



## **Nota van Inlichtingen**

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens"

**Datum: 30-04-2026**

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 "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	6	omschrijving opdracht	Kunt u aangeven wanneer u de voertuigen wil gaan bestellen cq wanneer ze geleverd moeten zijn? Dit is voor inschrijvers belangrijk gezien de technische ontwikkelingen en prijswijzigingen van met name elektrische trucks.	De drie voertuigen zullen binnen twee maanden na ondertekening van de overeenkomst worden besteld.
2	03 - PVE	2	AE-01	ons haakarmsysteem is af fabriek in de gewenste chassiskleur grijs leverbaar, met bepaalde zwarte opbouw delen, is dit akkoord?	Dat is akkoord.
3	03 - PVE	3	A-09	U vermeld in deze eis het woord circa bij de afmetingen. Dit is geen exacte definitie waardoor dit een risico vormt voor de inschrijvers aangezien zij geen invloed hebben op afwijkingen in de opgegeven waarde. De wettelijke bepalingen voor lengte en hoogte kennen immers ook niet het woord circa maar zijn absolute waarden die niet overschreden mogen worden. U vermeld tevens dat de inschrijver verantwoordelijk is voor de totale lengte. Dit kan alleen als we uit gaan van exacte waarden. Wij verzoeken u vriendelijk het woord circa uit de eis te laten vervallen en te bevestigen dat het risico op afwijkingen van het bestaande materieel bij de aanbestedende dienst ligt.	Opdrachtgever deelt de mening van de inschrijver indien alleen en enkel op basis van deze eis een inschrijving gedaan zou moeten worden. Echter om de inschrijver volledig op de hoogte te brengen van de exacte afmetingen van het huidige materieel en containers, is er een schouw georganiseerd zodat zij in de gelegenheid is gebracht om de containers, huidige voertuigen en aanhangwagens na te meten om hiermee een juiste inschrijving te kunnen doen. Het woord "circa" in de eis zal niet vervallen, aangezien de opgegeven afmeting naar boven is afgerond omdat de containers niet exact 7.400mm zijn. Hiermee is getracht op voorhand een veilige marge te creëren in de maatvoeringen.
4	03 - PVE	5	AE-29	Als gevolg van het voorgaande (max. aslast 8,5 ton) is een maximaal GVW van 27.500 kg haalbaar. Kunt u aangeven of dit eveneens acceptabel is?	Dit is akkoord. Eis AE-29 wordt aangepast en luidt: Het GVW van het voertuig bedraagt minimaal 27.500 kg en maximaal 29.000 kg.  Let op: Het gevraagde laadvermogen in eis E-1a.01 en E-2.01 blijft gehandhaafd.
5	03 - PVE	5	AE-31	In het geval van een luchtgeveerde vooras leveren wij een maximaal toegestane aslast van 8,5 ton, terwijl in de uitvraag 9 ton wordt gevraagd. Kunt u aangeven of een luchtgeveerde vooras met een maximale aslast van 8,5 ton acceptabel is?	Dit is akkoord. Eis AE-31 wordt aangepast en luidt: Het voertuig is voorzien van een vooras met een draagvermogen van minimaal 8.500 kg.  Let op: Het gevraagde laadvermogen in eis E-1a.01 en E-2.01 blijft gehandhaafd.
6	03 - PVE	5	AE-39	is hierbij gewenst dat het haakarmsysteem blijft bewegen tijdens het veranderen van rijrichting, van voor- naar achteruit, of is hierbij een vertraging in de snelheid van het haakarmsysteem en een moment van "stop" van de beweging van de haakarm acceptabel.	Tijdens het rangeren moet de haakarm in hoogte kunnen worden versteld. Dit moet mogelijk zijn in een continue beweging (dus zonder een moment van "stoppen" van deze beweging), ook tijdens het wisselen van rijrichting (van voor- naar achteruit en andersom).
7	03 - PVE	6	AE-47	U vermeld in deze eis twee keer het woord circa bij de afmetingen. Dit is geen exacte definitie waardoor dit een risico vormt voor de inschrijvers aangezien zij geen invloed hebben op afwijkingen in de opgegeven waarde. De wettelijke bepalingen voor lengte en hoogte kennen immers ook niet het woord circa maar zijn absolute waarden die niet overschreden mogen worden. Wij verzoeken u vriendelijk het woord circa uit de eis te laten vervallen te bevestigen dat het risico op afwijkingen van het bestaande materieel bij de aanbestedende dienst ligt.	Zie antwoord op vraag 3.
8	03 - PVE	6	AE-48	U vraagt een 25 tons haakarmsysteem, met gewenst laadvermogen van 15,5 resp. 13,5 ton. We zouden u graag ter overweging meegeven te kiezen voor een 21 tons haakarmsysteem op de dieselvoertuigen, en een 18 tons haakarmsysteem op het elektrische voertuig. In het kader van eigen gewicht, energieverbruik en duurzaamheid in het algemeen zou dit was ons betreft een juiste keuze zijn.	Uw suggestie wordt niet overgenomen, de eis blijft gehandhaafd.
9	03 - PVE	6	AE-53	U omschrijft een maximale tunnelhoogte van de beschikbare containers van 150mm, we nemen aan dat dit de minimale beschikbare tunnelhoogte is?	Nee, uw aanname is niet juist. De eis blijft gehandhaafd.

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
10	03 - PVE	7	AE-59	Mag dit afneembare blokje ook een stalen uitvoering zijn?	Dit is akkoord. Eis AE-59 wordt aangepast en luidt: Het containersysteem is voorzien van een afneembaar blokje op de haak i.v.m. containers met kettingopname. Het blokje dient te zijn aangepast dat het kettingopname systeem zonder problemen onder het blokje past en een container met kettingopname kan worden opgenomen zonder het blokje te verwijderen.
11	03 - PVE	7	AE-62	Is het wenselijk het haakarmsysteem te voorzien van een zgn. volgorde besturing, waarbij de chauffeur met één actie, het vasthouden van een knop, de bumper intrekt, de borging ontgrendeld, begint te schuiven, en de container vervolgens gaat afzetten?	Een volgorde besturing is toegestaan echter niet vereist. Wij verwijzen u naar de invulling van de Kwalitatieve gunningscriteria KG-1a.02 en KG-2.03
12	03 - PVE	7	AE-64	Bedoelt u hiermee dat dezelfde hydr. sectie, en dezelfde Multifaster gebruikt moet kunnen worden voor de kleppenbediening, alsook voor de zoutstrooier? Dit zou tegenstrijdig zijn aan eis, AE 35, waarbij u voor wat betreft de zoutstrooier afgedopte leidingen wenst. Zou u het gewenste type Multifaster willen omschrijven aub.	Eis AE-64 wordt aangepast en luidt: Het haakarmsysteem is voorzien van een voorziening ten behoeve van de hydraulische aandrijving van de kleppenbediening van de hydraulische kleppen van de afzetcontainers. Dit betreft een Multifaster koppeling linksachter voorzien van afzetbeveiliging.  Eis AE-35 blijft gehandhaafd.
13	03 - PVE	7	AE-64	Dit zullen 2 secties worden, aangezien kleppen A en B aansturing vereist, en een zoutstrooier een continu pers en retour. Ook zullen werkdruk en flow anders zijn. Is het akkoord dit te splitsen naar 2 gescheiden zaken?	Dat is akkoord. Zie tevens antwoord op vraag 12.
14	03 - PVE	7	AE-69	Zijn de omschreven RVS kisten ook gewenst op de BEV?	Ja, zie tevens antwoord op vraag 15.
15	03 - PVE	7	AE-69	Bij perceel 2 is er vanwege het aantal benodigde accu's en de wielbasis (welke beperkt moet worden om aan de draaistraal te voldoen) geen ruimte voor de gevraagde kisten. Wij verzoeken u vriendelijk om akkoord te gaan met kisten welke aangepast worden aan de beschikbare ruimte aan het chassis.	Eis AE-96 wordt aangepast en luidt: Aan het chassis zijn 2 afsluitbare RVS kisten gemonteerd met openslaande deuren (50/50), met een inhoud van circa 200 liter gemonteerd. De kisten zijn afsluitbaar door middel van sleutels. Hiervoor dienen verplaatsbare componenten (zoals luchtketels) binnen het chassis geplaatst te worden. Indien bij perceel 2 de beschikbare ruimte wordt beperkt door de batterijen, dient de inhoud van de kisten aangepast te worden aan de beschikbare ruimte. Exacte uitvoering en plaatsing in overleg na gunning.
16	03 - PVE	8	AE-84	In onze trucks werkt deze functie automatisch en hoeft dus niet geschakeld te worden. Dit kan niet aangepast worden. Graag uw akkoord voor een automatisch werkende hill hold zonder schakelaar. Daarbij is deze eis dubbelop want wordt elders reeds in pve ook gevraagd zonder deze toevoeging.	Dit is akkoord. Eis AE-84 wordt aangepast en luidt: Het voertuig is voorzien van een hill hold systeem zodat het voertuig niet onbedoeld achteruit kan rollen.
17	03 - PVE	8	AE-87	In AE-86 benoemd u dat de frontspiegel moet worden verwijderd. Dit is alleen toegestaan met een wettelijk goedgekeurde montage volgens de voorschriften van de Orlaco Corner Eye onder de voorruit. Het is daarbij niet toegestaan om de camera hoger te monteren aan de zonneklep zoals u schrijft. Wij verzoeken u de eis aan te passen en akkoord te gaan met de door Orlaco voorgeschreven en wettelijk goedgekeurde montage positie aangezien het voertuig anders volgens de wetgeving niet aan het verkeer mag deelnemen.	Eis AE-86 is komen te vervallen.
18	03 - PVE	8	AE-87	Zou een spiegelsvervangingsysteem (camera's in plaats van spiegels) voldoen met beeld in beiden A-stijlen?	Dit is niet akkoord. Eis AE-87 blijft onverkort gehandhaafd.

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
19	03 - PVE	8	AE-88	Mag deze camera ook op de bestaande monitor van de achterzicht camera aangesloten worden? Anders moeten er wel 3 monitors in de cabine geplaatst worden wat ons erg veel lijkt.	Dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
20	03 - PVE	9	AE-93	Bedoeld u een 15-polige stekker? Anders graag aangeven welk merk/type of een foto toevoegen van de gewenste stekker.	Dit betreft een schrijffout. Hier wordt inderdaad een 15-polige stekker bedoeld.
21	03 - PVE	9	AE-99	Indien een 10 tons vooras noodzakelijk is om aan het gevraagde laadvermogen te voldoen heeft de 385/55 band een te lage loadindex. Wij verzoeken u om tevens 315/80 en 385/65 toe te staan indien die voor de loadindex noodzakelijk is.	Dit is niet akkoord. Er zijn wel degelijk banden beschikbaar op de markt met de maatvoering 385/55 gecombineerd met een loadindex geschikt voor een 10 tons as. De eis blijft gehandhaafd.
22	03 - PVE	10	AE-109	U spreekt in deze eis over een dagcabine. Binnen uw eigen wagenpark heeft u ook voertuigen die voorzien zijn van een slaapcabine. Moet het een dagcabine zijn of mag er ook een slaapcabine aangeboden worden indien de totale combinatie binnen de wettelijke lengte blijft?	Eis AE-109 wordt aangepast en luidt: Comfortabele 4-punts luchtgeveerde en ruime cabine. Geen low-entry cabine. Cabinelengte is af fabriek uitwendig minimaal 1.750 mm (af fabriek wil zeggen binnen de typegoedkeuring van het voertuig). Het is niet toegestaan de standaard dagcabine aan de achterzijde te verlengen zonder dat deze gecertificeerd is.
23	03 - PVE	10	AE-109	Wij kunnen in de gevraagde configuratie geen cabine met 4-punts luchtvering leveren. Graag uw akkoord voor een cabine met mechanische vering aan voorzijde en luchtvering aan achterzijde indien 4-punts luchtvering technisch niet mogelijk is.	Dit is niet akkoord. Eis blijft gehandhaafd.
24	03 - PVE	10	AE-110	Het is ons niet duidelijk wat u met verkoeling bedoeld. Wij kunnen geen stoelen leveren die koude lucht vanuit de airco aanvoeren, wel met een elektrische ventilatie. Wij verzoeken u het woord "verkoeling" te laten vervallen uit de eis.	Met verkoeling wordt elektrische stoelventilatie bedoeld, oftewel elektrisch aangedreven ventilatoren geïntegreerd in de stoel die de chauffeur verkoeling geeft in de rug en zitvlak. Om onduidelijkheid te voorkomen wordt de eis aangepast en luidt: Het voertuig is voorzien van een comfortabele luchtgeveerde chauffeursstoel, voorzien van een slijtvaste en eenvoudig te reinigen lederen bekleding. De stoel is uitgerust met minimaal de onderstaande verstel mogelijkheden: - sneldaalinrichting of "bevrozen" stoelhoogte bij in- en uitstappen; - zitdiepte; - zithoek; - hoek van de rugleuning; - instelbare lenden steun; - instelbare zijdelingse lenden steun; - hoofdsteen; - armsteun; - elektrische ventilatie; - verwarming.
25	03 - PVE	10	AE-113	Is een in het reguliere klimaatsysteem geïntegreerd cabinekoeling een optie i.p.v. dakairco?	Dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
26	03 - PVE	11	AE-116	Zou 1 keer een USB-C aansluiting en 2 keer een USB aansluiting ook volstaan?	Dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
27	03 - PVE	12	AE-132	De door u beschreven uitvoering is niet bij alle truckmerken beschikbaar en ook niet later in te bouwen waardoor u partijen onnodig uitsluit van deelname. Wij verzoeken u vriendelijk om tevens een documentenbak zonder lade op een andere positie toe te staan.	De eis wordt aangepast en luidt: Er is een ruime documentenbak geschikt voor A4 formulieren gemonteerd in de cabine op de tunnel/tegen de achterwand, of midden onder het dashboard middels een schuiflade (boven de tunnel).

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
28	03 - PVE	12	AE-135	Op onze dagcabine reiken de dakspoiler en zijfenders niet even ver. Graag uw akkoord voor de af fabriek geleverde componenten die niet aan dit deel van de eis kunnen voldoen.	Uw suggestie wordt niet overgenomen, de eis blijft gehandhaafd. Zie tevens antwoord op vraag 22.
29	03 - PVE	17	AE-180	Aan het trainen van de gebruikers hangt een bepaald tarief en er geldt een maximum van het aantal deelnemers per sessie. Hierdoor dient inschrijver van te voren te weten welke kosten ingecalculeerd moeten worden. Doordat u hier het woord "tenminste" gebruikt is dat niet mogelijk, in theorie is dit een onbeperkt aantal gebruikers. Wij verzoeken u het juiste of maximum aantal gebruikers te benoemen.	Eis AE-180 wordt aangepast en luidt: Het voertuig wordt afgeleverd met een uitgebreide instructie van het complete voertuig, op locatie van de opdrachtgever, voor 3 gebruikers per voertuig.
30	03 - PVE	17	AE-181	Aan het trainen van monteurs hangt een bepaald tarief en er geldt een maximum van het aantal deelnemers per sessie. Hierdoor dient inschrijver van te voren te weten welke kosten ingecalculeerd moeten worden. Doordat u hier het woord "tenminste" gebruikt is dat niet mogelijk, in theorie is dit een onbeperkt aantal monteurs. Wij verzoeken u het juiste of maximum aantal monteurs te benoemen.	Eis AE-181 wordt aangepast en luidt: Inschrijver verzorgt kosteloos een technische training voor 4 monteurs van de technische dienst van de opdrachtgever inzake de opbouw. De monteurs zijn hierna voldoende gekwalificeerd om onderhoud en reparaties aan de opbouw van het voertuig te mogen en kunnen uitvoeren. Planning na gunning af te stemmen. De monteurs dienen in 2 groepen (2x2) ingepland te worden.
31	03 - PVE	19	E-1a.01	Uitgaande van de volgende gewichten (gebaseerd op aanwezige zaken bij schouwing): vrachtwagen van 12.885 kg, een aanhanger van 4.440 kg en twee containers van elk 2.890 kg, bedraagt het totaalgewicht leeggewicht van de combinatie 20.215 kg. Bij een maximaal toegestaan GVW van 50.000 kg resteert daarmee 29.785 kg laadvermogen. Dit resulteert in een maximaal laadvermogen per container van 14.892,5 kg (met de aslasten maximaal verdeeld). Vandaar de vraag waarom jullie 15.500KG wensen, ook omdat het niet 100% goed te verdelen is over de assen, dus dit het nog lastiger maakt.	Uw beredenering is niet helemaal juist. In uw berekening neem u de container mee in het ledig gewicht van de totale combinatie. Echter is de container en de inhoud hiervan onderdeel van de lading. Er wordt bovendien niet een laadvermogen per container geëist, maar een laadvermogen van het voertuig. In de praktijk heeft de opdrachtgever te maken met zwaar beladen containers die vervoerd moeten worden. Derhalve een minimale eis in laadvermogen en is een hoger laadvermogen wenselijk.
32	03 - PVE	19	E-1a.01	U stelt een laadvermogen van minimaal 15.500kg. Vanuit het maken van berekeningen blijkt dat dit niet haalbaar is. Graag verzoeken wij u de eis aan te passen naar 15.000 kg laadvermogen	Rekening houdend met de gestelde vraag in combinatie met de aanpassing in het minimale GVW (zie vraag 4) wordt eis E-1a.01 aangepast en luidt nu als volgt: Het netto laadvermogen bedraagt ten minste 15.000 kg. Meer is wenselijk.
33	03 - PVE	20	E-1b.01	U vermeld in deze eis twee keer het woord circa bij de afmetingen. Dit is geen exacte definitie waardoor dit een risico vormt voor de inschrijvers aangezien zij geen invloed hebben op afwijkingen in de opgegeven waarde. De wettelijke bepalingen voor lengte en hoogte kennen immers ook niet het woord circa maar zijn absolute waarden die niet overschreden mogen worden. Wij verzoeken u vriendelijk het woord circa uit de eis te laten vervallen te bevestigen dat het risico op afwijkingen van het bestaande materieel bij de aanbestedende dienst ligt.	Zie antwoord op vraag 3.

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
34	03 - PVE	20	E-1b.12	U vermeld in deze eis het woord circa bij de afmetingen. Dit is geen exacte definitie waardoor dit een risico vormt voor de inschrijvers aangezien zij geen invloed hebben op afwijkingen in de opgegeven waarde. De wettelijke bepalingen voor lengte en hoogte kennen immers ook niet het woord circa maar zijn absolute waarden die niet overschreden mogen worden. Wij verzoeken u vriendelijk het woord circa uit de eis te laten vervallen te bevestigen dat het risico op afwijkingen van het bestaande materieel bij de aanbestedende dienst ligt.	Zie antwoord op vraag 3.
35	03 - PVE	26	E-2.01	Het gevraagde laadvermogen is niet haalbaar met het benodigde aantal accu's en het door u gevraagde 25 tons haakarmsysteem. Om een voertuig conform eisen aan te kunnen bieden verzoeken wij u vriendelijk om het laadvermogen aan te passen naar minimaal 13.000kg. Mocht dit bezwaarlijk zijn dan verzoeken wij u om de eis voor het haakarm systeem te wijzigen naar een 18 tons systeem welke zwaar genoeg is voor de te vervoeren containers en een positief effect heeft op het laadvermogen en tevens op het energieverbruik en dus een gunstiger rijbereik.	Rekening houdend met de gestelde vraag in combinatie met de aanpassing in het minimale GVW (zie vraag 4) wordt eis E-2.01 aangepast en luidt nu als volgt: Het netto laadvermogen bedraagt ten minste 13.000 kg. Meer is wenselijk.
36	03 - PVE	26	E-2.06	Bij een elektrisch voertuig vindt het opstartproces plaats via de hoogvoltaccu's, die niet via een 24V-systeem kunnen worden gestart. Hoewel het voertuig beschikt over 24V-accu's voor diverse verbruikers, zijn deze niet geschikt voor het opstartproces. Een hulpstart via een REMA-aansluiting is derhalve niet mogelijk. Kunt u aangeven in hoeverre deze eis bindend is?	Eis E-2.06 is komen te vervallen.
37	03 - PVE	26	E-2.09	Kunnen jullie aanvullende parameters (GTW, gemiddelde snelheid, aantal beremmingen per 100 km, aantal werkdagen inzet voertuig, aantal containers die per dag op- en afgezet worden bij werk op eigen terrein) aanleveren t.g.v. inzet BEV? Bvd.	Wij nemen aan dat u doelt op eis E-2.08. In dat kader is deze vraag beantwoord. Over het aantal beremmingen per 100km heeft de opdrachtgever geen data. Het voertuig zal 5 dagen per week, 50 weken per jaar, worden ingezet. Hierbij mag er vanuit uitgegaan worden dat het voertuig circa 65% van de tijd op en rondom eigen terrein zal worden ingezet, waarbij circa 50 containers op het afgezet worden. Daarnaast zal het voertuig circa 35% van de tijd ingezet worden op regionaal afstand verkeer, waarbij circa 6 containers op het afgezet worden.
38	04 - KG criteria		KG-1a.04	U schrijft hier "diagnose op afstand en de voorwaarden hierbij". Bedoeld u hierbij de voorwaarden vanuit technisch oogpunt om het mogelijk te maken diagnose te stellen? Of de voorwaarden via een DMA om data uit te lezen? Wij verzoeken u meer toelichting te geven over hetgeen u beschreven wilt hebben.	Wij nemen aan dat u KG-1a.03 bedoelt. In dat kader is deze vraag beantwoord. Wij kunnen geen toelichting geven over de beschreven voorwaarden, aangezien wij niet wij niet op de stoel van de inschrijver kunnen en willen zitten. De voorbeelden die u stelt, zouden wellicht voorwaarden kunnen zijn die van toepassing zijn. De invulling van de gunningscriteria is geheel aan de inschrijver en wordt niet voorgeschreven. Eventuele kosten voor de invulling van deze voorwaarden dienen in de inschrijfprijs te zijn inbegrepen gedurende de gehele technische levensduur van het voertuig

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
39	04 - KG criteria		KG-1a.08	<p>In dit gunningscriterium benoemd u onderwerpen van zowel het chassis als de opbouw (punt 1 &amp; 2 vallen onder chassis, de rest onder de haakarm) terwijl in de praktijkbeoordeling het chassis en de haakarm apart van elkaar beoordeeld zullen gaan worden en het complete voertuig immers een samenstel is van twee componenten. Daarbij wordt niet duidelijk bij welk onderdeel u dit wilt gaan beoordelen en is eea afhankelijk van op welk chassis de te beoordelen haakarm is opgebouwd. Daarbij verplicht u om een chassis met vangmuil met juiste specificaties en aansluitingen te tonen wat ook niet altijd beschikbaar is. Ons inziens is dit daarom geen juiste onderverdeling en levert dit onduidelijkheden op en geen eerlijke beoordeling. Wij verzoeken u vriendelijk om het gunningscriterium op te splitsen in aspecten voor het chassis en voor het haakarm systeem. En we verzoeken u om het aan- en afkoppelen te laten vervallen, dit is immers alleen afhankelijk van de gekozen vangmuil met aansluitingen (welke in vele varianten leverbaar zijn voor alle merken) en zegt niets over de kenmerken van het aangeboden chassis zelf.</p>	<p>Voor de aanbestedende dienst is dit, vanwege het grote aantal container op- en afzetbewegingen van de onderhavige voertuigen, gecombineerd met het groot aantal aan- en afkoppelmomenten van de aanhangwagens, een belangrijk onderdeel. Hierbij draait het onder andere om de wijze van het schakelen tussen de voor- en achteruitversnelling, de wijze waarop de (automatische) koppeling aangrijpt, de wijze waarop het voertuig onder (PTO)last minimale rijbewegingen kan maken die gepaard gaan met deze werkzaamheden, etc.</p> <p>Hoe meer het getoonde voertuig aansluit bij het hetgeen uitgevraagd is in het gunningscriterium, des te beter dit beoordeeld kan worden. Daarbij is het toegestaan om met meerdere verschillende voertuigen aan de praktijkbeoordeling deel te nemen, om een en ander goed te kunnen beoordelen. Het is bovendien toegestaan een bestaande aanhangwagen van de opdrachtgever te gebruiken om de container op- en af te zetten en de aanhangwagen aan- en af te koppelen (de pendikte is vermeld in het PVE).</p> <p>Het criterium blijft ongewijzigd gehandhaafd.</p>
40	04 - KG criteria		KG-2.04	<p>U schrijft hier "diagnose op afstand en de voorwaarden hierbij". Bedoeld u hierbij de voorwaarden vanuit technisch oogpunt om het mogelijk te maken diagnose te stellen? Of de voorwaarden via een DMA om data uit te lezen? Wij verzoeken u meer toelichting te geven over hetgeen u beschreven wilt hebben.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 38.</p>
41	04 - KG criteria		KG-2.09	<p>In dit gunningscriterium benoemd u onderwerpen van zowel het chassis als de opbouw (punt 1 &amp; 2 vallen onder chassis, de rest onder de haakarm) terwijl in de praktijkbeoordeling het chassis en de haakarm apart van elkaar beoordeeld zullen gaan worden en het complete voertuig immers een samenstel is van twee componenten. Daarbij wordt niet duidelijk bij welk onderdeel u dit wilt gaan beoordelen en is eea afhankelijk van op welk chassis de te beoordelen haakarm is opgebouwd. Daarbij verplicht u om een chassis met vangmuil met juiste specificaties en aansluitingen te tonen wat ook niet altijd beschikbaar is. Ons inziens is dit daarom geen juiste onderverdeling en levert dit onduidelijkheden op en geen eerlijke beoordeling. Wij verzoeken u vriendelijk om het gunningscriterium op te splitsen in aspecten voor het chassis en voor het haakarm systeem. En we verzoeken u om het aan- en afkoppelen te laten vervallen, dit is immers alleen afhankelijk van de gekozen vangmuil met aansluitingen (welke in vele varianten leverbaar zijn voor alle merken) en zegt niets over de kenmerken van het aangeboden chassis zelf.</p>	<p>Zie antwoord op vraag 39.</p>
42	06 - AIV		Artikel 13.1	<p>Dit artikel stelt dat de opdrachtnemer van rechtswege in verzuim is bij het verstrijken van een fatale termijn. Is de aanbestedende dienst bereid dit te wijzigen in die zin dat verzuim pas intreedt na een schriftelijke ingebrekestelling waarbij een redelijke termijn voor herstel wordt geboden?</p>	<p>Het wijzigingsvoorstel van de inschrijver wordt niet overgenomen voor fatale termijnen (zoals levertijd): bij het verstrijken daarvan treedt verzuim van rechtswege in (artikel 13.1 van de toepasselijke algemene inkoopvoorwaarden). In overige gevallen - in het geval van een toerekenbare tekortschieten in de nakoming van de overeenkomst en/of de toepasselijke algemene inkoopvoorwaarden - geldt artikel 14.1 van de toepasselijke inkoopvoorwaarden en is verzuim pas aan de orde na ingebrekestelling met een redelijke hersteltermijn.</p>

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
43	06 - AIV		Artikel 15	De afgelopen jaren waren er diverse voorbeelden van overmacht ver buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer. Denk aan Brexit, de tekorten aan chips en de coronapandemie. In onze ogen duidelijke voorbeelden van overmacht. Indien opdrachtnemer niet in staat is om de overeenkomst/opdracht (correct en/of tijdig) na te komen als gevolg van dergelijke (niet te voorspellen) uitdagingen, wenst zij zich op overmacht te kunnen beroepen. Kunt u bevestigen dat dit akkoord is?	Niet akkoord. Wat er in de toekomst gaat plaatsvinden is voor niemand zeker. Indien toch ernstige en onverwachte zaken zich voordoen, die daadwerkelijk invloed hebben op bijvoorbeeld de supply chain, dient opdrachtnemer eventuele gevolgen direct met opdrachtgever te bespreken. De opdrachtgever zal, in dergelijke situaties, acht slaan op de omstandigheden van het geval en niet in strijd handelen met de redelijkheid en billijkheid.
44	06 - AIV		Artikel 2.4	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?	Akkoord. De aanbestedende dienst kan instemmen met de toepassing van de fabrieksgarantievoorwaarden van de fabrikant, voor zover deze voorwaarden niet in strijd zijn met bepalingen zoals opgenomen in de aanbestedingsdocumenten en de gesloten overeenkomst. Bij eventuele tegenstrijdigheden prevaleren de Algemene Inkoopvoorwaarden van de opdrachtgever te allen tijde boven de fabrieksgarantievoorwaarden.
45	06 - AIV		Artikel 25.3 en 25.4	U stelt: 'Voor de vervanging van Personeel van Contractant is voorafgaande schriftelijke toestemming vereist van de Gemeente, tenzij directe vervanging van Personeel van Contractant noodzakelijk is. In dat laatste geval kan worden volstaan met mondelinge toestemming van de Gemeente.' Inschrijver acht het niet redelijk dat zij voor iedere in- en uitdiensttreding van haar personeel toestemming dient te vragen aan Aanbestedende Dienst. Inschrijver garandeert dat, indien er vervanging van personeel plaatsvindt, de kennis en kunde gewaarborgd blijven. Daarom verzoeken wij u om artikelen 25.3 en 25.4 buiten toepassing te verklaren. Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie.	Artikel 25.3 en 25.4 worden buiten toepassing verklaard.
46	06 - AIV		Artikel 4.5	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?	De vrijwaring in artikel 4.5 van de toepasselijke algemene inkoopvoorwaarden ziet niet op strafrechtelijke boetes of bestuurlijke sancties die uitsluitend het gevolg zijn van strafbaar/onrechtmatig handelen of nalaten van opdrachtgever. Om die reden kunnen wij dat niet bevestigen. Onder 'verband houden met de Overeenkomst' in artikel 4.5 van de toepasselijke algemene inkoopvoorwaarden wordt verstaan: boetes/sancties die (mede) voortvloeien uit de uitvoering door/voor rekening van inschrijver/opdrachtnemer (waaronder hulppersonen/onderaannemers), ook wanneer die boete/sanctie aan opdrachtgever wordt opgelegd.
47	06 - AIV		Artikel 6.2	Wij onderkennen het belang van keuren. Wij veronderstellen redelijkerwijs dat de daarmee gepaard gaande redelijke kosten aan onze zijde – zoals de inzet van personeel – door de Gemeente wordt vergoed. Kunt u dit bevestigen?	De inzet die redelijkerwijs nodig is om deze medewerking te verlenen in het kader van de (reguliere) keuring/acceptatie maakt onderdeel uit van de verplichtingen van de inschrijver en wordt geacht te zijn verdisconteerd in de inschrijfprijs.  Indien (her)keuringen of extra inspanningen nodig zijn als gevolg van een toerekenbare tekortkoming aan de zijde van de inschrijver, komen de daarmee samenhangende kosten voor rekening van de inschrijver. Uitsluitend indien de opdrachtgever verzoekt om aanvullende keuringen/inzet buiten het reguliere acceptatieproces, kan – na voorafgaande schriftelijke afspraak en akkoord van de opdrachtgever – een vergoeding worden overeengekomen.

**Nota van inlichtingen "Levering haakarmvoertuigen en aanhangwagens" van Avri**

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
48	06 - AIV		Artikel 8	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 van de Algemene Inkoopvoorwaarden ziet uitsluitend op intellectuele eigendomsrechten die ontstaan in het kader van de uitvoering van de overeenkomst, zoals specifiek voor deze opdracht ontwikkelde documentatie, maatwerk of aanpassingen. Bestaande ontwerpen, technologie, knowhow en andere intellectuele eigendomsrechten die door inschrijver zijn ontwikkeld en reeds bestonden voorafgaand aan deze opdracht, blijven eigendom van inschrijver. Het artikel beoogt niet om rechten op dergelijke bestaande intellectuele eigendom over te dragen.
49				<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 (offewel 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>	

Let op: Gewijzigde checklist?  
Bijlagen? Gewijzigd prijsinvalformulier?