

Nota van inlichtingen

Aanbesteding:	Leveren 4x4 vrachtauto met kipper en autolaadkraan voor laden en lossen
Datum:	20 november 2025

Deze nota is samengesteld op basis van de gestelde vragen. De vragen zijn letterlijk overgenomen en (voor zover mogelijk) geanonimiseerd beantwoord. Deze nota van inlichtingen maakt (inclusief eventuele bijlagen) integraal onderdeel uit van de aanbestedingsstukken.

De gegeven antwoorden gaan voor op het bepaalde in de aanbestedingsstukken en/of eerdere nota('s) van inlichtingen.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
1.	Uitnodiging tot inschrijving	1.10.8	U vraagt om Facturen in te dienen via Peppol, Wij nemen aan dat u ons hiervoor een beschrijving en inlog voor verstrekt.	Nee uw aanname is onjuist. Om een factuur via Peppol in te dienen, moet u een facturatie- of boekhoudprogramma gebruiken dat is aangesloten op het netwerk. Hoe u dan een factuur in moet dienen via Peppol is afhankelijk van het programma dat u gebruikt. Als u geen facturatie- of boekhoudprogramma gebruikt dat is aangesloten op het netwerk, dan mag u facturen als Pdf-bestand indienen.
2.	Uitnodiging tot inschrijving	2.2.1	Wanneer wij een berekening maken met de grote bedragen die hierbij van toepassing zijn, zien wij dat prijs een enorme invloed heeft. Is er een mogelijkheid de formule aan te passen?	De formule voor het berekenen van de ongewogen score voor de all-in prijs wordt gewijzigd in: - Laagste all-in prijs: 100 punten; - Per € 1.200 verschil met de laagste all-in prijs wordt één punt in mindering gebracht.
3.	Uitnodiging tot inschrijving	2.2.3	U benoemt de geluidsbelasting in de cabine tijdens gebruik van de opbouw. Normaliter is de chauffeur buiten de cabine om de kraan te bedienen. Kunt u	De vraag naar geluidsbelasting in de cabine is bedoeld om inzicht te krijgen in het geluidsniveau dat in de cabine merkbaar is tijdens het gebruik van welke

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
			uitleggen waarom u dit vraagt, onder welke condities en doelt u dan op het gebruik van de kraan, kipper of iets anders?	opbouwfunctie dan ook (bijvoorbeeld kipper, hydrauliek of overige hulpfuncties). Hoewel de kraan normaliter buiten de cabine wordt bediend, zijn er situaties waarin de opbouw actief is terwijl men in of nabij de cabine aanwezig is. Om die reden wordt het geluidsniveau in de cabine uitgevraagd. De eis blijft ongewijzigd. Voor de duidelijkheid: het betreft hier het geluidsniveau in de cabine met de ramen en deuren volledig gesloten.
4.	Uitnodiging tot inschrijving	2.2.6	U schrijft bij punt 1: “op welke wijze wordt de borging hiervan in de praktijk vormgegeven”. Dit is ons niet duidelijk, kunt u aangeven wat er geborgd moet worden?	Met „de borging hiervan in de praktijk” wordt bedoeld dat de inschrijver toelicht hoe de aangeboden garantievoorwaarden daadwerkelijk worden uitgevoerd en bewaakt. Dit ziet onder meer op zaken zoals: • Hoe garantieclaims worden behandeld, • Welke interne processen en afspraken zijn ingericht om garantieafspraken na te komen, • Hoe wordt gewaarborgd dat de garantietermijnen en -voorwaarden consequent worden toegepast. Het gaat dus niet om extra eisen, maar om een beschrijving van hoe de opdrachtnemer de naleving van zijn eigen garantievoorwaarden organiseert.
5.	Uitnodiging tot inschrijving	2.2.6	Wat is volgens u het verschil tussen beschikbaarheid en levertijd van onderdelen?	Het onderscheid dat wij hierbij willen laten toelichten is als volgt:

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				Beschikbaarheid van onderdelen: in welke mate en met welke zekerheid onderdelen op voorraad zijn of direct geleverd kunnen worden. Levertijd van onderdelen: de tijd die nodig is om onderdelen te leveren wanneer zij niet direct beschikbaar zijn. De vraag is bedoeld om inzicht te krijgen in het proces en de kwaliteit van de serviceorganisatie van de inschrijver.
6.	Bijlage 4 - PvE	1.4	Wenst u een permanent aangedreven vooras of een inschakelbare aangedreven vooras?	Inschakelbare aangedreven vooras
7.	Bijlage 4 - PvE	1.4 / 1.5	U vraagt in het bestek om een mechanisch aangedreven 4x4-voertuig. Conform de beoogde inzet en gebruiksomstandigheden lijkt een dergelijk hoog voertuig minder geschikt dan een lager alternatief met een hydrostatisch aangedreven vooras (Hydrodrive). Daarnaast geldt dat u een maximale voertuighoogte van 3.900 mm voorschrijft, wat de inzet van een traditioneel mechanisch aangedreven 4x4 verder beperkt. Wij verzoeken u daarom de eis voor de mechanische 4x4-aandrijving aan te passen, zodat ook een uitvoering met hydrostatisch aangedreven vooras kan worden aangeboden. Ter toelichting: veel gemeenten hebben de afgelopen jaren bewust gekozen voor voertuigen met Hydrodrive-techniek, mede vanwege: • de beschikbaarheid in automatische transmissie,	De eis wordt aangepast: Het voertuig beschikt over een vorm van vierwielaandrijving die voldoende tractie biedt voor de beoogde werkzaamheden.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
			• de dubbele PTO-mogelijkheid voor zowel winterdienst als opbouw, • het lagere brandstofverbruik en de geringere slijtage, • de lagere gebruiks- en onderhoudskosten, • de betere wendbaarheid, • de lagere instaphoogte en verbeterde ARBO-technische ergonomie. Veel gemeenten zijn u de afgelopen jaren voor gegaan in deze keuze. Wij verzoeken u dan ook te bevestigen dat een voertuig met hydrostatisch aangedreven vooras (Hydrodrive) als gelijkwaardig alternatief mag worden aangeboden ten opzichte van een mechanisch aangedreven 4x4.	
8.	Bijlage 4 - PvE	1.6	U geeft hier aan een maximum GVW van 21.5 ton. Het woord maximum vinden wij hier verwarrend en impliceert dat het ook minder zou mogen zijn. Terwijl u in eis 1.7 vermeldt dat het laadvermogen zo hoog mogelijk moet zijn. Ons inziens kan het woord “maximum” beter vervallen zodat de eis 21.5 ton is en het hoogste laadvermogen en eis 3.17 is gegarandeerd. Graag uw reactie.	Het gebruik van het woord “maximum” bij het GVW van 21,5 ton is bedoeld om aan te geven dat dit het toegestane wettelijke maximum is voor de betreffende configuratie. Het gunningscriterium 2.2.3. Techniek wordt uitgebreid met een extra vraag: Wat is het laadvermogen van de vrachtauto?
9.	Bijlage 4 - PvE	2.3	U vraagt om een instaplif, wat bedoelt u hiermee?	Met “instaplif” bedoelen wij een voorziening die de instaphoogte van de cabine actief verlaagt of ondersteunt, zodat de bestuurder gemakkelijk en veilig kan in- en uitstappen. Het doel van deze eis is dat het voertuig een zo laag mogelijke, ergonomisch

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				verantwoorde instap heeft voor de chauffeur, ter voorkoming van fysieke belasting. Wij laten leveranciers vrij in de technische uitwerking, zolang de voorziening dit doel realiseert.
10.	Bijlage 4 - PvE	2.3	Wenst u een zo laag mogelijke instap? Dan adviseren wij u om een Hydrostatisch aangedreven vooras toe te staan om zo een lagere bouwwijze van het chassis te kunnen aanbieden.	Zie vraag 7 en 9
11.	Bijlage 4 - PvE	Eis 2.4	U eist dat de bumper en instapbak grijs zijn. Bij ons is dit standaard in de kleur zwart uitgevoerd. Graag uw akkoord op een zwarte bumper en instapbak	Akkoord
12.	Bijlage 4 - PvE	2.6	U vraagt om een minimale buitenbreedte van 2.300mm, bedoelt u hier de maximale buitenbreedte?	Zie antwoord vraag 13. Extra toelichting: Een minimale buitenbreedte van 2.200 mm betekent dat cabines breder dan 2.200 mm zijn toegestaan
13.	Bijlage 4 - PvE	2.6	U vraagt om een minimale buitenbreedte van 2.300mm, kunt u dit aanpassen naar minimaal 2.200m? Met deze cabinemaat sluit diverse truckleveranciers uit.	Wij gaan akkoord met het verlagen van de minimale buitenbreedte naar 2.200 mm. Een grotere buitenbreedte blijft toegestaan en biedt in de praktijk vaak voordelen op het gebied van ergonomie en bewegingsruimte in de cabine, zeker gezien de aard van de werkzaamheden en het daarbij benodigde zicht, de werkhoudingen en de benodigde bewegingsruimte. De eis wordt daarom als volgt:

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				“Het voertuig heeft een minimale buitenbreedte van 2.200 mm”
14.	Bijlage 4 - PvE	2.10	Bij elk merk wordt dit op een andere manier gerealiseerd, door middel van kleppen of een rolgordijn. Onze cabines zijn uitgerust met een rolgordijn welke eenvoudig te bedienen is door de chauffeur. Om partijen niet onnodig uit te sluiten verzoeken wij u tevens akkoord te geven met deze alternatieve uitvoering met dezelfde functionaliteit.	Akkoord
15.	Bijlage 4 - PvE	2.11	Het is niet gebruikelijk dat stoelen zijn voorzien van een 3-voudige lendensteun. Wij verzoeken u akkoord te gaan met onze stoelen voorzien van een enkelvoudig verstelbare lendensteun.	Akkoord
16.	Bijlage 4 - PvE	2.11	Het is bij moderne trucks gebruikelijk dat de hoofdsteun in de stoel is geïntegreerd. Hierdoor is deze niet apart verstelbaar. Graag uw akkoord.	Akkoord
17.	Bijlage 4 - PvE	2.14	In het bestek wordt gesproken over snelheidsafhankelijke stuurbechrachting. Kunt u bevestigen dat hiermee wordt bedoeld (elektronisch geregeld) en niet een conventioneel hydraulisch systeem? Wij gaan er vanuit dat u met deze eis doelt op een elektronisch geregelde snelheidsafhankelijke stuurbechrachting Is dit juist?	Met <i>snelheidsafhankelijke stuurbechrachting</i> bedoelen wij dat de mate van stuurbechrachting zich aanpast aan de rijsnelheid: meer bechrachting bij lage snelheid en minder bij hogere snelheid voor stabiliteit. Wij kunnen bevestigen dat zowel elektronisch geregelde systemen als hydraulische systemen zijn toegestaan, mits het systeem daadwerkelijk snelheidsafhankelijk functioneert en voldoet aan de beschreven werking en het beoogde rijcomfort.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				Het hoeft dus niet per definitie een volledig elektronisch systeem te zijn; elk systeem dat aantoonbaar snelheidsafhankelijk stuurt, voldoet aan de eis.
18.	Bijlage 4 - PvE	Eis 2.14	Het is bij ons niet mogelijk deze specifieke configuratie (4x4) uit te voeren met snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging. Om u van een inschrijving te kunnen voorzien verzoeken wij u om ook hydraulische stuurbekrachtiging toe te staan.	Zie vraag 17.
19.	Bijlage 4 - PvE	2.15	Een airbag voor de passagier bestaat bij geen enkel truck merk. Hier kan dus geen enkele inschrijver aan voldoen. Wij verzoeken u dan ook deze eis te laten vervallen.	Eis veranderen in: het voertuig is voorzien van een airbag voor de chauffeur. De verplichting tot het leveren van een passagiersairbag komt te vervallen.
20.	Bijlage 4 - PvE	2.15	In het bestek vraagt u om een airbag voor zowel de chauffeur als de bijrijder. Voor de bijrijder is het in dit type voertuig echter niet mogelijk noch functioneel om een airbag aan te bieden. De afstand tussen de bijrijder en het dashboard is dermate groot dat een airbag in de praktijk geen effectieve werking heeft. In dit geval biedt de 3-punts veiligheidsgordel reeds volledige bescherming voordat een airbag überhaupt kan functioneren. Wij verzoeken u daarom de eis voor een airbag aan de bijrijderszijde te laten vervallen. Deze eis sluit namelijk onnodig diverse truckleveranciers uit, terwijl het niet de bedoeling van een aanbesteding is om marktpartijen bij voorbaat uit te sluiten, maar juist	Zie 19.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
			om gelijke mededinging en functionele gelijkwaardigheid te waarborgen. Kunt u bevestigen dat het laten vervallen of als gelijkwaardig alternatief accepteren van deze eis mogelijk is?	
21.	Bijlage 4 - PvE	2.20 + 2.23	In het bestek wordt gesproken over buitenspiegels. Mag in plaats daarvan ook een spiegelvervangsysteem worden aangeboden, bestaande uit camera's die een 360° rondomzicht bieden? Dit systeem voldoet aan de wettelijke eisen en biedt in de praktijk zelfs beter zicht en meer veiligheid dan conventionele buitenspiegels. Kunt u bevestigen dat een dergelijk camera-gebaseerd spiegelvervangsysteem als gelijkwaardig alternatief mag worden aangeboden?	Ja, een camera-gebaseerd spiegelvervangsysteem dat voldoet aan de geldende wettelijke eisen en typegoedkeuring wordt als een gelijkwaardig alternatief voor conventionele buitenspiegels geaccepteerd.
22.	Bijlage 4 - PvE	2.23	U vraagt om een dag/nacht achteruitrijcamera. Iedere vrachtwagen is reeds voorzien van een wettelijk verplichte achterzicht camera welke moet voldoen aan de typegoedkeuring. Deze mag niet vervangen worden door een ander systeem. Wij verzoeken u dan ook om dit deel van deze eis te laten vervallen en akkoord te gaan met de af fabriek gemonteerde achterzicht camera inclusief een in het dashboard geïntegreerde monitor.	Wij gaan akkoord met uw toelichting. De wettelijk verplichte af-fabriek gemonteerde achterzichtcamera, inclusief de in het dashboard geïntegreerde monitor, wordt geaccepteerd. Het onderdeel van de eis dat betrekking heeft op een aanvullende dag/nacht-achteruitrijcamera komt hiermee te vervallen.
23.	Bijlage 4 - PvE	2.24	U vraagt u om een radio met mp3 speler. Dit is niet meer van deze tijd en wij bieden een radio met BlueTooth,	De eis voor een radio met MP3-functionaliteit komt te vervallen.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
			DAB+, USB-c en smartphone integratie tbv Android Auto of Apple Carplay. Kunt u de eis voor mp3 laten vervallen?	Een modern multimediasysteem met Bluetooth, DAB+, USB-C en smartphone-integratie (Android Auto / Apple CarPlay) wordt geaccepteerd als vervangende voorziening.
24.	Bijlage 4 - PvE	2.27	Een gebruikelijke lengte is 180cm. Graag uw akkoord voor deze geringe afwijking.	Akkoord
25.	Bijlage 4 - PvE	Eis 3.2	U eist dat het chassis is behandeld tegen corrosie en zout en voorzien van een 2K primer en 2K aflak. Ons chassis wordt voorzien van elektrostatische dompellak als grondlak en polyesterlak als deklaag, wat een goede bescherming tegen corrosie en zout biedt. Graag uw akkoord.	Akkoord
26.	Bijlage 4 - PvE	3.9	U vraagt om een ad bleutank. Wij gaan ervan uit dat u AdBlue tank bedoelt.	Dat klopt: met “ad bleutank” wordt AdBlue-tank bedoeld.
27.	Bijlage 4 - PvE	3.14	Voor zover wij kunnen achterhalen is de term “breedbandgeluid” geen bestaand woord. Wij verzoeken u akkoord te gaan met de af fabriek geleverde akoestische signalering bij achteruitrijden.	Akkoord
28.	Bijlage 4 - PvE	3.16	U omschrijft een achterbumper die gekanteld (in kokervorm) wordt gemonteerd. Op een ronde achterbumper (buisvorm) kan ook geen materiaal achterblijven tijdens het kippen. Is deze oplossing toegestaan?	Ja, een ronde (buisvormige) achterbumper is toegestaan. Deze wordt als gelijkwaardig beschouwd, omdat hierdoor eveneens geen materiaal kan achterblijven tijdens het kippen.
29.	Bijlage 4 - PvE	3.24	Het is niet gebruikelijk cq toegestaan om werklampen aan de voorzijde te monteren. Wij vermoeden dat u gelijk	Wij gaan akkoord met uw voorstel om aan de voorzijde verstralers te monteren.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
			aan uw huidige voertuigen verstralers wenst te hebben. Graag uw reactie.	
30.	Bijlage 4 - PvE	3.24	U schrijft hier “in de cabinerand”. Dit is technisch niet mogelijk, we willen immers niet in de cabine gaan zagen. Wij veronderstellen dat het tevens akkoord is om de lampen op de dakbeugel of op de zonneklep te monteren. Graag uw akkoord.	Wij gaan akkoord. De lampen hoeven niet in de cabinerand te worden geplaatst. Montage op de dakbeugel of zonneklep is toegestaan en wordt als gelijkwaardig beschouwd.
31.	Bijlage 4 - PvE	3.28	Het voertuig is voorzien van een aslast indicator die in de cabine is af te lezen. We gaan ervan uit dat u dit alleen voor de luchtgeveerde as bedoelt?	Klopt.
32.	Bijlage 4 - PvE	3.3	U vraagt hier om een 9 tons vooras. Aangezien u in eis 1.6 een GVW van 21.5 ton eist kan het niet anders dan dat de vooras 10 ton moet zijn. Graag uw bevestiging dat deze eis naar 10 ton aangepast wordt.	In de betreffende eis staat dat de vooras een minimale aslast van 9 ton moet hebben. Dit betekent dat een hogere vooraslast, zoals 10 ton, eveneens is toegestaan en binnen de gestelde eis valt. De eis wordt daarom niet aangepast.
33.	Bijlage 4 - PvE	3.3	U vraagt om een achteras met een aslast van minimaal 13 ton. Dit is wettelijk niet toegestaan, aangezien de wettelijke aslast maximaal 11.500 kg mag zijn. Kunt u deze eis aanpassen naar : “achteras met een aslast van minimaal 11,5 ton”?	Conform de Europese Richtlijn 96/53/EG (toegestane massa's en afmetingen) en de Nederlandse Regeling Voertuigen geldt voor een enkele aangedreven achteras een maximale toegestane aslast van 11,5 ton. Een aslast van 13 ton is wettelijk niet toegestaan op de openbare weg. Wij passen de eis daarom aan naar: “Het voertuig is voorzien van een achteras met een aslast van minimaal 11,5 ton.”
34.	Bijlage 4 - PvE	3.3	We gaan er vanuit dat u hier de technische aslasten bedoelt. De aangedreven as is immers wettelijk beperkt op 11.5 ton. Graag uw bevestiging.	Zie 33.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
35.	Bijlage 4 - PvE	7.1	U schrijft hier “schakelbaar vanaf het dashboard”. Een motor pto draait altijd en is dus niet uitschakelbaar, bij geen enkel merk. Schakelaar is dus niet mogelijk. Daarom is het gebruikelijk om vanaf het dashboard de hydrauliekpomp te kunnen schakelen. We gaan er vanuit dat u dit bedoeld. Graag uw bevestiging.	Wij bevestigen dit. Met “schakelbaar vanaf het dashboard” wordt bedoeld dat de hydrauliekpomp vanuit het dashboard kan worden in- en uitgeschakeld. Het is bekend dat de motor-PTO zelf continu meedraait en niet afzonderlijk kan worden uitgeschakeld.
36.	Bijlage 4 - PvE	7.11	Wenst u dat de bediening voor het kippen, bediening achterklep, Hydrobord en afdekklep ook bediend kunnen worden vanaf de afstandsbediening van de autolaadkraan?	De gestelde eis luidt dat het voertuig voorzien is van cabinebedieningen voor het kippen, de achterklep, het Hydrobord en de afdekklep. Dit betekent dat deze functies in ieder geval vanuit de cabine bediend moeten kunnen worden. Het staat inschrijvers vrij om deze functies ook via de afstandsbediening van de autolaadkraan te bedienen, maar dit is geen aanvullende eis.
37.	Bijlage 4 - PvE	8.5	Wenst u een autolaadkraan met een hydraulisch bereik van 8,5 meter waarbij op 8,3 meter 1.540 kg getild kan worden?	In de eis is opgenomen dat de autolaad- en loskraan een reikwijdte van plusminus 8 meter moet hebben. Een reikwijdte van 8,5 meter valt binnen deze bandbreedte en is daarom toegestaan. Daarnaast stelt de eis dat de kraan een hefvermogen van minimaal 11,7 ton moet hebben (inclusief rotator en grijper). Zolang een aangeboden kraan aan dit minimale hefvermogen voldoet én een reikwijdte heeft die binnen de genoemde marge ligt, voldoet deze aan de eis.
38.	Bijlage 4 - PvE	8.20	Wenst u dat de autolaadkraan ook wordt voorzien van een start-stop systeem welke bedienbaar is vanaf de afstandsbediening van de autolaadkraan?	In de gestelde eis wordt uitsluitend gevraagd om een traploos capaciteitsverhogend systeem waarbij de werksnelheid automatisch wordt aangepast aan de

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				belasting. Deze functie staat los van een start-stop systeem en bevat géén eis ten aanzien van bediening vanaf de afstandsbediening. Een start-stop systeem dat via de afstandsbediening kan worden bediend mag worden aangeboden, maar het is geen verplichting binnen het Programma van Eisen.
39.	Bijlage 4 - PvE	8.23	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?	De eis schrijft voor dat de hydraulische steunpoten bedienbaar zijn via een separaat handmatig ventiel én via de afstandsbediening. Er is geen aanvullende functionaliteit geëist ten aanzien van automatische herkenning van de positie van de bedienaar of automatische vrijgave van de steunpootbediening. Het staat inschrijvers vrij om een geavanceerder systeem aan te bieden, zoals automatische vrijgave op basis van positiebewaking, maar dit is geen verplichting binnen het Programma van Eisen. Zolang wordt voldaan aan de geëiste bedieningsmethoden, voldoet het systeem.
40.	Bijlage 4 - PvE	9.2	Bij elke fabrikant is de garantie alleen van toepassing indien bij het uitvoeren van onderhoud en reparaties de onderhoudsvoorschriften van de fabrikant worden opgevolgd. Wij verzoeken u de eis hierop aan te passen.	De eis dat de opdrachtgever klein onderhoud, schadeherstel en reparaties in eigen beheer kan uitvoeren blijft ongewijzigd, met behoud van garantie. Daarbij geldt vanzelfsprekend, conform gebruikelijke garantievoorwaarden, dat werkzaamheden in eigen beheer worden uitgevoerd met inachtneming van de onderhouds- en reparatievoorschriften van de fabrikant. Dit wordt als logisch uitgangspunt beschouwd en hoeft daarom niet afzonderlijk in de eis te worden aangepast.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
				Garantiereparaties blijven te allen tijde door de opdrachtnemer worden uitgevoerd.
41.	Bijlage 4 - PvE	9.5	In het bestek staat vermeld: “De garantie herleeft zodra de garantiewerkzaamheden zijn voltooid.” Kunt u toelichten wat hiermee precies wordt bedoeld? Deze formulering lijkt te suggereren dat de garantie na elke garantiewerkzaamheid opnieuw volledig ingaat, wat in de praktijk zou kunnen leiden tot een onbeperkt doorlopende garantie. Is het juist dat u hiermee bedoelt dat voor vervangende onderdelen na uitvoering van garantiewerkzaamheden een nieuwe garantietermijn geldt, specifiek voor het vervangen onderdeel en niet voor het gehele voertuig of systeem?	Ja, dat is correct. Met deze bepaling wordt bedoeld dat uitsluitend voor onderdelen die tijdens garantiewerkzaamheden zijn vervangen een nieuwe garantietermijn ingaat, vanaf het moment dat deze werkzaamheden zijn afgerond. De garantie wordt daarmee niet opnieuw van toepassing op het gehele voertuig of het volledige systeem, maar alleen op het vervangende onderdeel of de specifiek uitgevoerde garantiehandeling. Dit voorkomt onbeperkt doorlopende garantie, maar borgt wél dat vervangen onderdelen opnieuw onder garantie vallen, conform de gestelde eis.
42.	Bijlage 4 - PvE	10.2	Kunt u een schouwing voor aflevering inplannen om onnodige kosten en vertraging in levertijd te voorkomen?	Gedurende het opbouwtraject worden er tussentijdse contactmomenten ingepland op initiatief van de opdrachtnemer. Tijdens deze momenten wordt de voortgang besproken en wordt getoetst of het voertuig conform het Programma van Eisen en de offerte wordt gebouwd. Eventuele afwijkingen kunnen zo tijdig worden gesignaleerd en bijgestuurd. De formele eindschouwing blijft plaatsvinden bij aflevering, zoals in de eis is opgenomen. De tussentijdse afstemming draagt er juist aan bij dat onnodige kosten en vertraging waar mogelijk worden voorkomen.

Nr.	Documentnaam	Paragraaf, artikel of pagina	Vraag	Antwoord
43.	Bijlagen 3 en 5		Klopt het dat er bij het invullen van bijlagen 3 en 5 geen handtekening vereist is?	Ja, dit klopt.