



## **Nota van Inlichtingen**

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger”

**Datum: 20-03-2026**

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 een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	03 - PVE	3	E-27	Op basis van de eisen en de gewenste goede aslastverhouding volgt de juiste wielbasis maar die komt niet uit met de genoemde draaistraal. Wij verzoeken u vriendelijk om de eis te verruimen tot 9400mm.	Eis E-27 wordt aangepast en luidt nu: De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 9.400 mm. Korter is wenselijk.
2	03 - PVE	5	E-42	Deze eis is niet verenigbaar met een motor PTO. De werking is als volgt: Bij het toepassen van een motor PTO, draait deze PTO altijd mee met de motor en een kleine opbrengst olie wordt dan rondgepompt. Bij een lekkage is de PTO en daarmee de pomp niet uitschakelbaar. De kans bestaat dat de hydrauliektank leeg wordt gepompt, waarna de pomp stuk draait vanwege cavitatie. Indien er lekkage optreedt, moet de chauffeur het voertuig stilzetten en de motor uitschakelen. Het voertuig moet vervolgens afgesleept worden. Zie tevens de vraag omtrent eis E-126 welke hiermee in verbinding staat. Kan deze eis als voorbehoud opgenomen worden in dit bestek?	Eis E-42 is hiermee vervallen.
3	03 - PVE	5	E-42	Een motor pto draait altijd en is dus niet uitschakelbaar, aan deze eis kan daarom nooit worden voldaan. Wellicht bedoelt u het in - en uitschakelen van de hydraulische installatie. Graag uw bevestiging.	Zie het antwoord op vraag 3.
4	03 - PVE	5	E-47	Het is niet verstandig om de aandrijving van het nevenhydrauliek en de aandrijving van de hogedrukpomp als load-sensing omdat dan het toerental niet meer gebruikt kan worden om te doseren. Kunnen wij dit met vaste opbrengst pompen uitvoeren	Eis E-47 wordt gewijzigd en luidt nu: Alle hydraulische pompen zijn uitgevoerd met load sensing, waarbij uitsluitend het aantal liters wordt geleverd dat door de gebruiker wordt gevraagd. Voor de aandrijving van de hogedrukpomp van de combi-vacuüm opbouw, inclusief nevenhydrauliek mag een vaste hydraulische pomp worden toegepast.
5	03 - PVE	6	E-52	Standaard zit er bij het haakarmsysteem dat wij aanbieden geen oliekoeler omdat het systeem onder alle condities hiermee goed functioneert. Kunt u de eis aanpassen en de verplichting voor een oliekoeler laten vervallen?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Waarom niet? Eis E-52 ziet op het volledige hydraulische systeem van het complete voertuig. Dat het haakarmsysteem, als deelcomponent van de gehele opbouw, zelf geen oliekoeler heeft, neemt niet weg dat de olie voor het gehele systeem niet gekoeld hoeft te worden. Wanneer er gebruik wordt gemaakt van één (1) olietank dan wordt de olie per definitie gekoeld.
6	03 - PVE	6	E-65	Standaard is onze cabine uitgevoerd met een frontzichtcamera met Europese typegoedkeuring, zoals geeist in E-67. Mag de frontspiegel komen te vervallen indien het voertuig is voorzien van een af fabriek geleverde frontzichtcamera met Europese typegoedkeuring?	Nee, het is inschrijver niet toegestaan om de frontspiegel te laten vervallen, wanneer het frontzichtcamera systeem is voorzien van een Europese typegoedkeuring.
7	03 - PVE	6	E-67	De achterzichtcamera is sinds juli 2024 onderdeel van de Europese typegoedkeuring en moet daardoor voldoen aan diverse eisen. De eisen beschrijven o.a. het beeld wat getoond dient te worden op het display en de locatie van de het display. Gaat u akkoord met het voorgeschreven beeld wat getoond moet worden volgens de Europese typegoedkeuring?	Ja, opdrachtgever gaat akkoord met het voorgeschreven beeld, conform de eisen van GSR-2 welke zijn verwerkt in de Europese typegoedkeuring.
8	03 - PVE	8	E-94	Onze aerodynamisch ruime dagcabine heeft een uitwendige afmeting van meer dan 2000mm. De cabine voldoet aan de nieuwe Europese richtlijnen m.b.t. maximale afmetingen. Het ontwerp van de cabine heeft ervoor gezorgd dat de dagcabine niet alleen aan de buitenzijde groter is, maar heeft ook geresulteerd in meer ruimte aan binnenzijde. Bij de praktijkbeoordeling kunnen wij aantonen dat de binnenruimte ruim voldoet aan de wensen van chauffeurs. Kunt u ook akkoord gaan met een ruime dagcabine met een uitwendige maat van minimaal 2000mm?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De reden is dat de ruimte achter de stoelen, ten opzichte van een slaapcabine met een beneden bed, te klein is. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

**Nota van inlichtingen "Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
9	03 - PVE	8	E-95	U vraagt om een net om gereedschap tegen te houden bij een aanrijding. Dit is ons inziens een onmogelijke eis, er is immers geen informatie beschikbaar over de gereedschappen en bovendien legt u hierbij de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de chauffeur in handen van de inschrijver. Daarbij dient er rekening gehouden te worden met het feit dat het niet zomaar bepaald kan worden hoe dat net met bijbehorende bevestigingen uitgevoerd moet worden om voldoende veiligheid te bieden. Omdat bij een aanrijding de gereedschappen een vrij vlucht maken komen er veel grotere krachten vrij. Het is onmogelijk om voor één voertuig iets te laten ontwikkelen en te testen/certificeren om er zeker van te zijn dat het veilig toegepast kan worden conform uw beschrijving. Omdat dit om veiligheid gaat mag hier nooit een risico in genomen worden. Wij verzoeken u vriendelijk de eis aan te passen naar bijvoorbeeld afsluitbare opbergkisten waarin het gereedschap vast opgeborgen kan worden.	Eis E-95 wordt aangepast en luidt nu: Het slaapgedeelte van de cabine wordt ingericht voor het veilig en droog vervoeren van materiaal, benodigd voor rioleringswerkzaamheden. Met materiaal wordt opgeborgen in kisten, of wordt gezekerd met de daartoe passende bevestigingsmiddelen. Tussen het slaapgedeelte van de cabine en de zitplaatsen, is een net voorzien.
10	03 - PVE	8	E-95	Bij onze ruime dagcabine is achter de stoelen vrije ruimte aanwezig, maar ook bijvoorbeeld op het middenconsole. Hoeveel vrije ruimte is er noodzakelijk voor de materialen?	De benodigde ruimte, is de ruimte welke in een reguliere slaapcabine wordt ingenomen door het onderbed. De ruimte bedraagt minimaal 700 mm achter de stoelen.
11	03 - PVE	9	E-98	Lederen stoelhoezen zijn niet gebruikelijk en kunnen we niet leveren. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met de gebruikelijke kunstlederen stoelhoezen of lederen stoelbekleding.	Eis E-98 wordt aangepast en luidt nu: Zowel de chauffeursstoel als de rijdersstoel is voorzien van een kunstlederen stoelhoes.
12	03 - PVE	9	E-107	U benoemd hier minimaal 4000watt. Aangezien dit de maximale toegestane stroomsterkte van 16 Ampere voor 230V aansluitmateriaal overschreed is dit niet mogelijk. Wij vragen u de eis aan te passen naar de juiste waarden.	Eis E-107 wordt aangepast en luidt nu: In de cabine, op een na gunning nader te bepalen plaats, is een enkel 220 Volt stopcontact met randaarde voorzien. Het stopcontact levert, door middel van een omvormer (geschakeld via het contact), een vermogen van minimaal 2.400 Watt. Het uitgaand vermogen heeft een zuivere sinusvorm.
13	03 - PVE	9	E-109	Het valt ons op dat in het PVE geen eis is opgenomen t.b.v. airconditioning. Wij gaan ervan uit dat u wel degelijk airconditioning nodig heeft. Is onze aanname juist?	Uw constatering is juist. De volgende eis, met nummer E-109 A wordt toegevoegd en luidt: Het voertuig is voorzien van een automatisch geregelde airconditioning (climate control) met pollenfilter af fabriek, welke in- en uitschakelbaar is.
14	03 - PVE	10	E-126	Wij attenderen de gebruiker op een te laag olieniveau (in cabine) van de opbouw. In geval van een te laag olieniveau schakelt de opbouw uit (of is niet in te schakelen). De motor zal de gebruiker echter zelf moeten uitschakelen. Dit om veiligheidsredenen (bv. wanneer men op de snelweg rijdt is dit absoluut niet gewenst). Het komt er in feite op neer dat de signalering overeenkomt met de werking van de motorolie-signalering in bv. een personenauto. Daar krijgt de bestuurder een melding, echter het voertuig zal wel kunnen rijden en zal zich om veiligheidsredenen niet zelf uitschakelen. Samenvattend zoals ook bij eis E-42 beschreven (bij gebruik motor PTO) zal het voertuig zich zelf niet uitschakelen. Is dit akkoord?	Ja, dit is akkoord.
15	03 - PVE	11	E-138	In ogenschouw genomen dat een een combi- opbouw in principe met 2 x smeren per jaar wel toe kan en een deel van de punten niet kan worden aangesloten op een smeergalerij omdat deze verborgen zijn of dat ze mee in- en uitschuifbaar zijn. Is het dan zinvol om smeergalerijen hierboor te gebruiken.	Eis E-138 is hiermee vervallen. Tijdens de bouw van de verwisselbare combi opbouw, wordt in goed overleg tussen inschrijver en opdrachtgever bepaald, of een smeergalerij uitvoerbaar is of niet.
16	03 - PVE	11	E-143	Wij werken standaard met 40 mm peilglas, Is dit ook akkoord	Eis E-143 wordt aangepast en luidt nu: De koelwatertank heeft een peilglas rechtsvoor. Het peilglas heeft een diameter van <b>40</b> mm.

**Nota van inlichtingen "Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
17	03 - PVE	11	E-147	Wij werken standaard met 40 mm peilglas. Is dit ook akkoord	Eis E-147 wordt aangepast en luidt nu: Het niveau van bedrijfswater is aan de buitenzijde af te lezen door middel van een peilglas. Het peilglas heeft een diameter van <b>40</b> mm. Deze indicatie bevindt zich op de rechterzijde van de tank.
18	03 - PVE	14	E-191	Uw huidige arm heeft een hefbereik van 0 tot 20°. Is het de bedoeling dat in de nieuwe inschrijving de uitschuifarm hetzelfde kan als wat de arm nu kan oftewel kunnen wij dezelfde arm aanbieden.	Eis E-191 wordt gewijzigd en luidt nu: De uitschuifarm kan vanuit horizontaal stand gemeten, minimaal 20° heffen en 15° dalen.  Het is inschrijver toegestaan een arm aan te bieden welke vast verbonden is met het grote zuigslanghaspel bovenop de opbouw. Het is inschrijver tevens toegestaan om het grote zuigslanghaspel en de uitschuifarm los van elkaar te monteren bovenop de opbouw.
19	03 - PVE	14	E-206, E-207	Jullie huidige kisten en slangenbakken zijn van RVS 304. Jullie vragen nu om 316 Dit werkt aardig kostenverhogend omdat de meeste kisten en slangenbakken standaard in 304 leveren, Jullie huidige wagen is ook in 304. Is dit akkoord.	Eis E-206 wordt aangepast en luidt nu: Aan de rechterzijde is een opbergkist voorzien, welke over de beschikbare lengte één vrije ruimte is. De kist wordt afgesloten door 4 kleppen. De kist en de kleppen zijn gemaakt van <b>RVS 304</b> of van <b>RVS 316</b> . De kleppen worden afgesloten door middel van één handmatig te bedienen ingebouwde sluiting, welke afsluitbaar is met een sleutel. De kisten worden niet gespoten en behouden de RVS kleur.  E-207 wordt aangepast en luidt nu: Aan de linkerzijde zijn minimaal 4 opbergkisten voorzien, welke zijn gemaakt van <b>RVS 304</b> of van <b>RVS 316</b> . De kleppen worden afgesloten door middel van één handmatig te bedienen ingebouwde sluiting, welke afsluitbaar is met een sleutel. De kisten worden niet gespoten en behouden de RVS kleur.
20	03 - PVE	16	E-215	Vraag 1: U geeft aan dat de genoemde werkklampen bij 1) en 2) ingeschakeld moeten worden bij het achteruitrijden. Wettelijk gezien stelt het RDW beperkingen aan het aantal achteruitrijlampen. Wij gaan ervan uit dat de genoemde werkklampen alleen op eigen/afgesloten terrein gebruikt zullen worden. Deze werkklampen worden bediend d.m.v. een extra schakelaar.	Nee, uw aanname dat de genoemde werkklampen alleen op eigen / afgesloten terrein wordt gebruikt is niet juist.  Eis E-215 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig dient te worden voorzien van de volgende werkverlichting: 1) 2 werkklampen net achter as 1 (links en rechts), voor verlichting achterliggend vlak tbv achteruitrijden 2) 1 werkklamp rechts, net achter de cabine. De genoemde lampen onder 1) en 2) zijn te bedienen via een schakelaar met controlelamp. 3) Op de achterzijde van het voertuig zijn 2 werkklampen op/in de bumper gemonteerd (1x links en 1x rechts), aan de linker- en rechterzijde. De werkklampen zijn te bedienen via een schakelaar met controlelamp en gaan automatisch aan bij het inschakelen van de achteruitrijdversnelling. 4) 2 werkklampen op de achterwand van de cabine, hoog geplaatst. Deze lampen zijn te bedienen via een schakelaar met controlelamp.  Alle werkklampen worden automatisch uitgeschakeld, wanneer het voertuig sneller rijdt dan 30 km/h.
21	03 - PVE	16	E-215	Vraag 2: Wij gaan ervan uit dat de werkklampen automatisch uit moeten schakelen boven de 30km/h. Is onze aanname juist?	Zie het antwoord op vraag 20.

**Nota van inlichtingen "Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
22	03 - PVE	16	E-215	Vraag 3: U benoemt bij 4) verstralers. Wij gaan ervan uit dat u hiermee ook werkklampen bedoelt. Is onze aanname juist?	Zie het antwoord op vraag 20.
23	03 - PVE	16	E-225	Wij gaan ervan uit dat zowel de zwaailampen als flitslampen (voor en achter) met dezelfde schakelaar bedient moeten worden. Is onze aanname juist?	Ja, het door u gestelde is juist en staat ook in eis E-225. Echter de flitsers aan de voorzijde moeten separaat geschakeld kunnen worden in verband met winterdienstinzet. Zie in dit kader eis E-226.
24	03 - PVE	17	E-229	Wij gaan ervan uit dat ook de koplampen uitgevoerd dienen te worden als LED. Is onze aanname juist?	Alle verlichting dient uitgevoerd te worden in LED. Daarbij horen ook de koplampen en de achterlichtunits.
25	03 - PVE	18	E-236	Gelet op de geografische situatie waarbij opdrachtgever is gevestigd op een eiland en de service- en werkplaatslocaties van inschrijver zich op het vaste land bevinden, is het in de praktijk niet haalbaar om binnen 4 werkuren na melding daadwerkelijk met de werkzaamheden te starten, ondanks directe opvolging van de melding en inzet van beschikbare middelen.  Kan de aanbestedende dienst akkoord gaan met:  - de melding direct wordt opgepakt en ingepland, en de garantiereparatie uiterlijk binnen 1 uur na aankomst van het voertuig op de locatie van servicepunt (of servicemonteur op locatie van voertuig) feitelijk aanvangt?  Graag uw akkoord.	Eis E-236 wordt aangepast en luidt nu: Garantiereparaties worden in principe door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 1 uur na aankomst van het voertuig op de locatie van het servicepunt (of servicemonteur op locatie van het voertuig) aan te vangen. De totale tijdsspanne tussen het melden van de garantiereparatie en de daadwerkelijke start van de reparatie is niet groter dan 8 uur. Voor de overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen één werkdag te geschieden. De totale stilstandtijd van het voertuig is in een realistische verhouding met de werkelijke reparatieduur (norm 2:1, dit betekent dat indien het voertuig 1 reparatieuur ondergaat er maximaal 2 klokuren stilstand mag optreden, dit nadat de responstijden zijn ingegaan). Bij het niet nakomen hiervan draagt inschrijver, op specifiek verzoek en in overleg met opdrachtgever zorg, voor gelijkwaardig `vervangend vervoer`.
26	03 - PVE	18	E-237	Vraag 1: Gezien de geografische situatie waarbij opdrachtgever op een eiland is gevestigd en de service- en onderdelenlocaties van inschrijver zich op het vaste land bevinden, is het in de praktijk niet in alle gevallen logistiek haalbaar om onderdelen binnen één werkdag fysiek op locatie van opdrachtgever te leveren, ondanks tijdige beschikbaarheid.  Kan de aanbestedende dienst akkoord gaan met het volgende?:  - de betreffende onderdelen binnen één werkdag beschikbaar zijn op een locatie van opdrachtnemer, en  - deze onderdelen uiterlijk binnen drie werkdagen ter plaatse van de locatie van opdrachtgever kunnen worden geleverd?	Als eerste wenst de aanbestedende dienst op te merken, dat de veerdienst TESO, een dienstregeling onderhoudt tussen Den Helder en het eiland Texel, met ieder uur een afvaart uit Den Helder, vanaf 's morgens 06:30 uur tot 's avonds 21:30 uur. De overtocht duurt twintig minuten. Derhalve gaat de aanbestedende dienst niet akkoord met uw voorstel en blijft de eis onverkort gehandhaafd.

**Nota van inlichtingen "Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
27	03 - PVE	18	E-237	<p>Vraag 2:</p> <p>In de eis is opgenomen dat opdrachtgever, indien onderdelen niet tijdig beschikbaar zijn, toestemming heeft om in overleg met inschrijver niet-originele (niet-OEM) maar gelijkwaardige onderdelen te (laten) monteren, waarbij de volledige garantie van kracht blijft.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat deze mogelijkheid uitsluitend van toepassing is op niet-kritische onderdelen (zoals bijvoorbeeld verbruiks- of carrosseriedelen), en dat voor kritische voertuig- en aandrijflijncomponenten (zoals onder andere injectoren, compressoren en vergelijkbare essentiële onderdelen) uitsluitend originele OEM-onderdelen mogen worden toegepast om de technische integriteit, veiligheid en garantievoorzieningen te waarborgen? Dit alles uitsluitend in overleg tussen opdrachtnemer &amp;-gever.</p>	Het mogelijkwerwijs toepassen van niet OEM onderdelen voor kritische voertuig- en aandrijflijncomponenten vindt altijd in overleg plaats met de inschrijver, waarbij opdrachtgever er naar streeft om het toepassen van niet OEM onderdelen tot een minimum te beperken.
28	03 - PVE	18	E-240	<p>U eist hier een zeer uitgebreid werkplaatshandboek bij levering van het voertuig. Hedendaagse trucks worden steeds complexer en de elektrische schema's steeds uitgebreider. Om te voorkomen dat uw medewerkers verzanden in een wir war aan elektrische schema's en werkinstructies, zouden wij willen voorstellen het werkplaatshandboek voor enkel het onderhoudsgedeelte mee te leveren bij de levering van het voertuig. Eventuele aanvullende delen kunnen uw monteurs opvragen bij onze werkplaats indien daar behoefte aan is. Gaat u hiermee akkoord?</p>	De door u voorgestelde werkwijze is akkoord.
29	03 - PVE	19	E-244	<p>In de eis is opgenomen dat inschrijver kosteloos gelijkwaardig vervangend vervoer dient te verzorgen indien het voertuig door een garantiereparatie langer dan 2 werkdagen niet inzetbaar is.</p> <p>Gezien de complexiteit van moderne voertuigen, de afhankelijkheid van onderdelenleveringen en de benodigde diagnose- en herstelduur, kan het in uitzonderlijke gevallen voorkomen dat een garantiereparatie een langere doorlooptijd kent, zonder dat sprake is van nalatigheid aan onze zijde.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat deze verplichting tot het beschikbaar stellen van kosteloos gelijkwaardig vervangend vervoer pas van toepassing is indien het voertuig door een garantiereparatie langer dan 5 werkdagen niet inzetbaar is, mits inschrijver zich aantoonbaar en voortvarend inspant om de reparatie zo spoedig mogelijk uit te voeren?</p>	Het voertuig wordt ingezet op een eiland. De bezetting van voertuigen is erop gericht, dat het inzamelen van grondstoffen en afval, gedurende werkdagen altijd doorgang vindt. Wanneer er een voertuig uitvalt, heeft opdrachtgever direct een uitdaging. Dit is de reden dat de eis onverkort gehandhaafd blijft.
30	03 - PVE	19	E-245	<p>U geeft in E-245 aan dat de garantietermijn aanvangt op het moment van ingebruikname van het voertuig. Is onze aannahme correct dat de ingebruikname aanvangt op het moment van de daadwerkelijke aflevering van het complete voertuig?</p>	Eis E-245 wordt aangepast en luidt nu: De garantietermijn vangt aan op het moment van aflevering en acceptatie van het voertuig door opdrachtgever.
31	03 - PVE	19	E-245	<p>U schrijft dat de garantie ingaat bij ingebruikname. Het daadwerkelijk gaan gebruiken staat los van de eigendomsoverdracht van het voertuig. In theorie zou de ingebruikname pas veel later zijn door keuzes van de aanbestedende dienst. Wij verzoeken u dan ook vriendelijk om dit te wijzen naar aflevering/overdracht aan opdrachtgever.</p>	Zie het antwoord op vraag 30.

**Nota van inlichtingen "Het leveren van een haakarmvoertuig met een afzetbare kolkenzuiger" van gemeente Texel**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
32	03 - PVE	19	E-247	U beschrijft een 24/7 service met vervolgens een 6-daagse eis. Wat is leidend?	Eis E-247 wordt aangepast en luidt nu: Inschrijver heeft een 24 uren dienst die 7 dagen per week (maandag t/m zondag) bereikbaar is. De servicedienst dient in geval van calamiteiten of strandgeval binnen 4 uur op de locatie van opdrachtgever aanwezig te zijn. Een servicepunt op het eiland is wenselijk.
33	03 - PVE	19	E-252	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?	De door u voorgestelde werkwijze is akkoord.
34	03 - PVE	20	E-255	Kosteloos vervangend vervoer bestaat niet, in de praktijk betekent dit dat de inschrijver immers een voertuig moet inhuren. En voor een eigen voertuig zal de aanbestedende dienst ook altijd kosten hebben waaronder afschrijving, belasting, verzekering, onderhoud etc. Bij te late levering wordt de inschrijver dus verplicht om de kosten die de aanbestedende dienst anders ook zou hebben te betalen plus de rentekosten voor het voertuig wat nog niet geleverd wordt. Wij verzoeken u daarom alleen de aanvullende kosten in rekening te mogen brengen en de exploitatiekosten die aanbestedende dienst anders ook zou hebben hier vanaf te trekken.	Dat is niet akkoord (het betreft een garantiereparatie). Uiteraard zijn de brandstofkosten wel voor rekening van de opdrachtgever.
35	04 - KG criteria		KG-03	Kunt u bevestigen dat u hier de lengte exclusief de kolkenzuigerarm bedoeld?	Ja, het is juist dat het de lengte betreft, exclusief de kolkenzuigerarm / slang.
36				Houdt dit artikel in dat u de truck-leverancier als hoofdaannemer ziet (aangezien zij het onderliggende chassis moeten keuren)	Nee, uw aanneme is niet juist. Het is niet aan de opdrachtgever om te bepalen of een inschrijver als hoofdaannemer of als onderaannemer inschrijft, of dat partijen in samenwerking (combinatie) inschrijven.
37	<p><b><u>Mededeling van de aanbestedende dienst:</u></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>• Ongeldige certificaten (geldigheidsduur bijvoorbeeld reeds verlopen) inzake ISO 9001, ISO 14001, VCA * of VCA** en Erkend Duurzaam bijgevoegd</li> <li>• Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad</li> </ul>				