

Nota van Inlichtingen -1- 'aanschaf vrachtwagens buitendienst inclusief opbouw'

Referentie: IBMN-2025-DBI-CM-001

Gemeente De Bilt

Datum : donderdag 21 augustus 2025

Vraag	Verwijzing	Vraag	Antwoord
1	PVE C7	Wij gaan er vanuit dat de u een systeem bedoeld dat de hoofdspiegels en groothoekspiegels bedoeld en dat de verplichte frontspiegel en trottoirspiegel behouden blijven. Graag uw bevestiging.	Ja, dat is correct, maar wel inclusief camera voor dode hoek (bij rechtsaf).
2	PVE pagina 3	U schrijft op pagina 3 "Eén vrachtwagen is een uitvoering met enkel bak en kraan. De andere vrachtwagen is een uitvoering met bak, kraan en haak." Wat bedoeld u hier met bak? Een laadbak, een container? Dit wordt verder nergens beschreven. In het pve beschrijft u een voertuig met kraan en haak. Een tweede uitvoering lijkt te ontbreken. Het is ons niet duidelijk welke uitvoeringen u precies wenst. Moeten beide voertuigen een kraan hebben? Uw huidige voertuigen in de foto's zijn een haakarm en een kraan-haakarm. Dat is ook wat we terugzien in de door u bijgevoegde tekeningen. We gaan er dan ook vanuit dat dat is wat u vraagt. De beschrijving in het pve is daarmee niet correct en zorgt voor veel onduidelijkheden. Graag uw toelichting en aanpassingen in het pve zodat inschrijvers weten wat er aangeboden moet worden.	De omschrijving op pagina 3 is inderdaad niet geheel correct. Het betreft een vrachtwagen met haakarm, en een vrachtwagen met kraan - haakarm.
3	PVE C36	Bij eis C29 wordt ook al een camera aan de achterzijde gevraagd, welke overigens ook wettelijk verplicht is. Dit lijkt dus dubbelop. Wij gaan er vanuit dat één camera aan de achterzijde afdoende is. Graag uw bevestiging.	Eis C29 is correct. Eis C36 lijkt dubbelop, maar is wel gewenst. Uiteindelijk moet er namelijk (in overleg) nog een tweede camera geplaatst worden aan de achterzijde (ten behoeve van zicht op uitlooptrollen).

4	PVE C47	Wat bedoeld u met GWT, moet dit GVW zijn? Een motorrem is altijd geschikt, graag toelichten wat het vermogen van de motorrem moet zijn.	Dat is correct. Dit dient GVW te zijn. Het vermogen kan aanbestedende dienst niet aangeven, dit is afhankelijk van wat u levert.
5	PVE C52	U schrijft hier "circa" terwijl op basis van eis voor een 10 tons vooras en een tridem het GVW 37 ton zou moeten zijn. Wij verzoeken u het woord circa te laten vervallen om onduidelijkheden te voorkomen.	Het woord 'circa' vervalt inderdaad.
6	PVE C58	In combinatie met de gevraagde banden op de gestuurde assen is een 315/80 de meest gangbare en logische keuze voor de aangedreven as. Wij verzoeken u hiermee akkoord te gaan.	Nee, de trekas is 315/80. De overige assen zijn 385/65R22.5
7	PVE C74	Een distributie pto is nooit uitschakelbaar maar continue aangedreven. Wij verzoeken u het gedeelte (in/uit schakelbaar) te laten vervallen.	De distributie PTO draait altijd mee en kan alleen aan en uitgezet worden. Dat is de eis.
8	PVE H13	Deze eis is tegenstrijdig met eisen C74, C75 & A33. Graag uw uitleg of kraan en haak door de motor pto aangedreven moeten worden of moet er een motor pto en versnellingsbak pto worden voorzien?	Het betreft (voor beide vrachtwagens) één distributie PTO die aan en uitgezet kan worden. Eis C75 vervalt, want er is geen sprake van een afvalinzamel perscontainer.
9	PVE C78	Uw beschrijving van de werklampen is niet helemaal duidelijk. Wij veronderstellen dat er 2 werklampen achterop de cabine en 2 werklampen naast de achterlichten moeten worden gemonteerd. Waar moet dan de 5e werkklamp komen?	De eis is duidelijker gemaakt, eis c78 luidt als volgt: 2 LED flitslampen op de grille en 2 LED flitslampen achter. Daarnaast 6x led werklampen, waarvan 2 achterop op de bumper, 2 achter op de cabine en 2 in de opstap (links en rechts) van de cabine. Plaats en geschakeld naar wens van de chauffeur. Tenslotte nog extra verstralers in de zonneklep.
10	PVE A2	U vraagt hier om circa 20Tm terwijl u in A1 reeds vraagt om 20-25 Tm. Aangezien dit dubbelop is en onduidelijkheid geeft door het woord circa verzoeken wij deze eis te laten vervallen.	Zowel eis A1 als eis A2 dienen 20Tm te zijn.
11	PVE A3	Dit wordt reeds in C80 gevraagd, graag de eis laten vervallen of gelijke waarden vermelden.	Eis C80 dient 9,4 meter te zijn.
12	PVE H15	Hier vraagt u om een hydraulische bumper maar in eis C70 vraagt u om een elektrische bumper. Graag toelichten wat u eist.	Er is geen sprake van een elektrische bumper en geen vaste bumper, de eis is, voor beide vrachtwagens, een uitschuifbare hydraulische bumper.

13	PVE H17	Dit wordt ook al gevraagd in eis C69. Graag H17 laten vervallen om misverstanden te voorkomen.	C69 vervalt. H17 blijft dus als eis staan.
14	PVE C90	U beschrijft hier dat de chassis leverancier het onderhoud aan het haakarm systeem zou moeten uitvoeren. Aangezien het haakarm systeem een compleet ander product is met specifieke eigenschappen is het gebruikelijk dat het onderhoud door een opbouw specialist wordt uitgevoerd. Die beschikt immers over alle benodigde kennis, ervaring, uitrusting en onderdelen voor het juiste onderhoud. Graag uw akkoord.	Dat is correct. Eis C90 vervalt.
15	Leidraad, pagina 13	Voertuigen zoals in deze aanbesteding worden veelal per stuk in plaats van meerdere aantallen aangeschaft. Wij verzoeken u vriendelijk om toe te staan dat de gevraagde kerncompetentie door middel van twee afzonderlijke referentie opdrachten wordt aangetoond. Dit doet immers niets af aan de ervaring waarover de inschrijver beschikt.	Dat is akkoord. U kunt uw geschiktheid aantonen door twee afzonderlijke referentieopdrachten (twee verschillende opdrachtgevers). U kunt dit op 1 referentieformulier vermelden.
16	Leidraad, pagina 17	U benoemt hier dat het gevraagde dienstverleningsplan uit maximaal 2 pagina's A4 mag bestaan. Om alles duidelijk maar ook leesbaar te kunnen beschrijven inclusief het gevraagde organogram is 2 pagina's onvoldoende. Wij verzoeken u om net als bij de vorige aanbesteding 3 pagina's A4 toe te staan.	Maximaal 3 A4 is akkoord.
17	PVE C70	Een uitschuifbare bumper samen met een vaste bumper wordt niet goedgekeurd door de RDW en is dus niet mogelijk. Wij verzoeken u vriendelijk om de vaste bumper te laten vervallen.	Er is geen sprake van een elektrische bumper en geen vaste bumper, de eis is, voor beide vrachtwagens, een uitschuifbare hydraulische bumper.
18	PVE C76	U vraagt om een multifaster voor een perscontainer en kleppen. Volgens onze informatie gebruikt u echter geen perscontainers. We verzoeken u dan het gedeelte over de perscontainer te laten vervallen en de eis te wijzigen naar een multifaster aansluiting in de benodigde uitvoering voor bediening van de kleppen.	Wij maken momenteel inderdaad geen gebruik van dit systeem en hebben ook niet de intentie dit te implementeren. De eis luidt thans als volgt: Één multifaster aansluiting type P510F: voor bediening van de kleppen op de container. Het betreft 1 multifaster aansluiting per vrachtwagen. Deze moet zo dicht mogelijk bij de achterspiegel geplaatst worden. (achter bij de verlichtingsbalk).

19	PVE C81	U vraagt om een knik haakarm terwijl uw huidige voertuigen zijn uitgerust met een schuif haakarm. Kunt u bevestigen dat de knik functie mag vervallen?	Dat is correct. Dit is per abuis opgenomen. Onze systemen werken niet met een knikarm, maar met een schuifhaakarmsysteem.
20	PVE A20	Bedoelt u hiermee dat de cylinder en het leidingwerk in de schuifmast geplaatst zijn voor de beste bescherming tegen schades?	Ja dat is correct, een en ander dient in de schuifmast weggewerkt te worden.
21	PVE A30	Volgens onze informatie gebruikt u geen perscontainers. Kunt u bevestigen dat de gevraagde pomp voor een perscontainer mag vervallen?	Ja dat is correct, wij gebruiken echter geen perscontainers.
22	PVE H3	De in Nederland gebruikelijke haakhoogte is 1400-1450mm. Hiervoor is het door ons aan te bieden haakarm systeem ontworpen. De genoemde hoogte van 1570 is de Duitse norm. Wij verzoeken u vriendelijk de eis aan te passen naar de gebruikelijke haakhoogte van 1400 - 1450mm.	Dat is akkoord. De maatvoering is per abuis verkeerd opgenomen. Deze eis wordt aangepast naar de gebruikelijke haakhoogte van 1400–1450 mm.
23	PVE H14	Volgens onze informatie gebruikt u geen perscontainers. Wij veronderstellen dan ook dat deze eis mag komen te vervallen. Graag uw reactie.	Dat is correct, deze eis vervalt.
24	schouw	Uw huidige voertuigen zijn voorzien van centrale vetsmering. Moet dit ook op de nieuw te leveren voertuigen worden voorzien?	Ja dat is correct.
25	schouw	Dient er naast de wettelijk verplichte achterzicht camera nog een tweede camera gemonteerd te worden welke zicht geeft op de rol?	Ja, zie ook vraag en antwoord 3.
26	PvE C42	U eist een schakelpook aan de stoel. Dit is niet door alle chassisleveranciers leverbaar. Wij verzoeken u om een schakelpook aan de rechterzijde van de stuurkolom toe te staan welke dezelfde functionaliteit biedt en zoals u reeds in gebruik heeft.	De voorkeur heeft het dat de schakelpook aan de stoel of net naast de stoel zit. Een schakelpook aan de rechterzijde van de stuurkolom is echter ook toegestaan.
27	PVE C77	U eist een luchtinlaat motor vanaf cabine dak. Wij verzoeken u een standaard luchtinlaat achter de grille welke een gelijkwaardige functionaliteit biedt toe te staan. Bijkomend voordeel is dat dit opbouwruimte achter de cabine scheelt.	Dat is niet akkoord.

28	PVE C7	In eis C7 eist u een spiegelvervangend camera systeem. Niet alle chassisleveranciers kunnen dit leveren waardoor bepaalde partijen uitgesloten worden. Tevens is de toegevoegde waarde van een cameravervangend spiegelsysteem minimaal. Mirrorcams zijn ontwikkeld voor brandstofbesparing op lange afstandstransport. Reguliere spiegels bieden beter direct zicht dan mirrorcams wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Dit zien wij ook terug in de beoordeling van praktijktesten wat aantoont dat het zicht bij reguliere spiegels kwalitatief minimaal gelijkwaardig is aan een cameravervangend spiegelsysteem. Wij verzoeken u standaard spiegels toe te staan.	Wij bedoelen een standaard spiegel systeem met hoofdspiegels en groothoekspiegels en waarbij de verplichte frontspiegel en trottoirspiegel behouden blijven, maar wel inclusief camera voor dode hoek (bij rechtsaf).
29	PVE C63 & C68	U eist hier een brandstoftank van minimaal 400 liter en een adblue tank van minimaal 50 liter. De grootte van deze tanks, gecombineerd met andere in te bouwen componenten zoals kisten, steunpoten etc. resulteert bij deze asconfiguratie in een erg lange wielbasis. Om dit voertuig zo compact mogelijk te houden verzoeken wij u de eis aan te passen naar minimaal een 200 liter brandstoftank en een 45 liter adblue tank. Daarbij de opmerking dat nagenoeg de volledige inhoud van de brandstoftank gebruikt wordt. Dit komt omdat de filter en vlotter buiten de tank zijn geplaatst.	Het is akkoord om de voertuigen zo compact mogelijk te houden en passen de eis naar minimaal een 200 liter brandstoftank en een 45 liter adblue tank.
30	C1 + inleiding	Uit de inleiding, C1 en de tekening maken wij op dat er 2 verschillende voertuigen gewenst zijn. Beide in de configuratie 8x2 met gestuurde voor en naloopas en hetzelfde GVW. Deze voertuigen dienen voorzien te zijn van 2 verschillende type opbouw; eenmaal autolaadkraan + haakarm-systeem en eenmaal met enkel een haakarm-systeem. De a-maat van beide voertuigen zal hierdoor verschillen, waardoor ook het chassis niet gelijk zal zijn aan elkaar. Hebben wij dit zo correct geïnterpeteerd?	Ja het zijn twee verschillende voertuigen met dus verschillende a-maten.
31	C14	Kan u deze eis verduidelijken? Wij interpreteren dit als volgt; De snelheid dient in km/h weergegeven te worden.	Ja dat is correct.

32	C42	Wat word er bedoelt met 4 achteruitversnellingen? Gaat het hier over verschillende overbrengingsverhoudingen of ook over softwarematige versnellingen? Wij hebben namelijk de mogelijkheid om 2 verschillende overbrengingen te leveren als achteruitrijversnellingen + softwareopties om naar wens aan te passen. Denk hierbij aan de te activeren kruipfunctie die de snelheid begrenst indien gewenst. Deze software kan worden gezien als een uitbreiding op de 2 mechanische versnellingen en volstaat volledig aan de wensen van onze klanten. De schakelpook bevindt zich bij de stuurkolom. Gaat u hiermee akkoord?	De vier achteruitversnellingen betreffende vier verschillende overbrengingsverhoudingen. De voorkeur heeft het dat de schakelpook aan de stoel of net naast de stoel zit. Een schakelpook aan de rechterzijde van de stuurkolom is echter ook toegestaan.
33	Algemeen / planning	Wij begrijpen uit de leidraad dat er geen praktijktest is om onze voertuigen te kunnen laten zien zodat o.a. chauffeurs de kwaliteit van ons voertuig kunnen testen en de cabine kunnen ervaren. Is dit een bewuste keuze? Het feit dat er geen praktijktest gehouden wordt geeft ons namelijk het gevoel de werknemers die met het voertuig gaan werken hun voorkeur al hebben aangegeven.	Ja, het is een bewuste keuze dat er geen praktijktest is. Dit is juist gedaan om de inschrijvingen objectief te beoordelen. Aanbestedende dienst is er van overtuigd dat de partijen die aan de kerncompetentie en aan alle gestelde eisen uit het PvE kunnen voldoen, partijen zijn die goede voertuigen kunnen leveren. Juist met een praktijktest, achten wij de kans op subjectiviteit groter en dat willen wij voorkomen.
34	C52	Gaat u akkoord met een GVW van 36 ton gelijk aan jullie huidige chassis? De vooras zal dan 9 ton zijn zoals in de huidige situatie. Dit is kostentechnisch interessanter.	Dit dient een GVW van 37 ton te zijn. (circa vervalt). Zie ook vraag en antwoord 35, 36 en 37.
35	C48	Uit de huidige voertuigen en aangeleverde opbouwtekeningen van VDL blijkt dat een 10 tons vooras niet wordt uitgenut bij deze voertuigsamenstelling. Een 9 tons vooras volstaat ruim. In verband met levertijden en kosten adviseren wij hierom om deze eis aan te passen naar een 9 tons vooras. Mocht u de 10 tons vooras behouden ontvangen wij graag een motivatie hiervoor.	Niet akkoord. De 10 tons vooras moet behouden blijven. De belangrijkste reden is dat de vrachtwagens gebruikt worden voor de milieustraat. Wij hebben daar altijd te maken met een ongelijke verdeling van de lading. De huidige auto's zijn na levering destijds ook omgebouwd omdat in het eerste halfjaar bleek dat de as niet voldoende was. Ook recentelijk is er weer een voorveer gebroken, waaruit blijkt dat een zwaardere vooras (10 tons) een must is om de werkzaamheden goed uit te voeren
36	C49	Wij gaan er bij deze eis vanuit dat er gevraagd word om een wettelijk gewicht van 9 ton op de voorloopas. Dit is niet mogelijk in combinatie met het wettelijke totaalgewicht van het tridem (voorloopas, trekas en naloopas) dat maximaal 27 ton bedraagt. Wettelijk komt dat uit op $8 + 11.5 + 7.5 = 27$ ton Voor de voorloopas adviseren wij dan ook een technisch draagvermogen van 8 ton met een wettelijk gewicht van 8 ton. Gaat u hiermee akkoord?	Wij begrijpen uw toeltelling niet, conform eis c52 is het totaal GVW 37 ton. Wij gaan dan niet akkoord met deze aanpassing. Zie ook het antwoord op vraag en antwoord 35 waarom een zwaardere vooras nodig is.

37	C51	Wij kunnen bij de gestuurde naloopas niet voldoen aan de gewenste technische 10 ton. Wij hebben de mogelijkheid om technisch 9 ton te leveren. Gaat u akkoord met een technisch gewicht van 9 ton op de sleepas? <i>(in combinatie met een WS (Wide Spread 1.810mm tussen trek- en sleepas) zouden we deze kunnen uitbreiden naar een technisch gewicht van 10 ton, maar dat is niet de wens)</i>	Niet akkoord, zie ons antwoord op vraag en antwoord 35 waarom de gewenste 10 ton een vereiste is.
38	Algemene Inkoopvoorwaarden - Artikel 2.4 Toepasselijkheid	De toepasselijkheid van (eventuele) algemene en bijzondere voorwaarden van Opdrachtnemer wordt uitgesloten. Voor de fabrieksgarantie stelt de fabrikant garantievoorwaarden op. Indien u voor fabrieksgarantie in aanmerking wenst te komen, gelden deze voorwaarden. Gaat u hiermee akkoord?	Wij zijn akkoord met de door fabrikant opgestelde garantiewaarden inzake fabrieksgarantie.
39	Algemene Inkoopvoorwaarden - Artikel 4.5 Algemene verplichtingen contractant	Wij veronderstellen redelijkerwijs dat de vrijwaring niet ziet op strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties als gevolg van strafbaar/onrechtmatig handelen door Opdrachtgever. Kunt u dat bevestigen?	Dat is correct.
40	AI - Artikel 8 - IE 8.1	Gelieve artikel 8 van de voorwaarden niet van toepassing te verklaren. De relevante IE-rechten op de te leveren goederen berusten hoofdzakelijk bij de fabrikant(en). Contractant zal dan ook enkel niet-exclusieve gebruiksrechten op de Goederen kunnen leveren/overdragen. Kunt u bevestigen dat dit akkoord is?	Artikel 8 vervalt niet, maar de relevante IE-rechten op de te leveren goederen berusten inderdaad hoofdzakelijk bij de fabrikant(en). Contractant zal dan ook enkel niet-exclusieve gebruiksrechten op de Goederen kunnen leveren/overdragen. Dat is akkoord.
41	AI - Artikel 14.1 - Aansprakelijkheid	Wij veronderstellen redelijkerwijs dat dit artikel enkel van toepassing is indien er aantoonbaar verwijtbare en/of directe schade optreedt. Daarnaast veronderstellen wij dat de vrijwaring niet ziet op aanspraken van derden als gevolg van niet-normaal en/of ondeskundig gebruik van de voertuigen. Kunt u dit bevestigen?	Dat is beide correct.
42	AI - Artikel 14.2 - Aansprakelijkheid	Gezien de omvang van deze aanbesteding, zijn de boetes erg hoog. De boetes zijn per gebeurtenis vele malen hoger dan de waarde van de overkomst (3 tot 10x). Bent u bereid de maximale aansprakelijkheid in lijn te stellen met de opdrachtwaarde?	Nee, deze wordt niet aangepast.

43	AI - Artikel 23.3 - vervanging van personeel	Inschrijver acht het niet redelijk dat zij voor iedere in- en uitdiensttreding van haar personeel toestemming dient te vragen aan Opdrachtgever. Inschrijver garandeert dat, indien er vervanging van personeel plaatsvindt, de kennis en kunde gewaarborgd blijven. Daarom verzoeken wij u om artikelen 23.3 buiten toepassing te verklaren. Bent u hiermee akkoord?	Dat is voor deze specifieke levering akkoord.
44	Aanbestedingsdocument 1.1	U spreekt in de aanbesteding over twee soorten voertuigen: een chassis met kraan + bak en een chassis met kraan, haak en bak. In bijlage A1 is een technische tekening zichtbaar van een chassis met enkel een haak opbouw. Om verwarring te voorkomen het verzoek om duidelijk te omschrijven wat de correcte opbouwen per voertuig zijn, en indien nodig, een aangepast PvE te uploaden met daarin aangepaste eisen voor chassis / opbouw.	De omschrijving op pagina 3 PvE en paragraaf 1.1 van het aanbestedingsdocument is inderdaad niet geheel correct. Het betreft een vrachtwagen met haakarm, en een vrachtwagen met kraan - haakarm. Zie ook vraag en antwoord 2.