



Nota van Inlichtingen 2

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelvoertuigen”

Datum: 16-09-2025

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 "Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelvoertuigen" van RAD HW B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	4	A, omschrijving en omvang van de aan te besteden opdracht	Opdrachtgever is voornemens om in de periode van 2025 - 2027, met mogelijkheid om te verlengen tot 3035, 12 zijladers en 10 achterladers af te nemen. Voor inschrijver is het van belang om voor te sorteren op toekomstige orders tot aan 2035. Om tot een goede inschrijving te komen is het daarom voor inschrijver van belang om een zo duidelijkmogelijke afnameprognose te verkrijgen. Het verzoek aan opdrachtgever om de afnameprognose per perceel zo gedetailleerd mogelijk te maken. In deze indicatie komt in ieder geval naar voren wanneer de eerste bestelling geplaatst wordt, gevolgd door een indicatie van de jaarlijkse te bestellen voertuigen.	De opdrachtgever streeft ernaar de eerste twee jaar jaarlijks minimaal 1 voertuig per perceel te bestellen. Vanaf 2028 streeft de opdrachtgever ernaar jaarlijks twee voertuigen per perceel te bestellen. Aan dit voornemen van de opdrachtgever kunnen geen rechten worden ontleend.
				Wij kunnen pas na de beantwoording van de tweede vragenronde bepalen of we kunnen inschrijven op deze aanbesteding. Er zijn echter maar 10 werkdagen tussen publicatie 2e NVI en uiterste datum indienen inschrijving. Aangezien het hier om elektrische voertuigen gaat in verschillende uitvoeringen waardoor er met verschillende opbouwers technische uitwerkingen gemaakt moeten worden is daarvoor te weinig tijd beschikbaar. Wij verzoeken u vriendelijk om de uiterste termijn voor indiening inschrijvingen 15 dagen naar achteren te verplaatsen.	De planning wordt gewijzigd. De nieuwe planning staat hieronder weergegeven.
2	00 - Leidraad		Planning	GEWIJZIGDE PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE	
				Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving	06 november 2025 10.00 uur
				Opening van de kluis met inschrijvingen	06 november 2025 om 10.00 uur
				Verzenden uitnodigingen praktijkbeoordeling	02 december 2025
				Praktijkbeoordeling	week 05 2026: Chassis - P1 en P2: 26 en 27 januari 2026 Opbouw P1 en P2: 28 en 29 januari 2026 Reserve dag: vrijdag 30 januari 2026
				Bekendmaken gunningsbeslissing	week 06 2026
				Verificatievergadering	12 februari 2026 09.00 – 12.00 uur
				Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 09 2026
3	Algemeen			De Liftmate kan als optie door RAD worden besteld en eventueel ook aan twee kanten op tien tot 25 voertuigen. Dit betekend voor ons Dat we capaciteit moeten reserveren voor mogelijk nul tot maximaal 50 Liftmate's in 2026. Deze aanbesteding valt samen met nog andere hele grote aanbestedingen. Is er uitloop naar 2027 mogelijk als de Liftmate wordt gekozen om chauffeurs te ontlasten, of heeft RAD nog ideeën hoe we dit kunnen oplossen?	Zie het antwoord op vraag 1.

Nota van inlichtingen "Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelvoertuigen" van RAD HW B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
4	03 - PVE		AE-31	U geeft aan dat aanpassingen achteraf niet zijn toegestaan. Wij gaan ervan uit dat het achteraf verplaatsen van hoogvoltagecomponenten ook niet is toegestaan. Is onze aanname juist?	Dat is niet correct. Hiermee wordt bedoeld dat het voertuig niet achteraf door een derde partij, mag worden voorzien van een elektrische aandrijving. Het verplaatsen van componenten van de aandrijflijn (zoals bijvoorbeeld accu's) wordt hier niet onder verstaan.
5	03 - PVE		AE-34	Bij elektrische voertuigen wordt in veel gevallen (en zo ook bij ons) niet meer gerekend met een maximum aantal kilometers, maar een maximum aan laadcycli. Dit heeft te maken met het feit dat de opbouw ook capaciteit verbruikt. Wij geven een garantie af voor 4000 laadcycli i.p.v. 2500, waardoor dit ruim voldoende zal zijn. Kunt u de maximale kilometerstand van 200.000km laten vervallen en in plaats daarvan alleen 8 jaar en minimaal 2500 laadcycli?	Uw suggestie wordt deels overgenomen de eis wordt gewijzigd. De tekst van de eis luidt na wijziging: Inschrijver stelt geen beperkingen / voorwaarden aan de te garanderen SoH in eis AE-33, anders dan: - Het aantal laadcycli, waarbij het minimum 2.500 laadcycli is <u>en</u> het aantal gereden kilometers, waarbij het minimum 200.000 km is <u>of</u> een minimaal aantal laadcycli van tenminste 4.000 laadcycli zonder een minimaal aantal kilometers - Met één (1) laadcyclus wordt bedoeld, het van 0 tot 100% opladen van het accupakket. - Een rekenvoorbeeld: Opladen van 40% naar 90% betreft een halve laadcyclus.
6	03 - PVE		AE-35	U vraagt om een netto bruikbare capaciteit van minimaal 300kWh. Voor de toepassing van de omschreven type opbouw is 300kWh vrij hoog. Hierdoor bestaat de kans dat er een extra accupakket noodzakelijk is, waardoor het voertuig onnodig zwaarder en duurder wordt. Kunt u aangeven hoe deze eis is vastgesteld?	Deze eis is gesteld omdat er een aantal inzamelroutes zijn waarbij vele kilometers worden gereden en de tussentijdse snellaad mogelijkheden beperkt of niet aanwezig zijn. De opdrachtgever beseft dat dit effect heeft op de aanschafprijs en het laadvermogen van het voertuig.
7	03 - PVE		AE-35	Is het mogelijk dat de aanbestedende dienst het minimaal aantal gereden kilometers i.c.m. in te zamelen hoeveelheid afval op 1 acculading opgeeft?	Om discussies te voorkomen en een level playing field te garanderen heeft de opdrachtgever besloten het minimaal aantal benodigde kWh op te geven. Hierbij zijn het aantal te rijden kilometers en de in te zamelen hoeveelheid afval niet van belang.
8	03 - PVE		AE-35	Om het voor alle inschrijvende partijen mogelijk te kunnen maken om te bepalen hoeveel accucapaciteit er benodigd is, wil ik u vragen om de routegegevens te delen van een gemiddelde dag en dat van een "worst-case-scenario". Om ook de impact van de opbouw in de simulaties mee te nemen is het ook van belang dat bij de verschillende scenario's wordt opgegeven hoeveel containers en ingezameld worden.	Zie het antwoord op vraag 7.
9	03 - PVE		AE-35	U vraagt om een netto bruikbare capaciteit van minimaal 300kWh. Kunt u ook akkoord gaan met een minimaal capaciteit van 275kWh?	Dat is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
10	03 - PVE		AE-64	Het maximale koppel is bij onze aandrijflijn gelijk bij de variant met 170kW, 220kW en 270kW. Gaat u ook akkoord met een maximaal motorvermogen van 170kW?	Dat is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd.
11	03 - PVE		AE-75 & AE-76	Onze cabine is af fabriek standaard uitgevoerd met een hoekzichtcamera. Deze camera is af fabriek voorzien van een Europese typegoedkeuring, waardoor de toepassing van een frontspiegel komt te vervallen. Gaat u akkoord met een hoekzichtcamera i.p.v. frontspiegel, als deze is voorzien van een Europese typegoedkeuring?	De frontspiegel was reeds niet vereist (zie eis AE-75). Indien het voertuig voorzien is van een hoekzichtcamera die onderdeel uit maakt van de Europese typegoedkeuring van het voertuig dan vervalt eis AE-76.
12	03 - PVE		AE-84	Het uitschakelen van de opbouw o.b.v. het voertuiggewicht is mogelijk via het Totaalweegsysteem van Welvaarts. Aangezien het weegsysteem van Welvaarts een geïkt systeem is, is dit volgens ons een beter alternatief. Gaat u erin akkoord dat er een output signaal gestuurd wordt vanaf het Welvaarts weegsysteem i.p.v. de aslastindicatie op de achterassen? Zo ja, zou u dit dan ook toe willen voegen aan de eisen m.b.t. het weegsysteem?	Het is tevens toegestaan om dit via het Welvaarts weegsysteem te realiseren echter de wijze zoals beschreven in eis AE-84 blijft tevens toegestaan. De eis inzake het weegsysteem (E-2.43 blijft ongewijzigd).

Nota van inlichtingen "Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelervoertuigen" van RAD HW B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
13	03 - PVE		AE-91	Wij gaan ervan uit dat de cabinevloer volledig vlak uitgevoerd dient te worden. Is onze aanname juist?	De eis wordt gewijzigd en luidt na wijziging: Het chassis is voorzien van één van de onderstaande cabine uitvoeringen: 1) Een comfortabele en ruime dagcabine. Cabinelengte uitwendig minimaal 1.750 mm, hierbij is het toegestaan de standaard dagcabine aan de achterzijde te verlengen, waarbij de verlenging ten gunste komt aan de leefruimte in de cabine. 2) Het voertuig is voorzien van een zogenaamde low-entry cabine. Onder Low-entry wordt verstaan een cabine met een nagenoeg vlakke cabinevloer (een tunnel tot 200 mm is toegestaan) waarbij de vloerhoogte (gemeten vanaf het wegdek) maximaal 1.000mm bedraagt. De stahoogte bedraagt tenminste 1.800mm in de cabine en de zitplaats voor de bestuurder bevindt zich overwegend voor de vooras).
14	03 - PVE		AE-95	Wij gaan ervan uit dat u met een "climate control" een uitgebreide variant van een standaard airconditioning bedoeld. Kunt u bevestigen dat u daadwerkelijk een automatische klimaatregeling bedoelt, waarbij automatisch de cabinetemperatuur, aanjager, luchtverdeling en airconditioning wordt geregeld?	Onder een climate control wordt verstaan een klimaatregeling met airconditioning waarbij de chauffeur de temperatuur in de cabine instelt en het voertuig zelf daarna probeert de ingestelde temperatuur in de cabine te bereiken en te handhaven.
15	03 - PVE		AE-97	Wij gaan ervan uit dat u hiermee bedoeld dat de ramen af fabriek voorzien moeten zijn van een extra zonwerende folie-tussenlaag wat daadwerkelijk een zonwerende functie heeft. Is onze aanname juist? Of gaat u akkoord met standaard beglazing met een minimale zonwerende functie?	De wijze waarop (en hoeveel) de zonwerendheid van het glas wordt gerealiseerd is niet beschreven. Dit oplossing dient wel af fabriek te zijn gerealiseerd.
16	03 - PVE		AE-98	Wij gaan ervan uit dat een zonneklep met een afwijkende kleurnaam ook akkoord is, zolang het functioneel is volgens de gestelde eis. Is onze aanname juist?	Met smoke wordt rookkleurig bedoeld. Gelijkende kleur(namen) zijn tevens toegestaan.
17	03 - PVE		AE-101	Het opladen van telefoons gebeurt tegenwoordig vooral veel via de USB-aansluiting i.p.v. een losse 12V aansluiting. Bij Eis AE-105 wordt nog specifiek gevraagd om een 12V 20A aansluiting. Standaard is ons voertuig voorzien van 2x 12V / 5A. Kunt u ook akkoord gaan met een 12V aansluiting van maximaal 5A?	Uw suggestie wordt overgenomen en de eis wordt aangepast. De eis luidt na aanpassing: Het voertuig is voorzien van een Radio/USB speler met DAB+ en automute (t.b.v. telefoon en voorzien van handsfree bediening op het stuur), geschikt voor het afspelen van zogenaamde MP3 bestanden (USB), inclusief minimaal twee speakers en USB aansluiting op het front. De radio is geschikt voor automatische connectie met minimaal 3 verschillende telefoons zonder de telefoon en de radio handmatig aan elkaar te moeten koppelen (uitsluitend de eerste connectie dient handmatig plaats te vinden, daarna dient de koppeling tussen telefoon en radio automatisch plaats te vinden). In de cabine, in de nabijheid van de chauffeur, is een 12 Volt (minimaal 5A) aansluiting geplaatst ten behoeve van het aansluiten van een oplader voor een mobiele telefoon.
18	03 - PVE		AE-101	In de eerste NVI heeft u reeds onze vraag over eis AE-101 beantwoord. Zoals aangegeven beschikken onze trucks niet over een radio die geschikt is voor Android Auto en Apple carplay. Hierdoor kunnen wij niet aan de eis voldoen en kunnen dus niet inschrijven op deze aanbesteding ondanks dat wij de juiste chassis kunnen leveren met een korte levertijd. Is deze functionaliteit zo belangrijk voor u dat u dit wenst te behouden ook als dat betekent dat wij niet kunnen inschrijven? Of bent u bereid het antwoord op vraag 22 te herzien zodat wij wel kunnen deelnemen?	De eis inzake Android Auto en Apple Carplay vervalt. In de verificatievergadering zal met de winnende inschrijver de mogelijkheden worden besproken om alsnog de mogelijk van Android Auto of Apple Carplay toe te voegen via aftermarket oplossingen. Zie tevens het antwoord op vraag 17.
19	03 - PVE		AE-103	Kunt u ook akkoord gaan met een elektrische bedienbaar dakluik?	Een elektrisch bedienbaar dakluik is tevens toegestaan.
20	03 - PVE		AE-107	Wij gaan ervan uit dat de stoelen in de achterste stand, met de rugleuning in rechte positie, niet tegen de achterwand aan mag komen. Wij gaan ervan uit dat de rugleuning niet naar voren geklapt mag worden om te kunnen voldoen aan deze eis. Zijn onze aannames juist?	Naar aanleiding van uw vraag wordt de eis aangepast. De eis luidt na aanpassing: Achter de stoelen is voldoende ruimte voor het ophangen van kleding. Deze eis is niet van toepassing indien een Low-Entry cabine wordt aangeboden.

Nota van inlichtingen "Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelvoertuigen" van RAD HW B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
21	03 - PVE		AE-116	Wij gaan ervan uit dat ook de koplampen als LED uitgevoerd dienen te worden. Is onze aanname juist?	Dat is correct. De koplampen dient tevens in LED te zijn uitgevoerd.
22	03 - PVE		AE-129	Wij gaan ervan uit dat dit niet geldt voor schades. Is onze aanname juist?	Aanrijdschades vallen hier niet onder. Indien de inschrijver van mening is dat een bepaalde reparatie het gevolg is een (eerdere) aanrijdschade ligt de bewijslast hiervan wel bij inschrijver.
23	03 - PVE		AE-132	Kunt u aangeven hoe dit zal worden gemeten?	Dit zal worden gemeten zoals beschreven in deze eis. Het moment van melden (door opdrachtgever) en het gereed melden (door inschrijver) zal worden geregistreerd. Daarmee is het aantal uren stilstand van het voertuig bekend. Aan de hand van het aantal benodigde manuren voor de reparatie kan worden berekend of aan de norm 2:1 wordt voldaan. Gemeten over het aantal reparaties aan de voertuigen kan vervolgens worden berekend of aan de 90% norm wordt voldaan.
24	03 - PVE		AE-132	Wanneer is er sprake van overmacht?	Dat is niet op voorhand te formuleren. Zie tevens Artikel 13 van de Algemene Inkoopvoorwaarden van de opdrachtgever.
25	03 - PVE		AE-132	In welke situaties is AE-131 van toepassing?	Dat kunnen meerdere situaties zijn waarin de inschrijver (door bijvoorbeeld overmacht, zie vraag 24) niet aan de gestelde eisen kan voldoen.
26	03 - PVE		AE-134	Geldt dit ook voor niet veiligheids kritische storing, waardoor voertuig wellicht onnodig extra downtime heeft.	Dit geldt voor alle uit te voeren reparatie en onderhoudswerkzaamheden (dus ook een niet veiligheidskritische storing). Uiteraard is het niet de bedoeling het voertuig onnodig lang op een kleine, niet belangrijke storing, stil te laten staan. Daarom kan, in voorkomende gevallen, van deze eis worden afgeweken indien de inschrijver schriftelijk/email toestemming van afwijking aan de opdrachtgever heeft gevraagd (in geval van een niet belangrijke storing) en de opdrachtgever deze toestemming ook schriftelijk/email heeft gegeven.
27	03 - PVE		AE-137	Kunt u aangeven hoe dit zal worden gemeten?	Zie het antwoord op vraag 23.
28	03 - PVE		AE-137	Wanneer is er sprake van overmacht?	Dat is niet op voorhand te formuleren. Zie tevens Artikel 13 van de Algemene Inkoopvoorwaarden van de opdrachtgever.
29	03 - PVE		AE-137	In welke situaties is AE-131 van toepassing?	Eis AE-131 heeft betrekking op het chassis en niet op de opbouw.
30	03 - PVE		AE-138	Wij gaan ervan uit dat dit niet geldt voor schades. Is onze aanname juist?	Aanrijdschades vallen hier niet onder. Indien de inschrijver van mening is dat een bepaalde reparatie het gevolg is een (eerdere) aanrijdschade ligt de bewijslast hiervan wel bij inschrijver.
31	03 - PVE		AE-139	Kunt u aangeven hoe dit zal worden gemeten?	Het voertuig zal schriftelijk/email door opdrachtgever worden aangemeld en het voertuig dient schriftelijk/email door inschrijver gereed te worden gemeld zodra het voertuig gereed is.
32	03 - PVE		AE-139	Wanneer is er sprake van overmacht?	Zie het antwoord op vraag 28.
33	03 - PVE		E-1.54	Wij gaan ervan uit dat u hiermee kledinghaken bedoeld in de cabine? Is onze aanname juist?	De door u genoemde kledinghaken worden gezien als een afdoende oplossing.
34	03 - PVE		E-1.57	Kunt u aangeven op welke positie u de zwaailampen aan de achterzijde wilt hebben?	Dit zal nader worden bepaald in de verificatievergadering waarbij norm- en regelgeving worden gerespecteerd.
35	03 - PVE		E-2.03	Bent u bereid om de draaistraal over de bumpoer gelijk te stellen aan die van Perceel 1; 8.500mm?	Uw suggestie wordt overgenomen en de eis wordt gewijzigd. De eis luidt na wijziging: De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 8.500 mm. Korter is wenselijk.
36	03 - PVE		E-2.05 E-2.48	Om te kunnen voldoen aan de eis m.b.t. de lengte moeten we kiezen voor een asconfiguratie met een gestuurde voorloopas. Gaat u akkoord met een 6x2 met een gestuurde voorloopas?	Uw suggestie wordt overgenomen en het is voor perceel 2 tevens toegestaan een voertuig met een gestuurde voorloopas aan te bieden. Eis E-2.48 wordt dan ook gewijzigd en luidt na wijziging: De uitvoering van het chassis betreft een 6x2 met een gestuurde sleepas of een gestuurde voorloopas en één aangedreven achteras.

Nota van inlichtingen "Het leveren van minimaal 10 en maximaal 25 afvalinzamelvoertuigen" van RAD HW B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
37	03 - PVE	24	E.2-05	In het antwoord op onze vraag geef u aan niet akkoord te gaan met een maximale lengte 9.650 mm. Een maximale lengte van 9.200 mm i.c.m. een naloopas chassis is niet haalbaar. Het verzoek is om het antwoord op deze vraag te heroverwegen en akkoord te gaan met een maximale lengte van 9.650 mm?	Uw suggestie wordt overgenomen en eis E.2-05 wordt gewijzigd en luidt na wijziging: De maximale lengte van het voertuig bedraagt 9.650 mm (voorzijde voorbumper tot achterste punt voertuig/opbouw).
38	03 - PVE	24	E.2-05	De gevraagde maximale lengte is icm gevraagde asconfiguratie niet haalbaar. Wij willen u vragen om uw antwoord op vraag 43 en 44 te heroverwegen.	Zie het antwoord op vraag 37.
39	03 - PVE		E-2.06	Om niet benadeeld te worden indien er een kleinere draaicirkel gerealiseerd kan worden, gaan wij ervan uit dat de uitzwenkmaat opgegeven dient te o.b.v. de minimale eis. Als er namelijk een kleinere draaicirkel gerealiseerd kan worden dat de opgegeven eis, is de uitzwenkmaat groter en zou daar minder goed op gescoord kunnen worden. Als de minimale eis wordt gehanteerd, wordt de uitzwenkmaat bij een gelijke draaicirkel berekend door alle inschrijvers en kan dit beter vergeleken/beoordeeld worden. Is onze aanname juist?	Dit stond reeds beschreven in eis E-2.06, echter met een onjuiste verwijzing. De eis wordt daarom aangepast en luidt na wijziging: De uitzwenkmaat bij doorrijden van een cirkel met de maximale draaistraal zoals vermeld in eis E-2.03, bedraagt maximaal 1.400 mm. Korter is wenselijk. Voor de berekening dient u uit te gaan van de volgende uitgangspunten: - opgeklapte treeplanken - opgeklapte bedieningsarmen (indien deze opklapbaar zijn uitgevoerd) - achterste punt van het voertuig welke bepalend is voor de maximale uitzwenkmaat - luchtvering in transportstand.
40	03 - PVE		E-2.48	In uw huidig wagenpark zijn de achterladers uitgevoerd als 6x2 met een gestuurde voorloopas i.p.v. gestuurde sleepas. Kunt u bevestigen dat ook de BEV's uitgevoerd dienen te worden met een gestuurde voorloopas? Er zijn namelijk meerdere merken die deze uitvoering kunnen leveren, waardoor dit geen belemmering kan zijn.	Zie het antwoord op vraag 36.
41	04 - KG criteria		KG.2-07	Om niet benadeeld te worden indien er een kleinere draaicirkel gerealiseerd kan worden, gaan wij ervan uit dat de uitzwenkmaat opgegeven dient te o.b.v. de minimale eis. Als er namelijk een kleinere draaicirkel gerealiseerd kan worden dat de opgegeven eis, is de uitzwenkmaat groter en zou daar minder goed op gescoord kunnen worden. Als de minimale eis wordt gehanteerd, wordt de uitzwenkmaat bij een gelijke draaicirkel berekend door alle inschrijvers en kan dit beter vergeleken/beoordeeld worden. Is onze aanname juist?	Dat is correct en staat reeds beschreven in kwalitatief gunningscriterium KG-2.07.
Mededeling van de aanbestedende dienst: Bij inschrijvingen op aanbestedingen ziet de opdrachtgever regelmatig onnodige fouten die leiden tot ongeldige inschrijvingen. Door inschrijvers veel gemaakte fouten zijn (niet limitatief): • 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) • Referenties van onderaannemers in de inschrijving terwijl er geen beroep op de draagkracht van de onderaannemer wordt gedaan in de UEA op onderdeel IIC • 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) • Niet de juiste versie van prijsinvulformulieren en/of kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd • Aanpassingen door inschrijver van standaard formulieren • Onjuist ingevulde waarden op kwalitatieve gunningscriteria die niet kunnen worden onderbouwd (of niet voldoen aan de minimale/maximale eisen) • Referentie projecten die buiten de gestelde referentieperiode zijn uitgevoerd (offewel te oud en daardoor niet geldig) • Referentie projecten die de gestelde kerncompetentie niet, of niet volledig afdekken • Ongeldige certificaten (geldigheidsduur bijvoorbeeld reeds verlopen) inzake ISO 9001, ISO 14001, VCA * of VCA** en Erkend Duurzaam bijgevoegd • Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad					