



## **Nota van Inlichtingen**

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding  
“Levering van veegmachines, afvalinzamel- en containervoertuigen”

**Datum: 23-06-2025**

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 "Levering van veegmachines, afvalinzamel- en containervoertuigen" van Reinigingsdienst Waardlanden

| Vraag | Paragraaf      | Vraag   | Antwoord  |
|-------|----------------|---|---|
| 1     | prijsindexatie | U benoemd dat de prijzen tijdens de gestanddoeningstermijn geldig zijn. Bedoeld u daarmee de gestanddoeningstermijn van 4 maanden na inschrijving zoals benoemd op pagina 26? Voor de leverancier is echter niet het moment van bestellen door Waarlanden van belang maar het moment van productie van het voertuig, de fabrieken baseren de prijzen op het moment van productie en ze kunnen niet een jaar vooruit besteld worden bij de fabriek. Hierdoor is het voor inschrijvers een te groot risico om nu al opdrachten voor 2027 te accepteren zonder indexatie. Wij verzoeken u vriendelijk om de voertuigen die in 2026 en 2027 geleverd moeten worden te mogen indexeren conform de beschreven indexering. | Dit is niet akkoord. Met de gestandsdoeningstermijn wordt inderdaad de termijn bedoeld zoals vermeld op pagina 26 van de aanbestedingsleidraad. Indexering na het bestelmoment is niet toegestaan. De voertuigen zullen gefaseerd besteld worden waarbij er rekening wordt gehouden met de op dat moment van toepassing zijnde levertijden. Op het moment van bestellen kunnen de te leveren producten dus direct in bestelling worden geplaatst bij de fabrikant.  |
| 2     | AE-16          | Conform de GSR richtlijnen is elke truck af fabriek voorzien van een goedgekeurde achterzicht camera. Deze is onderdeel van de typegoedkeuring en mag dus niet vervangen worden door een camera van Orlaco. Graag uw bevestiging dat deze eis niet van toepassing is op de verplichte achterzichtcamera.  | Dit is akkoord, eis AE-16 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>In verband met standaardisatie bij de opdrachtgever dienen de onderstaande merken/types te worden aangehouden:<br>- camera's: Orlaco (uitgezonderd verplichte affabriek achterzichtcamera's m.b.t het chassis)<br>- monitoren: Orlaco of origineel affabriek beeldschermen indien dit geïntegreerd is in het dashboard.<br>- werk- en achteruitrijlampen: Hella<br>- flitsers/zwaailampen: Hella.  |
| 3     | AE-16          | In deze eis wordt Orlaco genoemd, wilt u het toestaan om ook een ander gelijkwaardig merk toe te laten passen?  | Zie antwoord op vraag 2.  |
| 4     | AE-26          | Indien een oliekoeler niet nodig is in het systeem mag deze vervallen?  | Dit is gedeeltelijk akkoord, eis AE-26 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het hydraulisch systeem is uitgevoerd met oliekoeler en thermostaat waarmee de warmte afdoende wordt afgevoerd (onder elke omstandigheid bij dagelijks gebruik, dat wil zeggen ook op extreem warme dagen bij zware inzet).<br><br>Deze eis is niet van toepassing op perceel 2 (achterlader). Voor de achterlader is het volgende van toepassing:<br>Indien de warmte afdoende wordt afgevoerd (onder elke omstandigheid bij dagelijks gebruik, dat wil zeggen ook op extreem warme dagen bij zware inzet) kan de oliekoeler en thermostaat achterwege blijven. |
| 5     | AE-26          | De olie voor de kraan wordt gekoeld door een oliekoeler. Wordt bedoeld dat een extra koeler geeist wordt voor de overige gebruikers? Dit is niet gebruikelijk en zal ten koste gaan van kistruimte.   | Met betrekking tot perceel 4 kan er inderdaad volstaan worden met een oliekoeler op de autolaadkraan.   |
| 6     | AE-34          | Staat u toe dat we voor de benodigde oliestroom van alle componenten, kraan, haak, perscontainer en zoutstrooier gebruikmaken van één PTO, e.e.a middels doorkoppelbare pompen  | Dit is niet akkoord. Zie ook eis E-4.19.  |

| Vraag | Paragraaf | Vraag  | Antwoord   |
|-------|-----------|--|--|
| 7     | AE-41     | Het is niet in alle gevallen (chassismerken) mogelijk om de monitor in te bouwen. Het verzoek is de eis aan te passen naar de monitor ingebouwd in het dashboard indien technisch mogelijk?  | Dit is akkoord. Eis AE-41 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Het voertuig is voorzien van een kleuren monitor in de cabine, gekoppeld aan een achterzichtcamera. De monitor ingebouwd in het dashboard of op /voor het dashboard, afstemming (na gunning) in overleg tussen opdrachtgever en inschrijver.  |
| 8     | AE-49     | In het huidige tijdperk zijn hoofdstroomschakelaars niet meer van toepassing en niet meer af fabriek leverbaar. Het onderbreken van de spanning zorgt voor storingen, dit lijkt ons niet gewenst. In plaats daarvan zijn onze chassis voorzien van een batterij management systeem met automatische afschakeling van gebruikers. Graag uw akkoord voor de af fabriek uitvoering van de elektrische installatie voor de hoogste betrouwbaarheid van het voertuig. | Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.   |
| 9     | AE-58     | 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.   | Dit is akkoord, eis AE-58 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>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 en functies:<br>- sneldaalinrichting bij in- en uitstappen (indien niet leverbaar dan volstaat tevens een eenvoudig naar voren kantelend stuur eveneens)<br>- zitlengte<br>- zithoek<br>- zithoek<br>- hoek van de rugleuning<br>- instelbare lenden steun<br>- hoofdsteun<br>- armsteun links en rechts<br>- regelbare stoelverwarming in minimaal 2 standen (uit, aan). |
| 10    | AE-58     | 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.  | Dit is akkoord, eis AE-58 wordt aangepast. Zie antwoord op vraag 9.  |
| 11    | AE-58     | Onze cabines zijn alleen leverbaar met stoelverwarming met de standen 0 en 1. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met deze uitvoering.   | Dit is akkoord, eis AE-58 wordt aangepast. Zie antwoord op vraag 9.  |
| 12    | AE-75     | Deze eis is niet te combineren met een derde zitplaats. Wij verzoeken u deze eis niet van toepassing te laten zijn op de achterlader.  | Dit is niet akkoord. Om de inschrijver tegemoet te komen wordt eis AE-75 wel aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Een ruime documentenbak gemonteerd op de achterwand of op een andere plaats in de cabine onder handbereik vanaf de bestuurdersplaats, geschikt voor A4 formulieren.  |
| 13    | AE-89     | Wij lezen in deze eis; Garantiewerkzaamheden in de garantieperiode kunnen door de opdrachtgever (Waardlanden) pas na toestemming van de inschrijver worden uitgevoerd om zo de garantie te waarborgen. Is dit correct?   | Dat is correct.  |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord   |
|-------|-----------|---|--|
| 14    | AE-93     | Graag willen wij u verzoeken het volgende aan deze eis toe te voegen: Tijdens de garantieperiode kunnen kosten, die door derden zijn gemaakt, voor garantie in aanmerking komen mits vooraf goedgekeurd door de inschrijver. Is dit akkoord?  | Dit is niet akkoord. Het inschakelen van eventuele derden tijdens de garantieperiode is de verantwoordelijkheid van de inschrijver.  |
| 15    | AE-95     | Indien er niet-OEM delen gemonteerd worden, dienen deze bij de inschrijver afgenomen te zijn en hebben deze recht op onderdelengarantie. Is dit akkoord?  | Dit is niet akkoord. Het is inschrijver wel toegestaan om in het geval van het niet kunnen leveren van OEM delen alternatieve onderdelen (niet-OEM) aan te bieden.   |
| 16    | AE-96     | Het is mogelijk om een internetportaal/account te verkrijgen waarmee onderdelen digitaal op basis van het voertuignummer/ chassisnummer / kenteken besteld kunnen worden. Hier zijn echter wel abonnementskosten aan verbonden. Gaat de opdrachtgever akkoord met deze kosten?  | De inschrijfprijs dient inclusief alle kosten te zijn die voortvloeien uit het voldoen aan het programma van eisen. Deze kosten dienen dus voor de technische levensduur van 10 jaar opgenomen te zijn in de inschrijfprijs.   |
| 17    | AE-97     | U geeft aan tenminste 3 gebruikers. Dit is een ongelimiteerd aantal waardoor voor inschrijvers niet duidelijk is wat er verwacht kan worden. Aangezien het trainen tijd en dus geld kost verzoeken wij u het juiste aantal deelnemers op te geven om een passende inschrijving te kunnen doen.  | Eis AE-97 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Het voertuig wordt afgeleverd met een uitgebreide instructie van het complete voertuig voor tenminste 3 en maximaal 5 gebruikers per voertuig.  |
| 18    | AE-98     | Mag de gevraagde training gegeven worden op de locatie van de opdrachtgever?  | Dit is akkoord.  |
| 19    | AE-99     | Onze servicevestiging is gelegen binnen 45 minuten rijden vanuit uw standplaats, bent u bereid dit toe te staan?  | Dit is akkoord. Eis AE-99 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Inschrijver beschikt over een servicepunt (of servicepunten) dat vanuit de standplaats van opdrachtgever (Boezem 3, Gorinchem) binnen 45 minuten aan te rijden is, gemeten via <a href="http://www.routenet.nl">www.routenet.nl</a> , instelling vrachtwagen 40T. Op het servicepunt dient tenminste 90% van alle voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden, aan het voertuig en opbouw, uitgevoerd te kunnen worden. Het servicepunt dient minimaal beschikbaar te zijn van maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 17.00 uur. |
| 20    | AE-99     | Zou u de te rijden afstand vanaf de standplaats van de opdrachtgever tot het servicepunt van de opdrachtnemer kunnen verruimen tot 35 minuten?  | Zie antwoord vraag 19.   |
| 21    | AE-103    | 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? | Eis AE-103 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Bij modificaties dient de werkplaats van opdrachtgever middels monteur trainingen maximaal 4 uren per kalenderjaar kosteloos begeleid te worden.   |
| 22    | AE-103    | Zou u deze eis verder kunnen toelichten? Het is ons onduidelijk over welke modificaties of type trainingen deze eis gaat.   | Het betreft omvangrijke modificaties aan het voertuig waarbij extra begeleiding en/of training voor de monteurs van de opdrachtgever noodzakelijk is. Naar mening van de opdrachtgever betreft dit zeer sporadisch voorkomende modificaties.   |

| Vraag | Paragraaf        | Vraag   | Antwoord   |
|-------|------------------|---|--|
| 23    | AE-113           | De maximale levertijd van het totale voertuig is 50 weken, dit is vanaf onze kant haalbaar en dus akkoord. De weergegeven planning uit de Aanbestedingleidraad Hoofdstuk II A. , geeft aan dat er in 2025 (perceel 4) nog 2 voertuigen geleverd moeten worden, voor zover realiseerbaar. Met de huidige datum van definitieve gunning is 2025 voor ons niet haalbaar. Kunnen wij er dan vanuit gaan dat de wens is om 4 van de 5 voertuigen in 2026 te leveren? Of is er in dit geval een andere leveringsplanning van toepassing?  | Er is geen andere leveringsplanning (*) van toepassing dan zoals weergegeven in de leveringsomvang in de aanbestedingsleidraad. Daarbij is tevens weergegeven dat levering in 2025 afhankelijk is van de te realiseren levertijden. De maximale levertijd is weergegeven in eis AE-113. Van daaruit doorrekenend is inderdaad de verwachting dat de 4 voertuigen uit perceel 4 in 2026 geleverd zullen worden.<br>* De beschreven omvang is als indicatief bedoeld en hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. |
| 24    | E-1.41           | U eist hier een achterzichtcamera met een apart scherm dat automatisch inschakelt bij het achteruitrijden en tevens handbediend inschakelbaar is.<br><br>Dit betekent dat u tijdens normaal rij- en veegbedrijf zonder achterzichtcamera wenst te rijden.<br>Zeker tijdens veegbedrijf is het, naar onze mening, belangrijk om een goed overzicht op de omgeving te hebben.<br>Wij hebben derhalve een aparte achterzichtcamera die altijd aan staat en eventueel handmatig uitgeschakeld kan worden.<br><br>Bent u bereid deze oplossing als alternatief te accepteren?  | Dit is akkoord.  |
| 25    | E-1.43           | U vraagt hier een veiligheidsschakeling in de stoelen.<br><br>Wij hebben ervaren dat dit type schakelingen vaak storingen geeft.<br>Wij hebben er derhalve voor gekozen om deze veiligheidsschakeling op beide cabinedeuren te maken.<br>Het effect van deze schakeling is gelijk aan die van de stoelschakelaars.<br><br>Bent u bereid deze deurschakelaars als alternatief te accepteren?   | Dit is akkoord. Eis E-1.43 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>De chauffeursstoel en bijrijdersstoel of de cabinedeuren zijn voorzien van veiligheidsschakeling die draaiende borstels doen stoppen bij uitstappen.   |
| 26    | E-1.45<br>E-1.52 | U vermeldt een transportsnelheid van minimaal 80 km p/u en een ABS systeem. Hiermee sluit u onbedoeld een aantal marktpartijen uit (marktwerking) en doet u aanzienlijke concessies op het gebied van veiligheid, kosten en de flexibiliteit van uw organisatie.<br>Bent u bereid om een vlootdifferentiatie te overwegen? Hierbij is er een combinatie van machines waarbij enkele aan de 80 km/uur eis voldoen voor specifieke routes, terwijl de meerderheid op 50 km/uur is geoptimaliseerd.<br>Daarbij bespaart u op de meerprijs van ca. E 45.000/machine qua aanschaf en op de TCO (APK, ABS, hogere slijtage) van deze "snellere machines". Bovendien behoudt u flexibiliteit richting de toekomst omdat niet alle chauffeurs hoeven te beschikken over een C-rijbewijs (vrachtwagen), waar in de arbeidsmarkt nu al een groot tekort aan is. | Hartelijk dank voor uw suggestie. Gezien de inzet in een landelijke omgeving met relatief lange transportbewegingen is een vlootdifferentiatie m.b.t. verschillende snelheden echter niet toepasbaar.  |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord   |
|-------|-----------|---|--|
| 27    | E-1.60    | U vraagt een koelvin met een omkeerbare draairichting. Onze machines hebben een andere constructie waarbij deze optie overbodig is, kunt u deze eis laten vervallen?  | Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.   |
| 28    | E-1.79    | U vraagt een losse kist of tas uit t.b.v. het opbergen van gereedschap. Onze machine is standaard voorzien van 1 kleine- en 2 grote opbergvakken onder de bestuurdersstoel en bijrijdersstoel, is deze oplossing akkoord voor u?  | Dit is akkoord. Eis E-1.79 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>De cabine is een voorzien van een opbergmogelijkheid voor het opbergen van handgereedschap. Dit in de vorm van een losse tas of kisten voor de bijrijdersstoel en/of bestuurdersstoel. Afmetingen circa 500 mm x 300 mm x 300 mm (lxbxh).  |
| 29    | E-1.121   | U eist hier een hydraulische borsteldrukregeling voor de 3e borstel.<br><br>Voor goede veegresultaten heeft onze 3e borstel een dergelijke regeling niet nodig. De aanwezigheid van een dergelijk systeem zal waarschijnlijk zelfs leiden tot overmatige borstelslijtage en verhoging van uw kosten.<br><br>Bent u bereid deze eis te laten vervallen en de standaard 3e borsteloplossingen van de aanbieders in de praktijktest te beoordelen? | Dit is akkoord. Eis E-1.121 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>De veegmachine dient te zijn voorzien van een 3e borstel in zware uitvoering. De 3e borstel is hydraulisch verschuifbaar in dwarsrichting, zwenken, heffen en zakken. De functies van de 3e borstel zijn onafhankelijk van de andere twee borstels bedienbaar.<br>Het realiseren van de beweging in dwarsrichting van de derde borstel, door middel van een andere oplossing dan verschuiven is toegestaan, zodat de borstel over de volle veegbreedte kan worden gebruikt.<br>De meerprijs voor de uitvoering met 3e borstel (inclusief alle eventueel noodzakelijke aanpassingen, zoals aanpassing van de zuigcapaciteit/grotere ventilator., etc.) dient te worden opgegeven op het prijsinvulformulier.   |
| 30    | E-2.05    | In verband met standarisatie in ons productieproces is het verzoek om tevens een automatisch centraal vetsmeersysteem van het merk Groeneveld toe te staan?   | Dit is akkoord. Eis E-2.05 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Het voertuig is voorzien van een automatisch centraal vetsmeersysteem voor chassis, opbouw en belading (indien van toepassing*). In verband met standaardisatie bij de opdrachtgever dient het volgende smeersysteem te worden gemonteerd:<br>- Merk: Sterk (te leveren door Sterk Technisch Adviesbureau B.V. te Spijk. Telefoonnummer +31 183 - 62 41 18<br>- Type: Ecostar PVP<br>- Vet type nul.<br>OF<br>- Merk Groeneveld-BEKA<br>- Type: Twin<br>- Vet type nul.<br>Het systeem is voorzien van een vulnippel Rectus type 72 NW6 voor het vullen welke staat naast het voertuig bereikbaar is. De inhoud van het vetreservoir dient afgestemd te zijn op de benodigde hoeveelheid vet van het chassis, de opbouw en belading. Indien het vetniveau te laag is, dient hiervoor een indicatie d.m.v. een lamp (of direct zichtbaar in het scherm van de monitor ) op het dashboard in de cabine gegeven te worden.<br>* Alle smeerpunten die tussen de reguliere onderhoudsbeurten gesmeerd moeten worden dienen aangesloten te zijn op het automatisch centraal vetsmeersysteem. |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord  |
|-------|-----------|---|---|
| 31    | E-2.10    | Om de wettelijke aslasten te respecteren is het verzoek om het netto laadvermogen op kenteken aan te passen naar tenminste 10.500 kg, meer is wenselijk?  | Dit is akkoord. Eis E-2.10 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het netto laadvermogen op kenteken bedraagt minimaal 10.500 kg (wettelijk maximale massa voertuig minus massa rijklaar).   |
| 32    | E-2.17    | Wij nemen aan dat wanneer er belader(s) op de treeplanken staan er niet met een snelheid van max 30 km/h over verkeersdrempels gereden gaat worden, dit conform de ARBO catalogus, is deze aanname juist? Dit omwille van de veiligheid van de belader(s) en om mogelijk letsel te voorkomen.   | Dat is correct.   |
| 33    | E-2.21    | Onze hoog geplaatste achterlichten zijn van een vierkant model, is dit akkoord voor u?  | Dit is akkoord. Eis E-2.21 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: De opbouw is, naast de standaard achterlichten, tevens voorzien van hoog geplaatste achterlichten (LED). De hoog geplaatste achterlichten zijn afdoende beschermd tegen beschadiging door takken e.d.                                      |
| 34    | E-2.21    | Wij maken gebruik van LED vierkant model hoge achterlichten, het verzoek is om tevens deze uitvoering hoge achterlichten toe te staan?  | Zie antwoord vraag 33.  |
| 35    | E-2.25    | Onze laadbakbodem is vrij van componenten, voorzien van een radius, hierdoor gemakkelijk te reinigen en wordt het water afgevoerd naar de trog. Aangezien de achterlader (volgens eis E-56) wordt voorzien van een aftap links en rechts, is een aftap rechtsvoor in de laadbak overbodig. Het verzoek is om bij een dergelijke uitvoering van de laadbakbodem deze eis te laten vervallen?   | Dit is akkoord. Eis E-2.25 komt te vervallen.   |
| 36    | E-2.28    | Onze laadbak is voorzien van een vast gesloten bovenste deel en een waterkering aan de onderzijde. In de voorzijde van de laadbak bevindt zich aan de rechterzijde 1 stijl met daarnaast een elektrische unit en aan de linker zijde bevindt zich 1 stijl met daarnaast de olietank. Het verzoek is om tevens deze uitvoering van de laadbak toe te staan waarbij de chauffeur (vanaf straatniveau) ook eenvoudig de positie van het uitdrukschot kan zien? | Dit is akkoord. Eis E-2.28 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: In de voorzijde van de opbouw is een doorkijkvoorziening aangebracht, zodat de chauffeur (vanaf straatniveau) eenvoudig de positie van het uitdrukschot kan zien.  |
| 37    | E-2.32    | Bij algemeen Vrachtwagen wordt een kunststof kist gevraagd in deze eis een RVS kist welke eis kunnen we aanhouden?  | Naar mening van de opdrachtgever is er geen andere eis waarin een kunststof gereedschapskist is beschreven.   |
| 38    | E-2.44    | Wij hebben te maken met verschillende chassismerken / -hoogtes, om deze reden is het verzoek om een maximale inworphoogte van 1150 mm toe te staan? Dit is tevens van belang om te komen tot de juiste opnamehoogte voor de verschillende containers.   | Dit is akkoord. Eis E-2.44 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: De maximale inworphoogte bedraagt 1.150 mm.  |
| 39    | E-2.54    | Wij kunnen onze opbouw voorzien van het automatisch heffen van de belading bij het inschakelen van zowel de voor- als achteruitrij versnelling. Dit maakt de drukknop bediening overbodig en is gebruiksvriendelijker voor de chauffeur. Het verzoek is om tevens deze uitvoering van het heffen van de belading toe te staan?  | Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.  |
| 40    | E-2.67    | Om aan de genoemde eis te voldoen ontstaat een tegenstrijding met de eis AE-03 en E-2.02 zijnde NEN 1501-1. Wilt u dat de opbouw voldoet aan de de wettelijke voorschriften?  | De NEN-EN 1501-01 norm zal gerespecteerd worden. In de vraag is niet beschreven waaruit de tegenstrijdigheid dan zal bestaan. Eis E-2.67 heeft betrekking op de werklampen. Plaatsing, schakeling en het aantal lumen van de werklampen zullen in de verificatievergadering worden afgestemd met de winnende inschrijver. |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord  |
|-------|-----------|---|---|
| 41    | E-3.14    | Gezien de gewichtstoename van diverse chassis wilt u een reductie van 150kg toestaan?   | Dit is akkoord. Eis E-3.14 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Het netto laadvermogen op kenteken, exclusief afvalcontainer, bedraagt minimaal 13.850 kg (wettelijk maximale massa voertuig minus massa rijklaar).   |
| 42    | E-3.29    | In de algemeen Vrachtwagen wordt een kunststof kist gevraagd in deze eis een RVS kist welke eis kunnen we aanhouden?  | Zie antwoord op vraag 37.   |
| 43    | E-3.61    | Om aan de genoemde eis te voldoen ontstaat tegenstrijding met de eis AE-03 en E-3.04 zijnde NEN 1501-2. Wilt u dat de opbouw voldoet aan de de wettelijke voorschriften?  | De NEN-EN 1501 norm zal gerespecteerd worden. In de vraag is niet beschreven waaruit de tegenstrijdigheid dan zal bestaan. Eis E-3.61 heeft betrekking op de werklampen. Plaatsing, schakeling en het aantal lumen van de werklampen zullen in de verificatievergadering worden afgestemd met de winnende inschrijver.  |
| 44    | E-3.62    | Om aan de genoemde eis te voldoen ontstaat tegenstrijding met de eis AE-03 en E-3.04 zijnde NEN 1501-2. Wilt u dat de opbouw voldoet aan de de wettelijke voorschriften?  | De NEN-EN 1501 norm zal gerespecteerd worden. In de vraag is niet beschreven waaruit de tegenstrijdigheid dan zal bestaan. Eis E-3.62 heeft betrekking op de werklampen. Plaatsing, schakeling en het aantal lumen van de werklampen zullen in de verificatievergadering worden afgestemd met de winnende inschrijver.  |
| 45    | E-4.03    | Is het ook toegestaan, om in het kader van o.a. het eigen gewicht van de complete opbouw en het daarmee samenhangende geëiste laadvermogen, de dichte zijafscherming uit te voeren in aluminium i.p.v. RVS?   | Dit is akkoord. Eis E-4.03 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Het voertuig dient voorzien te zijn van een door de RDW goedgekeurde afscherming/inrijbeveiliging t.b.v. de medeweggebruikers. De inrijbeveiliging is scharnierend uitgevoerd daar waar achterliggende delen bereikbaar moeten zijn voor onderhoud. De zijafscherming is uitgevoerd als dichte zijbeplating in RVS of aluminium, hoogte 700 mm. De zijbeplating is uitgevoerd in gezette vorm, vallend over de standaard zijafschermingsprofielen. De zijbeplating aan de linkerzijde dient uitgevoerd te zijn in 2 delen. Verticaal gescheiden, verdeling circa 50/50. Dit om deel vervanging bij eventuele schade mogelijk te maken. De zijbeplating is gespoten in de kleur zwart RAL9005. |
| 46    | E-4.07    | Wat verstaat u hier precies met scharnierende delen? Is deze eis wel passend bij een haakarm voertuig? De haak en de kraan scharnieren immers ook maar zijn niet af te schermen.  | Eis E-4.07 heeft inderdaad geen betrekking op een Haakarm-kraanvoertuig. Eis E-4.07 komt te vervallen.  |
| 47    | E-4.08    | Op basis van de gevraagde kraan en lengte van de te vervoeren containers is een wielbasis van 5200mm benodigd. Dit zorgt voor de juiste aslastverdeling en afstand achterzijde tot hart rol. De gevraagde draaistraal is echter niet haalbaar bij deze wielbasis. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk de eis te verruimen tot 10050mm, zodat aan alle eisen voldaan kan worden. | Gezien de gevraagde kleine afwijking nemen we aan dat u een draaistraal van 10.500 mm bedoeld. Eis E-4.08 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>De draaistraal, over de bumper gemeten, bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 10.500 mm. Korter is wenselijk.  |
| 48    | E-4.15    | Wij veronderstellen dat u hiermee bedoeld dat het gevraagde draagvermogen door de truck fabrikant moet zijn afgegeven en onderdeel is van de typegoedkeuring en dat deze niet naderhand administratief wordt opgegardeerd.  | Hier wordt bedoeld: de wettelijk toegestaan maximale aslast zoals geregistreerd door de RDW.  |
| 49    | E-4.16    | Wij veronderstellen dat u hiermee bedoeld dat het gevraagde draagvermogen door de truck fabrikant moet zijn afgegeven en onderdeel is van de typegoedkeuring en dat deze niet naderhand administratief wordt opgegardeerd.  | Hier wordt bedoeld: het technisch toegestaan maximale aslast zoals geregistreerd door de RDW.   |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord  |
|-------|-----------|---|---|
| 50    | E-4.19    | Mededeling van opdrachtgever.   | <p>De snelheid i.c.m. de zoutstrooier in eis E-4.19 wordt bij nader inzien verhoogd. De aangepaste eis luidt als volgt:<br/> De PTO's en hydraulische pompen worden dusdanig gekozen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Een zo laag mogelijk werktoerental wordt verkregen (en daardoor een zo stil mogelijk voertuig) waarbij de maximale prestaties van het voertuig, autolaadkraan, haakarmsysteem, perscontainer en zoutstrooier zijn gegarandeerd</li> <li>- Het mogelijk is het haakarmsysteem te bedienen tijdens het rangeren</li> <li>- De autolaadkraan en een perscontainer gelijktijdig en met voldoende vermogen kunnen werken zonder dat deze elkaar beïnvloeden, de autolaadkraan en het perssysteem worden beide aangedreven via een eigen hydraulische pomp en een eigen PTO. De autolaadkraan dient aangedreven te worden middels een "versnellingsbak PTO". De perscontainer, zoutstrooier en haakarmsysteem dienen aangedreven te worden middels een "Motor PTO"</li> <li>- De perscontainer kan persen tijdens het rijden</li> <li>- De perscontainer kan beschikken over een olievoorraad van minimaal 150 ltr. De autolaadkraan, het afzetsysteem en een perscontainer maken gebruik van dezelfde olietank</li> <li>- Het mogelijk is de zoutstrooier aan te drijven met een voertuigsnelheid tussen 0 en 70 km/h.</li> </ul> |
| 51    | E-4.22    | Uw huidige voertuigen zijn uitgevoerd met een beschermplaat aan de onderzijde van de knikarm van de kraan, wenst uw deze voorziening ook bij de nieuwe voertuigen?  | <p>Deze is gewenst en wordt toegevoegd aan eis E-4.25. De aangepaste eis luidt als volgt:<br/> De hydraulische hefcilinder van de eerste hefarm en de knikcilinder van de tweede hefarm is uitgevoerd met een kniehevel-constructie. Dit voor maximale hefcapaciteit in geheven positie.<br/> De hydraulische cilinder van de knikarm dient aan de onderzijde voorzien te worden van een stalen beschermplaat. Opdrachtgever levert deze beschermplaat aan.</p>   |
| 52    | E-4.30    | N.a.v. de schouw is gebleken dat uw huidige voertuigen zijn voorzien van een extern display aan de kraan, waarbij diverse informatie mbt inzet, cyclus, service maar ook stabiliteit afleesbaar is, is deze voorziening nu ook nodig? | <p>Deze is gewenst. Eis E-4-33 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br/> De autolaadkraan is voorzien van een handmatige bedieningsmogelijkheid (zonder afstandsbediening) aan de zijkant van het voertuig (bedienbaar staand op het maaiveld).<br/> De autolaadkraan is uitgerust met een digitaal display welke staand naast de autolaadkraan, aan de linkerzijde van het voertuig, afleesbaar is. Op het display worden minimaal de volgende gegevens weergegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Actuele belasting en/of stabiliteit</li> <li>- Draaiuren van de autolaadkraan</li> <li>- Servicemeldingen (onderhoud en storingen).</li> </ul>  |

| Vraag | Paragraaf | Vraag   | Antwoord   |
|-------|-----------|---|--|
| 53    | E-4.31    | Zou u hierbij nader willen omschrijven wat u verwacht van "bedieningspaneel"?"  | Het bedieningspaneel op de afstandsbediening komt te vervallen. Eis E-4.31 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>De radiografische afstandsbediening wordt geleverd inclusief schoudergordel, zender, ontvanger, noodkabel, twee accu's en acculader. De acculader dient de accu's ook tijdens het stallen op te laden. Plaatsing van de acculader in de cabine in overleg met de opdrachtgever.  |
| 54    | E-4.37    | Wetgeving eist dat bij het in- en uitschuiven van de steunpootbalken de bedienaar middels een knop aan de kraan eerst bevestigd dat hij in het gezichtsveld van de steunpoot balk is. Wij hebben een systeem waarbij de bedienaar op een veilige plaats kan gaan staan bij het in- en uitschuiven van de steunpootbalken. Wenst de opdrachtgever een systeem, dat in combinatie met het bedienen van de steunpoten op de afstandsbediening, herkent dat de bedienaar in het gezichtsveld van de kraan/steunpoot balk is en waarbij de bevestiging voor vrijgeven van de steunpootbediening automatisch plaatsvindt? | Uw suggestie is gewenst en wordt toegevoegd aan eis E-4.37. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Bediening van de hydraulische steunpoten geschiedt via de afstandsbediening van de autolaadkraan. Voor de melding van de "zichtzone" van de steunpoten t.b.v. het horizontaal uit- en inschuiven dient het voertuig voorzien te zijn van een systeem die herkent dat de bedienaar zich in het gezichtsveld van de steunpoten bevindt.  |
| 55    | E-4.42    | Mededeling van opdrachtgever.   | Het volgende wordt toegevoegd aan eis E-4.42<br>De kraanbewegingen zijn onafhankelijk van de last in de autolaadkraan, altijd gelijk. Daarnaast wordt de vraag naar hydraulische energie, bij bediening van meerdere functies, evenredig verdeeld.<br>Voor de stabiliteit van de last tijdens het heffen dient de autolaadkraan voorzien te zijn van een systeem op de hefcilinder die onbedoelde bewegingen door het (te) snel loslaten van de bedieningshendel compenseert.                            |
| 56    | E-4.52    | Tijdens de schouw is gebleken dat de getoonde AW 3 hakenopname geen specifieke voorzieningen aan de kraan noodzaakt, mogen we ervan uitgaan dat op termijn vast gehouden gaat worden aan deze invulling 3 hakenopnamesysteem?   | Dat is correct voor wat betreft het 3 hakenopnamesysteem. Uiteraard dienen daarnaast de voorzieningen voor de Metro opname wel aanwezig te zijn.   |
| 57    | E-4.55    | Wij verzoeken u vriendelijk om toe te staan dat het chassis 50mm langer mag zijn dan de haakarm, zodat de bumper iets uitgebouwd kan worden om aan de overige lengte eisen te kunnen voldoen.   | Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.   |
| 58    | E-4.57    | Wij verzoeken u vriendelijk deze eis te laten vervallen i.v.m. tegenstrijdigheid t.o.v. de overige lengte eisen en maximale afmetingen, of u moet een uitgebouwde bumper d.m.v. 'verlengde montageplaten naar achteren' wensen?   | Vervallen van de eis is niet akkoord. Het uitbouwen van de achterbumper is wel toegestaan. Opdrachtgever meent dat deze eis daarmee realiseerbaar is in combinatie met de andere eisen.<br>Ter verduidelijking de volgende berekening:<br>- Maximale containerlengte 6.800 mm (eis E-4.57 ) plus de verwachte slag van de klap/uitschuifbumper 800 mm = een maximale containerlengte van 7.600 mm met uitgeschoven achterbumper. Hiermee kan er dus ook voldaan worden aan de maatvoering in eis E-4.56. |

| Vraag | Paragraaf                 | Vraag  | Antwoord   |
|-------|---------------------------|--|--|
| 59    | E-4.61                    | N.a.v. de schouw is gebleken dat bepaalde containers voorzien zijn van slotbalk. Moeten uw voertuigen een slotbalkafslag met een sensor hebben?  | Deze is vereist. Eis E-4.61 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt:<br>Een hydraulische containerborging van binnen naar buiten werkend. De afstand vanaf het hart van de optrekrol bedraagt 280 mm.<br>Het haakarmsysteem dient voorzien te zijn van een bescherming en automatisch afslag die voorkomt dat containers met een slotbalk schade toebrengen aan het systeem (of de container zelf). |
| 60    | E-4.75                    | Bent u hierbij voornemens om deze voertuigen voor aflevering te voorzien van Welvaarts weegstelsel?  | Dat is op dit moment niet het geval. De voorbereiding daarvoor dient echter wel aanwezig te zijn.  |
| 61    | E-4.81                    | Een staande uitlaat zorgt voor een langer voertuig doordat deze meer ruimte inneemt. Wij verzoeken u om tevens een lage uitlaat die naar achteren gericht is toe te staan.   | Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd  |
| 62    | E-4.81                    | Tegenwoordig is het niet meer nodig, vanwege de schone uitlaatgassen, om een hoge uitlaat (verticaal-staande uitlaat) toe te passen en waarbij de warmteafvoer ook beter is wanneer de uitlaat naar beneden is gericht. Daarnaast heeft een naar boven gerichte uitlaat een negatieve invloed op de voertuiglengte (en wielbasis). Mag de uitlaat ook naar beneden gericht worden? | Zie antwoord vraag 61.   |
| 63    | KG2.02 / KG3.02 / KG 4.02 | Bedoeld u onderdelen van opbouw of chassis? Aangezien dit twee afzonderlijke producten van ieder hun eigen leverancier zijn zullen er dus ook twee bestelprocedures zijn. Indien u beide beschreven wenst verzoeken wij u het aantal toegestane pagina's te wijzigen naar 3 x A4   | De gevraagde beschrijving heeft betrekking op het gehele voertuig. Dus chassis en opbouw. Het aantal toegestane pagina's wordt gewijzigd naar 3 x A4.  |
| 64    | KG-2.04/ KG-3.04/KG-4.04  | Het is hier niet duidelijk wat u verstaat onder een extra stuurbevestiging. Wij veronderstellen dat u hier een aanvullende ondersteuning door middel van een elektromotor bedoeld. Graag uw bevestiging.   | Dit is correct.  |
| 65    | KG-2.04/ KG-3.04/KG-4.04  | Als dit een dergelijk systeem aangeboden wordt betekent dit ook dat dat het voertuig bij rechtuitrijden ook een lichter gevoel in het stuur heeft. Kunnen we er vanuit gaan dat dit dan ook beter beoordeeld wordt en er geen negatieve opmerkingen over een te licht stuurgevoel gemaakt worden in de beoordeling?  | Of dit beter beoordeeld wordt tijdens de praktijkbeoordeling is niet op voorhand aan te geven. Lichter sturen tijdens het manoeuvreren is wel gewenst. Daarnaast dient "het stuurgevoel" tijdens het rijden uiteraard wel gehandhaafd te blijven.  |
| 66    | KG-2.04/ KG-3.04/KG-4.04  | Indien inschrijver dit aanbied betekent dit dan dat het ook aanwezig moet zijn op het demo voertuig? Het is namelijk niet altijd mogelijk om alle gevraagde uitvoeringen in één voertuig te demonstreren.  | Nee, dit is geen eis. Opdrachtgever wijst u er wel op dat de rijeigenschappen en het rangeren met het voertuig op een beperkte ruimte onderdeel is van de praktijkbeoordeling. De benodigde krachtsinspanning bij het sturen is dus onderdeel van de praktijkbeoordeling. Daarbij is het toegestaan meerdere voertuigen te tonen tijdens de praktijkbeoordeling.   |
| 67    | Artikel 6.3               | De kosten voor levering van de voertuigen is onderdeel van de offerte. Bij een, significante, wijziging in de afstand kunnen hier aanvullende kosten uit voortvloeien. Gaat Opdrachtgever daarmee akkoord?   | Dit is akkoord.  |
| 68    | Artikel 10.5              | 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 Opdrachtgever wordt vergoed. Kunt u dit bevestigen?   | Uw aanneming is correct, tenzij blijkt/sprake is van een toerekenbare tekortkoming in de nakoming van de overeenkomst aan de zijde van de inschrijver. Uiteraard blijven de kosten van de keuring in dat geval voor rekening van de inschrijver.   |

| Vraag | Paragraaf    | Vraag   | Antwoord   |
|-------|--------------|---|--|
| 69    | Artikel 12.1 | Met betrekking tot de voertuigen kunnen wij enkel een niet-exclusief gebruiksrecht op de voertuigen aan de Opdrachtgever leveren. Wij beschikken namelijk niet over de intellectuele eigendomsrechten zelf. Deze zijn veelal in handen van de fabrikant. Wij nemen redelijkerwijs aan dat Opdrachtgever ermee instemt dat zij een niet-exclusief gebruiksrecht op de (onderdelen van de) voertuigen verkrijgt. Is dit akkoord?  | Alle (aanspraken op) intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot enig resultaat voortvloeiende uit de overeenkomst/levering, berusten bij de opdrachtgever, met uitzondering van het ontwerp van het product dat ontwikkeld is door inschrijver/fabrikant.   |
| 70    | Artikel 15   | Wij veronderstellen redelijkerwijs dat: 1) dit artikel enkel van toepassing is indien er aantoonbaar verwijtbare en/of directe schade optreedt. 2) de vrijwaring niet ziet op aanspraken van derden als gevolg van niet-normaal en/of ondeskundig gebruik van de voertuigen. 3) de schade gemaximaliseerd is tot de hoogte van de opdrachtwaarde. Kunt u dit bevestigen?  | Dit kan opdrachtgever niet bevestigen. Ten aanzien van uw vragen:<br>- Vraag 1. Inschrijver is ook verantwoordelijk voor indirecte schade.<br>- Vraag 2. De vrijwaring ziet inderdaad niet op aanspraken van derden als gevolg van niet-normaal en/of ondeskundig gebruik van de voertuigen. De bewijslast hiervan ligt bij de inschrijver.<br>- Vraag 3. De schade is niet gemaximaliseerd tot de hoogte van de opdrachtwaarde. Deze is gemaximaliseerd tot de waarden zoals genoemd in aanbestedingsleidraad, hoofdstuk IV, paragraaf C " AANSPRAKELIJKHEID EN VERZEKERING". |
| 71    | Artikel 2.3  | De toepasselijkheid van (eventuele) algemene en bijzonder voorwaarden van Opdrachtnemer wordt uitgesloten. Voor de fabrieksgarantie stelt de fabrikant garantievoorzwaarden op. Indien u voor fabrieksgarantie in aanmerking wenst te komen, gelden deze voorwaarden. Gaat u hiermee akkoord?   | Dat is akkoord voor zover de fabrieksgarantie voorwaarden niet in tegenspraak zijn met de voorwaarden in de aanbestedingsdocumenten (de voorwaarden uit de aanbestedingsdocumenten prevaleren ten opzichte van de fabrieksgarantievoorzwaarden).   |
| 72    | Artikel 9    | Het is gangbaar met leveringen van dit soort voertuigen dat de betalingen gedaan worden bij afname en 100% acceptatie van het volledige voertuig. Kan Opdrachtgever hiermee akkoord gaan?   | Nee, opdrachtgever gaat met uw suggestie niet akkoord. Echter de ervaring leert, dat wanneer de factuur op de juiste wijze, met de juiste gegevens wordt ingediend, de betalingstermijn ruim binnen de 30 dagen blijft.  |
| 73    |              | <p><b>Mededeling van de aanbestedende dienst:</b></p> <p>Bij inschrijvingen op aanbestedingen ziet de opdrachtgever regelmatig onnodige fouten die leiden tot ongeldige inschrijvingen. Door inschrijvers veel gemaakte fouten zijn (niet limitatief):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• Referenties van onderaannemers in de inschrijving terwijl er geen beroep op de draagkracht van de onderaannemer wordt gedaan in de UEA op onderdeel IIC</li> <li>• 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)</li> <li>• Niet de juiste versie van prijsinvalformulieren en/of kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd</li> <li>• Aanpassingen door inschrijver van standaard formulieren</li> <li>• Onjuist ingevulde waarden op kwalitatieve gunningscriteria die niet kunnen worden onderbouwd (of niet voldoen aan de minimale/maximale eisen)</li> <li>• Referentie projecten die buiten de gestelde referentieperiode zijn uitgevoerd (oftewel te oud en daardoor niet geldig)</li> <li>• Referentie projecten die de gestelde kerncompetentie niet, of niet volledig afdekken</li> <li>• Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad</li> </ul> |  |