning opstellen. Deze planning wordt door de loodsbeheerder afgestemd met de transporteur.

Percelen: P1 Perceel 1 Raamsdonkveer
P2 Perceel 2 Kampen
P3 Perceel 3 Utrecht
Beantwoord op: 6 sep. 2024

Ref.nr.
13

Onderwerp:
Binnenvaartschepen

Vraag:

Wordt er in de binnenvaart onderscheid gemaakt tussen oude schepen en moderne schepen met roetfilters en schone motoren?

Antwoord:

Nee. OG maakt hier geen onderscheid tussen.

Percelen:

P1 Perceel 1 Raamsdonkveer

P2 Perceel 2 Kampen

P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op:

6 sep. 2024

Ref.nr.

14

Onderwerp:

Binnenvaartschepen

Vraag:

Moet de MKI van de binnenvaart niet veel gunstiger zijn dan die van elektrische voertuigen, aangezien de binnenvaart de wegen ontlast door minder slijtage en minder drukte (files) te veroorzaken?

Antwoord:

De gehanteerde MKI waarden zijn vastgesteld op basis van de Bepalingsmethode 'Milieuprestatie Bouwwerken' en zijn opgenomen in de Nationale Milieudatabase (NMD). De afweging om binnenvaartschepen of elektrische voertuigen in te zetten is aan ON.

Percelen:

P1 Perceel 1 Raamsdonkveer

P2 Perceel 2 Kampen

P3 Perceel 3 Utrecht

Beantwoord op:

6 sep. 2024