

Nota van Inlichtingen

Mededeling

Omdat de huidige inschrijvingstermijn op grond van de Algemene Termijnenwet van rechtswege wordt verlengd tot maandag 3 november 2025 kiest de aanbestedende dienst ervoor om de deadline zelf te verplaatsen. De uiterste deadline voor het indienen van een inschrijving wordt derhalve verplaatst naar maandag 3 november 2025 om 12.00 uur.

	Onderwerp	Perceel	Vraag	Antwoord
1.	Technische bekwaamheid	A t/m D	U vraagt in paragraaf 4.2 van het beschrijvend document om "ervaring met transporteren van mest, (ontwaterd) zuiveringsslib, baggerslib, compost en overige afvalstoffen." Kunt u bevestigen dat wij hiervoor referentieopdrachten mogen opgeven waarin het transport van minimaal 1 van deze stoffen is uitgevoerd?	Ja, ervaring met minimaal 1 van deze stoffen is voldoende. In de geciteerde zin dient het woord 'en' vervangen te worden door het woord 'of'.
2.	Paragraaf 2.3.2 beschrijvend document	C	Bij locatie Maastricht / Boscherveld staat voor het jaar 2027 geen tonnen benoemd, wat is hier de motivatie voor?	In 2027 wordt er geen zuiveringsslib getransporteerd van de locatie Maastricht / Boscherveld naar SNB. Het transport op dit traject start in 2028.
3.	Paragraaf 2.3.4	C	Is het mogelijk om vanaf moment 1 voor eigen rekening en bij eigen tankstation te tanken en een sluitende brandstofregistratie per auto te overleggen?	Nee, de opdrachtnemer is verplicht om te tanken bij de opdrachtgever, tenzij de opdrachtnemer een voldoende betrouwbaar controlesysteem kan overleggen waaruit blijkt dat daadwerkelijk met HVO100 wordt gereden, e.e.a. ter goedkeuring van de opdrachtgever. Zie paragraaf 2.3.4 van het beschrijvend document en artikel 3 lid 2 van de overeenkomst (Bijlage 6).
4.	Paragraaf 2.3.4	C	Is het correct dat HVO100 enkel op locatie van SNB in Moerdijk getankt kan worden?	Zie de beantwoording onder vraag 3. Bij SNB kan HVO100 en AdBlue worden getankt.
5.	Paragraaf 2.3.6.	C	Is de genoemde € 268.775 per trailer de nieuwprijs of de overnameprijs? Indien het de overnameprijs betreft, hoe is deze dan bepaald?	Dit betreft de overnameprijs. De waarde betreft de oorspronkelijke aanschafwaarde van de geurloze trailers minus de

				afschrijving tot en met 31 december 2026. Ter volledigheid: de opdrachtnemer neemt de trailers over van de huidige dienstverlener en dus niet van SNB.
6.	Paragraaf 2.3.6.	C	Is er informatie m.b.t. de onderhoudskosten voor deze specifieke geurloze opleggers voorhanden?	De onderhoudskosten bedragen naar schatting € 5.500 per geurloze trailer per jaar.
7.	Paragraaf 2.3.6.	C	Koopt SNB deze opleggers na de periode van 8/10 jaar weer terug en zo ja, tegen welke waarde	Nee, de aanbestedende dienst is hier niet toe bereid.
8.	Paragraaf 2.3.6.	C	Kunnen de voertuigen met trailer voor Venlo op de locatie van SNB gestationeerd worden?	Ja, SNB beschikt in Moerdijk over een parkeerplaats voor 11 vrachtwagens die in overleg gebruikt kan worden. Zie paragraaf 2.3.5 van het beschrijvend document.
9.	Paragraaf 2.3.6.	C	Wil SNB dat de kosten van de geurloze trailers voor Venlo enkel verdisconteerd worden in de tarieven van de RWZI Venlo?	Ja.
10.	Paragraaf 2.3.6.	C	Waarom wil SNB dat we uitgaan van een totaalgewicht van 52,5 ton, terwijl het wettelijke maximum toegestane gewicht in Nederland op 50 ton ligt?	Het is voor SNB belangrijk dat de opdracht in binnen de wettelijke kaders wordt uitgevoerd. Het niet vergoeden van aanvoer boven de 52,5 ton is een prikkel voor de opdrachtnemer om zich te houden aan de wettelijke vereisten. Daarbij houdt SNB rekening met de marge van 5% die het Openbaar Ministerie hanteert voordat wordt overgegaan tot het opleggen van een proces-verbaal.
11.	Paragraaf 2.3.6.	C	Kunt u aangeven hoe deze bestickering eruit dient te zien? En zijn er eisen aan de basiskleur van de oplegger?	Aan de kleuren van de trekker worden geen eisen gesteld. Aan de basiskleuren van de trailer worden in beginsel geen eisen gesteld. De bestickering wordt in overleg met de inschrijver vastgesteld. Een voorbeeld van de huidige bestickering is te vinden op de foto bij het volgende nieuwsbericht:

				https://www.snb.nl/actueel/slibvervoerder-zet-eerste-elektrische-vrachtwagen-in-voor-snb/
12.	Paragraaf 2.3.7	C	Hoe wilt SNB dat we omgaan met behoorlijke hoeveelheid vastkoekende slib die niet uit de oplegger komt maar blijft plakken. Waarom mag deze niet worden schoongemaakt? We kunnen geen volle ladingen meenemen op de laadlocatie als er nog restlading in de trailers zit en het laadgewicht dus lager ligt?	Vanwege veiligheidsredenen kan de binnenzijde van de opleggers niet worden schoongemaakt op het terrein van SNB. Het is aan de opdrachtnemer om te bepalen op welke manier hij hiermee omgaat.
13.	Paragraaf 5.2.1.	C	Als we niet de opleggers kunnen schoonspuiten, schoonvegen lopen we het risico dat we geen 33 ton netto kunnen laden doordat er nog materialen blijven plakken. Het ledig gewicht is kan dan hoger zijn en het laadgewicht lager. Hoe wilt SNB dat we hier mee omgaan?	Zie het antwoord onder vraag 12.
14.	Paragraaf 5.2.1.	C	Hoe gaat SNB om met ondervracht? Bijvoorbeeld, 27 ton geladen (silo leeg), mag de ondervracht dan aangevuld worden tot 33 ton? Zo nee, dan ontvangen we graag een overzicht van het boekjaar 2024 met daarin opgenomen de gewichten per vracht?	De beladingsgraad fluctueert maar bedraagt gemiddeld 33 ton bij een kieptrailer, 33 ton bij een geurloze trailer en 30 ton bij een container. Het is aan de opdrachtnemer om te bepalen op welke manier hij hiermee omgaat.
15.	Paragraaf 5.2.1.	C	Wordt er gebruik gemaakt van een brandstofclausule om schommelingen in brandstofprijzen te beheersen. Zo ja, hoe ziet deze uit?	Er wordt niet met een aparte brandstofclausule gewerkt. De vergoeding wordt geïndexeerd middels de Pantei tabel 7 onderdeel kiepers index inclusief brandstof. Daarin wordt de brandstof dus geïndexeerd. Zie ook paragraaf 5.2.1 van het beschrijvend document.
16.	Bijlage 2 bullit 32	C	Kan SNB aangeven hoeveel wachturen er de voorbije jaren gemiddeld zijn geweest? Het is voor de inschrijver niet in te calculeren met hoeveel wachttijd gerekend moet worden als SNB hier geen data voor verstrekt.	Nee, die informatie is niet bekend. SNB beschikt over zes loslocaties waardoor er over het algemeen geen sprake is van wachturen, behoudens bij een mogelijke storing. Indien er adequaat gepland wordt ontstaan er ook geen wachturen op de RWZI's, ook

				hier behoudens het geval van een mogelijke storing.
17.	Bijlage 2 bullit 39	C	Mag inschrijver ook maandelijks de werkelijke ritten / tonnen factureren in plaats van voorschotnota's? Dan wordt maandelijks over de juiste tonnen en zaterdaguren etc. afgerekend. Dit scheelt mogelijk veel vragen/onzekerheden op het einde van het jaar. Is dit akkoord?	Nee, de aanbestedende dienst acht het werken met voorschotnota's goed mogelijk. De opdrachtnemer is verplicht om elke maand een deugdelijke registratie te overleggen, zie punt 28, 39 en 40 van het programma van eisen (Bijlage 2) en artikel 3.6 en 3.7 van de overeenkomst (Bijlage 6).
18.	Bijlage artikel 2 6	C	De overeenkomst begint op 1 januari 2027 en eindigt derhalve op 31 december 2032. Dit is niet juist, 1 januari 2027 + 8 jaar is 31 december 2034.	Inderdaad, dit betreft een verschrijving die zal worden aangepast.
19.	Bijlage artikel 5 bullit 1 6	C	Het niet limiteren van personenschade is niet redelijk. Gebruikelijk zijn de navolgende dekkingslimieten op de WA verzekeringen van toepassing; Materiële schade 2,5mio en letschade 7,5mio. Is SNB akkoord met deze gangbare limieten?	Nee, de aanbestedende dienst acht het niet-limiteren van personenschade gangbaar en redelijk en handhaaft daarom de huidige bepaling.
20.	Bijlage artikel 3 bullit 4 6	C	SNB wil dat inschrijvende partijen een tarief afgeven dat geldig is vanaf 2027. Dit betekent dat in 2025 een tarief berekend moet worden voor 2027. Hierdoor loopt SNB het risico dat inschrijvende partijen te hoge aannames doen voor de diverse kostencomponenten (brandstof, loonkosten, etc). Is SNB ermee akkoord dat een tarief wordt afgegeven voor 2026 en dat vóór de start van de opdracht (in 2027) het tarief 2026 wordt geïndexeerd met de index zoals opgenomen in het aanbestedingsdocument (NEA index tabel 7 inclusief brandstof)?	Nee, de aanbestedende dienst acht het bepalen van een tarief voor 1 januari 2027 goed mogelijk en handhaaft de huidige indexeringsclausule.
21.	Bijlage artikel 3 bullit 3 6	C	Waar is de waarde op gebaseerd? En mogen we er vanuit gaan dat de opleggers schadevrij zijn en onderhoud	Zie de beantwoording onder vraag 5. Zoals in artikel 3 lid 3 van de conceptovereenkomst

			volgens de voorschriften van de fabrikant zijn uitgevoerd?	is bepaald worden de trailers 'as is' geleverd.
22.	Bijlage 6 artikel 3 bullit 9	C	De inschrijver heeft geen invloed op het goedkeuringsproces van de facturen. We stellen daarom betaling voor 30dagen na factuurdatum?	De opdrachtnemer heeft invloed op het goedkeuringsproces door de juiste informatie aan te leveren. De aanbestedende dienst handhaaft de betalingstermijn van 30 dagen. Zie ook de beantwoording van vraag 17.
23.	Paragraaf 2.3.7.	C	Worden er additionele prijsafspraken gemaakt als er naar ander opslag gereden moet worden?	Ja, de opdrachtgever vraagt in voorkomend geval per keer een offerte op bij de opdrachtnemer. Zie ook paragraaf 2.3.2 van het beschrijvend document.
24.	Paragraaf 2.3.7.	C	Worden er additionele prijsafspraken gemaakt als er naar ander verwerker gereden moet worden?	Ja, de opdrachtgever vraagt in voorkomend geval per keer een offerte op bij de opdrachtnemer. Zie ook paragraaf 2.3.2 van het beschrijvend document.