

Vragenformulier voor de Nota van inlichtingen inzake de aanbesteding "**Levering, reparatie en onderhoud 5 hoogwerkers**"
van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Vraag	Bijlage nr.	Pagina (alleen nummer)	Nadere aanduiding (bijv. paragraaf / artikel / eis)	Vraag	Antwoord
1	4	1	G-5	Op basis van uw antwoord begrijpen wij dat die vlucht die maximaal 360 graden rondom het voertuig gehaald kan worden bij maximale afstempelbreedte, een windsnelheid van 20,7 m/s en 500 kg korflast wordt beoordeeld. Dit betekent bijvoorbeeld dat wanneer in deze situatie de hoogwerker een vlucht van 18 meter heeft over de achterzijde en een vlucht van 15 meter over de voertuigcabine, in dit geval als maximale vlucht 15 meter aangehouden wordt. Dit is immers de vlucht die 360 graden rondom het voertuig maximaal gehaald kan worden. Is onze interpretatie juist? Zo nee, hoe wordt de maximale vlucht dan bepaald?	De maximale vlucht wordt bepaald door de grootste vlucht op te geven die de hoogwerker kan behalen over een zijde van het voertuig. Op basis van het door u opgegeven voorbeeld zou dit 18 meter zijn. Let op: naar aanleiding van de eerste nota van inlichtingen is eis E-160 gewijzigd: De horizontale vlucht met een korfbelasting van 500 kg is minimaal 22 meter in alle richtingen (behalve voor de cabine). Een grotere horizontale vlucht is wenselijk.
	3	3	E-37	Indien er gekozen wordt voor een alternatief voor het aggregaat, komt deze eis dan te vervallen? Bijvoorbeeld een hydraulisch aangedreven generator kan goed bereikbaar worden opgebouwd. Gezien is hydraulische voeding is deze echter in mindere mate demontabel.	Indien er gekozen wordt voor een alternatief voor het aggregaat komt deze eis te vervallen. Echter is het in dat geval wel vereist dat het alternatief goed bereikbaar is voor onderhoud en reparatie.
	3	10	E-157	Voor de stabiliteit van een hoogwerker wordt er rekening gehouden met een maximale toegestane windsnelheid uitgedrukt in m/s. De Schaal van Beaufort is gebaseerd op een gemiddelde van de windsnelheid gemeten over een bepaalde tijd. Dit is dus geen eenheid die als zodanig kan worden toegepast voor de stabiliteitsberekening van een hoogwerker. Volgens de Schaal van Beaufort variëren de windsnelheden bij windkracht 8 van 17,2 t/m 20,7 m/s. Als u eist dat de hoogwerker inzetbaar is tot en met 8 Beaufort, dat betekent dit dat de hoogwerker ingezet moet kunnen worden bij alle windsnelheden binnen deze bandbreedte. In dit geval dus tot en met 20,7 m/s. Als de hoogwerker bijvoorbeeld inzetbaar is tot windsnelheden van 18 m/s, dan dekt dit niet de gehele schaal van 8 Beaufort af en daarmee is de hoogwerker dus ook niet inzetbaar bij 8 Beaufort. Wij verzoeken u uw eis opnieuw te formuleren naar één maximale windsnelheid, uitgedrukt in m/s, waarbij de hoogwerker inzetbaar moet zijn (zonder beperking van de maximale werkhogte).	Uw verzoek wordt niet gehonoreerd. De eis blijft ongewijzigd van kracht.
	3	13	E-210	In NV11 is geantwoord dat één van de hijsogen onder de korf geschikt moet zijn voor het hijsen van personen. Hieraan worden andere eisen gesteld dan aan een hijsog voor het hijsen van lasten. Ons voertuig is voorzien van twee hijsogen onder de korf. Deze hijsogen zijn echter niet gekeurd voor het hijsen van personen. Wel kunnen wij de korf voor het hijsen van personen voorzien van een compacte lastgalg die kan worden ingestoken in de linker- of rechter korfhoek (en hier ook kan blijven zitten). Deze lastgalg creëert een hijspunt buiten de korf op hoogte van de bovenzijde van de korfrailing. Tevens komt het hijspunt hiermee op een ergonomische hoogte voor het aan- en afkoppelen van lijnen en sluitingen. Wij verzoeken u deze uitvoering toe te staan.	Deze uitvoering is tevens toegestaan. Daarbij willen we u er op wijzen dat dit systeem geschikt en gekeurd moet zijn voor het hijsen van een persoon met een totaalgewicht van tenminste 250 kg conform gesteld in eis E-210.
	3	13	E-233	Standaard is onze hoogwerker voorzien van een monitor welke altijd automatisch inpakt wanneer deze detecteert dat het armpakket in transportpositie wordt gebracht. Hierom is in ons systeem geen knop voorzien voor het inpakken van de blusmonitor en geen signaallamp "niet ingepakte blusmonitor". Wij verzoeken dat, indien de blusmonitor volledig automatische inpakt zonder drukknop en tussenkomst van de gebruiker, de signaallamp en drukknop kunnen vervallen.	Indien de monitor automatisch inpakt wanneer deze detecteert dat het armpakket in transportpositie wordt gebracht vervalt de inpakknop voor de blusmonitor en ook de signaallamp niet ingepakte blusmonitor.

6	3	16	E-255	Een schakeling waarbij de voertuigclaxon onderbroken wordt bij een rollend voertuig en niet onderbroken is een stilstaand voertuig is technisch complex en daardoor kosten verhogend. Daarnaast vragen wij ons af of deze schakeling voor de gebruiker voorspelbaar zal zijn; gaat de gebruiker begrijpen waarom de claxon op het ene moment wel werkt en het andere niet? Gaat hij dit koppelen aan al dan niet rollen van het voertuig? Wij verzoeken u toe te staan dat de claxon onderbroken wordt zodra de blauwe optische signalen worden ingeschakeld.	Uw verzoek wordt toegestaan. De eis wordt aangepast naar: Voor het in- en uitschakelen van de akoestische en blauwe optische signalen zijn twee schakelaars in elkaars nabijheid op het dashboard geplaatst. De schakelaars worden bediend door de bestuurder en zijn geplaatst aan de rechterzijde van het stuur. Een ingeschakelde functie moet herkenbaar zijn op het bedieningssysteem, ook bij lichtarme omstandigheden. De schakelaars mogen ook geïntegreerd zijn in een display. Plaatsing in overleg met opdrachtgever. De functionaliteit van de schakelaars is als volgt: a. S1 in-stand en S2 uit-stand: - alle blauwe lichten zijn in werking; - de voertuigverlichting schakelt gelijktijdig van dimlicht naar grootlicht (alleen bij daglicht); - claxonschakelaar bedient de 2-tonige akoestische signaalgever en geeft 2-tonig signaal voor gedurende 5 cycli en maakt deze ook af. De voertuigclaxon is buitenwerking gesteld; - controlelamp met pictogram, volgens Europese richtlijn/ISO-norm, in werking aangestuurd door S1. b. S1 in-stand en S2 in-stand: - alle blauwe lichten zijn in werking; - de voertuigverlichting schakelt gelijktijdig van dimlicht naar grootlicht (alleen bij daglicht); - de 2-tonige akoestische signaalgever is continu in werking; - claxonschakelaar bedient de 2-tonige akoestische signaalgever en geeft versneld één serie 2-tonig signaal gedurende 10 cycli en maakt deze ten alle tijden af. De voertuigclaxon is buiten werking gesteld; - controlelamp met pictogram, volgens Europese richtlijn/ISO-norm, in werking aangestuurd door S1 en S2. De schakelaars zijn voorzien van nacht- en functieverlichting. De signaalgevers dienen direct na het inschakelen van het contact ingeschakeld te kunnen worden.
	3	21	E-309	De door u geaccepteerde staffel is in onze ogen in veel gevallen niet kosten dekkend. Wij vragen daarom uw akkoord te werken met een opslag conform onderstaande staffel: Facturen van € 0 tot € 2.500,-: 35% Facturen van € 2.500,- tot € 5.000,-: 25% Facturen van € 5.000,- tot € 10.000,-: 15% Facturen > € 10.000,-: 10% Factuurbedragen exclusief BTW.	Oprachtgever gaat akkoord met de voorgestelde staffel, onder de volgende voorwaarden. Onder door derden uitgevoerde werkzaamheden wordt verstaan: alle reparatie- en onderhoudswerkzaamheden en keuringen aan het chassis. Van de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden en keuringen aan de complete hoogwerkeropbouw inclusief accessoires wordt verondersteld dat deze door opdrachtnemer in eigen beheer worden uitgevoerd. Dit zijn derhalve geen werkzaamheden die door derden uitgevoerd worden en daarmee is deze staffel niet van toepassing. Indien er toch werkzaamheden zijn buiten de hierboven omschreven werkzaamheden die door derden uitgevoerd moeten worden, geschiedt dit altijd in goed onderling overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. De eis wordt aangepast naar: Door derden uitgevoerde werkzaamheden worden transparant inzichtelijk gemaakt door het bijvoegen van de factuur voor de uitgevoerde werkzaamheden van de desbetreffende derde partij. Voor de opslag op het uitgevoerde werk door derden bedraagt wordt de volgende staffel aangehouden: Facturen van € 0 tot € 2.500,-: 35% Facturen van € 2.500,- tot € 5.000,-: 25% Facturen van € 5.000,- tot € 10.000,-: 15% Facturen > € 10.000,-: 10% Factuurbedragen exclusief BTW. Onder door derden uitgevoerde werkzaamheden wordt verstaan: alle reparatie- en onderhoudswerkzaamheden en keuringen aan het chassis. Van de reparatie- en onderhoudswerkzaamheden en keuringen aan de complete hoogwerkeropbouw inclusief accessoires wordt verondersteld dat deze door opdrachtnemer in eigen beheer worden uitgevoerd. Dit zijn derhalve geen werkzaamheden die door derden uitgevoerd worden en daarmee is deze staffel niet van toepassing. Indien er toch werkzaamheden zijn buiten de hierboven omschreven werkzaamheden die door derden uitgevoerd moeten worden, geschiedt dit altijd in goed onderling overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.
	Bijlage A	1	Algemeen	In de 4e regel van Bijlage A verwijst u naar een bestandsnaam van max. 25 karakters. Echter, dit is in strijd met het aantal karakters dat u opgeeft voor de bestandsnaam voor de Onderdelen 8 t/m 14 onder punt G van het document en zoals gevraagd in de kwalitatieve gunningscriteria. Wij verzoeken u de eis voor max. 25 karakters te laten vervallen.	De eis ten aanzien van de maximaal 25 karakters vervalt hierbij. Er is een nieuwe versie van Bijlage A gepubliceerd met deze tweede Nvl.

9	Bijlage A	1	Onderdeel 12	In bijlage A - Checklist verwijst u naar onderdeel 12 Beschrijving duurzaamheid. Deze is niet terug te vinden in een eis van het bestek of de kwalitatieve gunningscriteria. Klopt het dat dit geen onderdeel is van de gunningscriteria?	Het klopt dat Onderdeel 12 beschrijving duurzaamheid geen onderdeel is van de gunningscriteria. Dit onderdeel is dan ook niet van toepassing. Er is een nieuwe versie van Bijlage A gepubliceerd met deze tweede NvI.
10	Bijlage 03	19	E-309	Het voorstel om met een gestaffeld opslagpercentage te werken lijkt in onze ogen niet bij te dragen aan een gezonde bedrijfsvoering. Dit roept de vraag op of er voldoende inzicht is in de vereisten voor een efficiënte en gedegen serviceorganisatie. Wij stellen voor dat bij bedragen boven € 15.000,- Odrachtnemer en -gever in overleg treden en inzage gegeven wordt in de calculatie ter transparantie alvorens de werkzaamheden worden uitgevoerd.	Zie antwoord vraag 7. Aanvullend hierop: het gaat hierbij om door derden uitgevoerde werkzaamheden en niet de werkzaamheden uitgevoerd door de serviceorganisatie van inschrijver.
11	BD	5	Planning	Wij verzoeken u de indiendatum met 4 weken op te schuiven in verband met de grote hoeveelheid aanvragen en verlof- en feestdagen van strategische leveranciers uit het buitenland. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Dat is niet akkoord.
12	3	2	Eis 16	Kunt u de aanloophoek aan de voorzijde bijstellen naar 12 graden?	Dat is niet akkoord.
13	Nvi		Antwoord op vraag 45 van de eerste nota van inlichtingen	U eist een nuttig laadvermogen van 500 kg. Met ons product kunnen we een nog hoger laadvermogen garanderen. Op welke wijze wordt dit extra gewaardeerd?	Een hoger nuttig laadvermogen van de korf dan 500 kg wordt niet extra gewaardeerd. M.a.w. Hier is geen kwalitatief gunningcriterium voor opgenomen.
14	NVI		Antwoord op vraag 160 van de eerste nota van inlichtingen	Is het ook toegestaan om na levering van de eerste hoogwerker in plaats van iedere vier weken één hoogwerker, iedere vier weken twee hoogwerkers te leveren?	Nee, dit is niet toegestaan.
15	BD	5	Planning	In verband met beschikbaarheid van de beoogde voertuigen zouden wij graag de praktijkbeoordeling met één week willen verplaatsen. Is dit mogelijk?	De praktijkbeoordeling wordt niet verplaatst vanwege reservering van locatie en inplannen/vrijroosteren van de beoordelaars.
16	BD	22	Beoordelingskader	Kunt u verduidelijken waar u op let als het gaat om ontzorgen ihkv.een praktijkbeoordeling?	Dit onderdeel van het beoordelingskader behorend de praktijkbeoordeling komt te vervallen. Er is een nieuwe versie van het beschrijvend document gepubliceerd met deze tweede NvI.
17	Bijlage 03	5	E-85	In eis E85 vraagt u om een ruimte van 300mm achter de stoelen. Deze ruimte is uiteraard afhankelijk van de stand van de stoel in lengterichting en de hoek van de rugleuning en is daarmee geen vaste maatvoering. Daarbij is het afhankelijk van hoogte waarop gemeten wordt, er zit een verschil tussen de ruimte op hoogte van de cabinevloer of op hoogte van de hoofdsteun. De door ons aan te bieden dagcabine voldoet aan de door u geëiste buitenmaat van minimaal 1750mm maar de gevraagde 300mm ruimte achter de stoel wordt in de achterste stand van de stoel niet behaald. Dit type cabine is momenteel ook bij veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond in gebruik als hoogwerker. Kunt u bevestigen dat deze cabine uitvoering zoals thans bij u in gebruik is volstaat voor deze eis?	De eis wordt aangepast: Het voertuig is voorzien van een comfortabele en ruime dagcabine. Cabinelengte uitwendig minimaal 1.750 mm. Achter de stoelen (gemeten met de stoelen in de achterste stand vanaf de achterzijde van de stoelzitting tot de cabineachterwand) is er tenminste 250 mm ruimte beschikbaar voor bergruimte en het plaatsen van uitrustingsstukken.