



Afkortingen					
Doc.	Type document waar de vraag betrekking op heeft:				
	AL	= Aanbestedingsleidraad			
	PVE	= Programma van eisen			
	MO	= Modelovereenkomst			
	AIV	= Algemene Inkoopvoorwaarden			
	IF	= Inschrijfformulier			
Pag.	Paginanummer van het document waar de vraag of opmerking betrekking op heeft.				
Part./art.	Paragraaf, artikelnummer of eis uit PVE (b.v. A-3) waar de vraag of opmerking betrekking op heeft.				
	CW-A	= CirkelWaarde standaard <i>acceptatie & afkeur</i>			
	CW-T	= CirkelWaarde standaard <i>transportdocumenten & facturatie</i>			
	CW-R	= CirkelWaarde standaard <i>rapportage</i>			
	NVI-1	= Nota van Inlichtingen 1			
	B + letter	= Bijlage A/B/C.....			
Nr.	Doc.	Pag.	Par./art.	Vraag/opmerking	Antwoord
1	AL		diversen	Kan AVU toelichten op welke wijze is vastgesteld dat de combinatie van de gestelde eisen (onder meer maximale afstand tot de overslaglocatie, één eindverwerker, certificeringseisen, bankgarantie, duurzaamheidseisen en contractvoorwaarden) niet leidt tot een onevenredige beperking van de mededinging en voldoet aan het proportionaliteitsbeginsel uit de Aanbestedingswet?	CirkelWaarde heeft veelvuldig contact met haar huidige opdrachtnemers en potentiële partijen in de markt voor OPK. Op basis van deze inzichten concludeert AD dat: * er voldoende partijen de opdracht kunnen uitvoeren en er hiermee sprake is van voldoende mededinging; * dat de gestelde eisen in redelijke verhouding staan tot de aard, omvang en complexiteit van de opdracht. Opdrachtgever wil daarbij zicht hebben op de duurzaamheidsprestaties in de keten, inclusief die van de eindverwerker. Om deze reden is de eis dat er binnen de opdracht gewerkt wordt met één vaste eindverwerker en een vaste eindverwerkingslocatie per regio. Hierdoor ontstaat meer focus op continue verbetering, het behalen van duurzaamheidsprestaties én vergroot dit de betrouwbaarheid van de duurzaamheidsrapportages.
2	AL	6	2.1.3	Kan AVU motiveren waarom is gekozen voor een maximale afstand van 15 km tussen het referentiepunt en de overslaglocatie? Welke objectieve afweging ligt aan deze afstand ten grondslag?	Opdrachtgever verzorgt zelf het transport naar de overslaglocatie in de regio's Amersfoort en Utrecht gebruikmakend van inzamelvoertuigen. Het is voor opdrachtgever zowel economisch als operationeel niet haalbaar om deze voertuigen voor langere afstanden in te zetten. Om deze reden is er voor gekozen om de afstand tussen het referentieadres en de overslaglocatie te limiteren. De keuze voor een afstand minder dan 15 km is hierbij gemaakt o.b.v. een zorgvuldige bedrijfs-economische afweging door opdrachtgever.
3	AL	6	2.1.3	Heeft AVU overwogen om, in plaats van een harde afstandseis, een beoordelingssystematiek toe te passen waarbij grotere afstanden bijvoorbeeld leiden tot een beperkte korting op de inschrijvingsprijs of een lagere EMVI-score? Zo nee, waarom niet?	Ja, dit is overwogen, zie het antwoord op vraag 2.
4	AL	7	2.1.6	Kan AVU motiveren waarom gedurende de gehele contractperiode uitsluitend levering aan één eindverwerker is toegestaan en waarom levering aan meerdere vooraf goedgekeurde eindverwerkers niet wordt toegestaan? Ook bij levering aan meerdere eindverwerkers kan de opdrachtnemer volledige transparantie, volledige traceerbaarheid en volledige verantwoording van de materiaalstromen richting AVU garanderen. Kan AVU toelichten waarom desondanks uitsluitend één eindverwerker wordt toegestaan en welk objectief voordeel dit oplevert voor AVU?	<i>Met verwijzing naar 2.1.6 van de leidraad:</i> Opdrachtgever wil zicht hebben op de duurzaamheidsprestaties in de keten, inclusief die van de eindverwerker. Om deze reden is de eis dat er binnen de opdracht gewerkt wordt met één vaste eindverwerker en een vaste eindverwerkingslocatie per regio. Hierdoor ontstaat meer focus op continue verbetering, het behalen van duurzaamheidsprestaties én vergroot dit de betrouwbaarheid van de duurzaamheidsrapportages.
5	AL	7	2.1.6	Hoe voorziet AVU in de continuïteit van de verwerking indien de gekozen eindverwerker tijdelijk geen capaciteit beschikbaar heeft als gevolg van onderhoud, calamiteiten of productiebeperkingen?	Het is aan opdrachtnemer en niet opdrachtgever om continuïteit van de dienstverlening te borgen. Zie hiertoe o.a. de artikelen 5.3, 8.4 en 9 van de model OVK.
6	AL	7	2.3	Kan AVU motiveren waarom uitsluitend de aanbestedende dienst beschikt over een eenzijdige verlengingsoptie, terwijl de opdrachtnemer gedurende de volledige contractperiode alle commerciële en marktrisico's draagt?	AD heeft weloverwogen voor deze invulling gekozen omdat zij zelf controle wil houden op de looptijd van de overeenkomst. AD heeft het commerciële risico voor inschrijver beperkt door de hoogte van de vergoeding te relateren aan de MOP notering (marktprijs), de mogelijkheid te bieden voor prijsindexatie van de tarieven voor zowel overslag als transport en door een ruime opzegtermijn in acht te nemen. Tevens is het zo dat de initiële looptijd van 4 naar 2 jaar door AD is verkort én zijn de laatste 2 verlengingsmogelijkheden 2-zijdig gemaakt om het risico voor opdrachtnemer nog verder te beperken.
7	AL	15	4.2 E	Kan AVU toelichten op welke wijze de hoogte van de gevraagde bankgarantie is vastgesteld en waarom deze proportioneel wordt geacht ten opzichte van de risico's die AVU daadwerkelijk loopt?	Allereerst merkt AD op dat zij aanvankelijk de eis had voor een borgsom en dus géén bankgarantie. Naar aanleiding van de vragen in de eerste vragenronde heeft AD besloten om de eis voor het vooraf storten van een borgbedrag te laten vervallen. In plaats hiervan komt de eis om een bankgarantie van 15% van de jaarlijkse opdrachtsom. In verband hiermee zijn de leidraad (4.2E en PVE eis A-5i) en de model overeenkomst (art. 15.3) aangepast.
8	AL	17	4.2 H	Kan AVU motiveren waarom uitsluitend een PSO-certificering wordt geaccepteerd en waarom gelijkwaardige vormen van Social Return niet in aanmerking komen?	<i>Met verwijzing naar 4.2H van de leidraad:</i> AD accepteert een aan PSO gelijkwaardig certificaat. Het is aan inschrijver om deze gelijkwaardigheid bij inschrijving aan te tonen, onderbouwd door een onafhankelijke instantie. AD is zelf bevoegd te beoordelen of er sprake is van gelijkwaardige certificaten.
9	AL	24	6.2	Kan AVU toelichten waarom is gekozen voor een verplichting tot het gebruik van elektrische voertuigen of gebruik van HVO-brandstof in plaats van een beoordeling op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde CO ₂ -reductie gedurende het transport?	AD heeft de eis tot het gebruik van elektrisch voertuigen / HVO opgenomen teneinde zo duurzaam mogelijk transport te realiseren. AD neemt daarnaast in haar gunningsmodel de (theoretisch te verwachten) CO ₂ -uitstoot van voertuigen mee door enerzijds rekening te houden met de verschillen in CO ₂ -uitstoot van HVO versus elektrisch en anderzijds door rekening te houden met de transportafstanden.
10	AL	25	6.5	Kan AVU motiveren waarom uitsluitend een opslag op de MOP is toegestaan en een afslag volledig is uitgesloten? Door de huidige kostenontwikkelingen (onder meer loonstijgingen, de vrachtwagenheffing, energie- en transportkosten) is in de markt voor oud papier en karton per saldo steeds vaker sprake van een economisch reële afslag op de MOP in plaats van een opslag. Waarom is desondanks gekozen voor een systematiek waarin uitsluitend een opslag kan worden aangeboden, en hoe verhoudt deze keuze zich tot het proportionaliteitsbeginsel en het waarborgen van een effectieve mededinging?	AD heeft er bewust voor gekozen om de opbrengst voor de grondstof te relateren aan een marktprijs (MOP) die zowel met een opgaande alsook met een neergaande markt meebeweegt en daarmee de risico's voor opdrachtnemer beperkt. AD van mening dat een verplichting tot het opgeven van een opslag ook in de huidige markt realistisch en proportioneel is en nog steeds leidt tot voldoende mededinging.
11	AL	25	6.5	Heeft AVU onderzocht of de verplichte inzet van elektrische voertuigen en/of gebruik van HVO-brandstof mogelijk leidt tot het uitsluiten van vervoerders die door het benutten van retourladingen per saldo een lagere CO ₂ -uitstoot en lagere transportkosten realiseren? Indien ja, wat waren de uitkomsten van deze afweging?	Zowel o.b.v. haar kennis van de markt alsook o.b.v. kennis van wagenparkbeheerders binnen de CirkelWaarde partners, is door AD de conclusie getrokken dat het gebruik van HVO-brandstof voor de meeste transporteurs relatief gemakkelijk uit te voeren is binnen een bestaand wagenpark, waarmee ook retourladingen mogelijk zijn. Daarnaast is het zo dat opdrachtnemer de theoretisch benodigde hoeveelheid HVO-100 dient in te kopen (zie eis A-32) en dus niet voor iedere rit feitelijk met HVO-100 hoeft te rijden. Ook voor elektrische voertuigen achten wij retourladingen mogelijk, hoewel gezien de beperktere actieradius dit meer inspanningen zal vragen. Uiteindelijk is het aan opdrachtnemer om in haar bedrijfsmodel zo goed mogelijk in te spelen op de toenemende marktvraag naar duurzaam transport.

12	AL		6	Kan AVU toelichten op basis van welke objectieve afweging is vastgesteld dat de gekozen weging van het criterium duurzaamheid proportioneel is ten opzichte van de overige gunningscriteria, in het bijzonder de financiële opbrengst voor de deelnemende gemeenten? Welke analyse of onderbouwing ligt aan deze puntentoekenning ten grondslag?	Door AD is bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de waardering van duurzaamheid enerzijds en financiële componenten (opbrengst-/transport-/overslagkosten) anderzijds. De bij AD aangesloten gemeenten kiezen hierbij bewust voor een duurzame invulling van de dienstverlening. Dit is vormgegeven in o.a. het programma van eisen (b.v. de eis voor duurzaam transport) en het gunningsmodel (b.v. het waarderen van zo min mogelijk transportkilometers en het PVA <i>duurzaamheid verweringsketen</i>).
13	AL	24	6.1	De aanbestedende dienst kent een zeer zwaar gunningsgewicht toe aan de CO₂-uitstoot, maar oordeelt uitsluitend de uitstoot tot aan de papierfabriek. De CO₂-uitstoot van de verdere verwerking tot eindproduct en het transport naar de uiteindelijke afnemer blijft buiten beschouwing. Op welke objectieve gronden is ervoor gekozen slechts een deel van de keten te beoordelen, terwijl juist de totale keten bepalend is voor de daadwerkelijke CO₂-footprint? De gehanteerde methodiek lijkt met name geografisch nabijgelegen papierfabrieken te bevoordelen. Dit zegt echter niets over de totale CO₂-uitstoot, aangezien een nabijgelegen fabriek het papier of karton alsnog over grote afstanden kan vervoeren, terwijl een verder gelegen fabriek juist voor een regionale afzetmarkt kan produceren met een lagere totale uitstoot. Kan de aanbestedende dienst aantonen dat deze beoordelingssystematiek daadwerkelijk leidt tot de laagste totale CO₂-uitstoot en niet slechts tot de kortste transportafstand tot aan de papierfabriek? Zo ja, dan verzoeken wij u de onderliggende uitgangspunten, berekeningen en objectieve onderbouwing te verstrekken. Indien deze ontbreken, hoe rechtvaardigt de aanbestedende dienst dan het zware gunningsgewicht van een criterium waarvan niet is aangetoond dat dit leidt tot de meest duurzame oplossing over de gehele keten?	AD heeft er bewust voor gekozen om de duurzaamheid te beoordelen vanaf inzameling tot en met de eindverwerking op basis van een gunningsmodel wat qua complexiteit niet onnodig veel administratieve last creëert voor noch de inschrijvers noch AD zelf. AD oordeelt overigens niet alleen de CO₂-uitstoot t/m de eindverwerking. Het PVA bevat verplichte onderwerpen m.b.t. duurzaamheid waaronder (maar niet uitsluitend) een reductie van CO₂-uitstoot, de reductie van water/energie en de toename van het aandeel hernieuwbare energie in het totale energieverbruik. AD oordeelt middels het PVA inschrijvers hiermee zo breed mogelijk op hun duurzaamheidsimpact verweringsketen.
14	AL		6	Kan AVU aangeven hoeveel marktpartijen naar haar inschatting, uitgaande van de in het bestek opgenomen geschiktheids- en uitvoeringsseisen gezamenlijk, daadwerkelijk in staat zijn een geldige en concurrerende inschrijving in te dienen?	Op basis van haar kennis uit de markt heeft AD geconcludeerd dat er voldoende partijen zijn die kunnen voldoen aan de door AD gestelde eisen en dat hiermee sprake is van voldoende mededinging. Zie tevens het antwoord op vraag 1.
15	AL	6	2.1	Kan AVU nader toelichten op basis van welke objectieve analyse is geconcludeerd dat deze opdracht niet in percelen is opgedeeld? Gelet op het feit dat de dienstverlening reeds is georganiseerd rond drie afzonderlijke overslaglocaties (Amersfoort, Utrecht en Veenendaal), die elk een eigen volume en logistieke stroom kennen, lijkt een perceelindeling per locatie voor de hand te liggen. Op welke gronden is desondanks gekozen voor één integrale opdracht en waarom zijn minder beperkende alternatieven, zoals een perceelindeling per overslaglocatie of regio, niet passend geacht?	Met verwijzing naar 2.1.1 van de leidraad: AD wil vanuit het oogpunt van zowel operationele- en beheerefficiëntie alsook duurzaamheidsvoordelen één opdrachtnemer contracteren. O.b.v. haar kennis uit de markt, concludeert AD dat er voldoende potentiële (MKB-) partijen zijn om de opdracht als geheel uit te kunnen voeren en dat concurrentie tussen inschrijvers niet beperkt wordt door het samenvoegen van mogelijke opdrachten. Zie tevens het antwoord op vraag 1.
16	AL	6	2.1	Kan AVU inzichtelijk maken welke afweging is gemaakt in het kader van artikel 1.5 van de Aanbestedingswet 2012 ten aanzien van het al dan niet opdelen van de opdracht in percelen? In het bijzonder verzoeken wij toe te lichten hoe is vastgesteld dat de voordelen van één integrale opdracht opwegen tegen de beperking van de toegang voor marktpartijen die wel één of meerdere locaties kunnen bedienen, maar niet de volledige opdracht.	Zie de antwoorden op vragen 1 en 15.
17	AL	6	2.1	Op welke marktanalyse of marktconsultatie baseert AVU de conclusie dat er voldoende (MKB-) partijen zijn die de volledige opdracht zelfstandig kunnen uitvoeren? Kan AVU aangeven hoeveel marktpartijen volgens haar aan deze voorwaarde voldoen en op welke gegevens deze conclusie is gebaseerd?	Zie het antwoord op vraag 1. Aanvullend geldt dat een inschrijver de opdracht niet zelfstandig hoeft uit te voeren, maar deze tevens in combinatie of gebruikmakend van derden (als dan niet met een beroep op hun draagkracht) kan uitvoeren.
18	AL	6	2.1.3	In de leidraad wordt voorgeschreven dat de op-/overslaglocatie voor de regio Amersfoort en Utrecht zich binnen een straal van maximaal 15 km van de opgegeven referentieadressen moet bevinden. Deze eis lijkt de mededinging aanzienlijk te beperken. Het is in de praktijk nagenoeg onmogelijk om binnen deze zeer beperkte straal een geschikte op-/overslaglocatie te realiseren of beschikbaar te hebben. Hierdoor worden potentiële inschrijvers zonder bestaande locatie in dit gebied feitelijk uitgesloten van deelname. Kunt u gemotiveerd toelichten: • waarom is gekozen voor een maximale afstand van slechts 15 km; • op welke wijze is oordeeld dat deze eis proportioneel is en voldoende ruimte laat voor marktwerking; • en bent u bereid, mede gezien het feit dat de opdracht reeds sterke financiële en duurzaamheidsprikkels bevat voor het minimaliseren van transportafstanden, de maximale afstand te verruimen naar ten minste 50 km, zodat meerdere marktpartijen een reële mogelijkheid hebben om aan de aanbesteding deel te nemen?	A) Zie het antwoord op vraag 2. B) Zie het antwoord op vraag 1 en tevens de aanvulling in het antwoord op vraag 17 welke inschrijvers de mogelijkheid biedt om overslag voor de regio's Amersfoort en Utrecht met behulp van derden vorm te geven. C) Zoals in het antwoord op vraag 2 onderbouwd, is het voor opdrachtgever niet economisch / operationeel haalbaar om het afstandscriterium te verruimen van minder dan 15 km naar minder dan 50 km. Zij is hier derhalve niet toe bereid.
19	AL	6	2.1.3 en 2.1.4	In paragraaf 2.1.3 is opgenomen dat voor regio Veenendaal gebruik wordt gemaakt van de overslaglocatie aan de Radonstraat 24 te Ede, welke door opdrachtgever wordt beheerd. Daarnaast is in paragraaf 2.1.4 opgenomen dat opdrachtgever zich, afhankelijk van de geografische ligging van de be-/eindverwerkingslocatie van opdrachtnemer, het recht voorbehoudt om voor bepaalde gemeenten of routes de grondstof rechtstreeks vanuit de route-inzameling naar de be-/eindverwerkingslocatie te transporteren. Kan opdrachtgever bevestigen dat inschrijvers voor regio Veenendaal oplossingen mogen aanbieden waarbij de grondstof rechtstreeks wordt aangeleverd op een bewerkings- en/of eindverwerkingslocatie, indien daarmee aantoonbaar minder overslaghandelingen, minder transportbewegingen en een duurzamere en efficiëntere verweringsketen worden gerealiseerd? Indien dit niet is toegestaan, verzoeken wij opdrachtgever toe te lichten op welke wijze dit zich verhoudt tot de in paragraaf 2.1.4 genoemde mogelijkheid om logistieke stromen rechtstreeks naar een be-/eindverwerkingslocatie te leiden wanneer dit gelet op de geografische ligging doelmatig is	AD eist dat de overslag voor de regio Veenendaal alléén plaatsvindt via de eigen locatie in Ede. AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
20	AL	17	4.2.H	In paragraaf 4.2H wordt een PSO-certificaat of gelijkwaardig certificaat gevraagd. Kan opdrachtgever nader specificeren welke objectieve criteria worden gehanteerd bij de beoordeling van gelijkwaardigheid en welke alternatieve certificeringen, keurmerken of aantoonbare maatregelen op het gebied van sociaal ondernemerschap als gelijkwaardig worden geaccepteerd? En kan opdrachtgever bevestigen dat een inschrijver die niet beschikt over een PSO-certificaat, maar aantoonbaar invulling geeft aan sociaal ondernemerschap en arbeidsmarktparticipatie, aan deze eis kan voldoen indien de gelijkwaardigheid voldoende wordt onderbouwd?	AD bevestigt dat zij een aan PSO gelijkwaardig certificaat accepteert. Certificatie is hierbij een vereiste. Het is aan inschrijver zelf om bij inschrijving aan te tonen waarom zij een alternatief certificaat als gelijkwaardig ziet. Hiervoor dient inschrijver een onafhankelijke instantie in te schakelen die deze gelijkwaardigheid kan aantonen. AD is zelf bevoegd te beoordelen of er sprake is van een gelijkwaardig certificaat.
21	AL	15	4.2.E	In 4.2 E is opgenomen dat inschrijvers een borg dienen te betalen van 15% van de totale jaarlijkse opdrachtsom: Gaat de aanbestedende dienst ermee akkoord om deze eis te laten vervallen? Onze onderneming beschikt aantoonbaar over een zeer solide financiële positie en is voldoende kapitaalkrachtig om haar contractuele verplichtingen na te komen. De gevraagde borg leidt daardoor tot onnodige administratieve lasten en kosten, zonder dat dit een wezenlijke beperking van het risico voor de opdrachtgever oplevert	AD gaat niet akkoord met uw voorstel. Het is voor AD niet eenvoudig mogelijk om per inschrijver de financiële positie te beoordelen. Aanvullend zie het antwoord op vraag 7.

22	MO	6	13.1 en 13.2	Gaat de aanbestedende dienst ermee akkoord dat voor beiden partijen dezelfde aansprakelijkheid geldt? Zo niet, kan de aanbestedende dienst dan gemotiveerd uitleggen waarom een verschil in de aansprakelijkheid te rechtvaardigen is?	AD gaat niet akkoord met uw voorstel. Ons inziens zijn de aansprakelijkheden gelijkwaardig naar rato van de rollen die partijen in de overeenkomst hebben.
23	MO	6	13.8	Kan de aanbestedende dienst ermee instemmen om dit artikel in zijn geheel te laten vervallen? Een boete is wat ons betreft totaal niet passend voor de duurzame relatie welke partijen wensen aan te gaan. Indien de aanbestedende dienst dit artikel wenst te handhaven, kan de boete dan behoorlijk worden gematigd zodat het overeenstemt met de onderliggende opdracht? Daarnaast ontvang wij graag een gemotiveerde onderbouwing van uw beslissing.	Voor AD staat de hoogte van de boete in een redelijke verhouding tot haar belang m.b.t. de continuïteit van de dienstverlening. AD wijzigt de hoogte van het boetebedrag derhalve niet. AD benadrukt hierbij dat zij opdrachtnemer altijd eerst zal aanspreken op het niet nakomen van afspraken, en afhankelijk van de situatie, een redelijke termijn tot herstel zal bieden.
24	PVE	18	Eis: A-25	Indien de index uit de Marktberichten Oud Papier (MOP) door marktontwikkelingen resulteert in een negatieve waarde (kosten voor verwerking in plaats van een opbrengst voor Opdrachtgever), brengt Opdrachtnemer deze kosten in rekening bij Opdrachtgever. Kunt u bevestigen dat Opdrachtgever in een dergelijke marktsituatie de factuur van Opdrachtnemer voor deze verwerkingskosten zal voldoen?	AD bevestigt dat indien de opbrengstprijs (zijnde de som van de actuele MOP-notering plus de opslag waarmee opdrachtnemer heeft ingeschreven) negatief is, zij dit negatieve bedrag aan opdrachtnemer zal vergoeden.
25	MO	5	10.3	Door vrijwel alle ketenrisico's uit te sluiten van overmacht, wordt de inschrijver gedwongen een hoge risico-opslag in de prijs te verwerken. Is de opdrachtgever bereid artikel 16.2 van de CirkelWaarde Inkoopvoorwaarden of artikel 10.3 in de Modelovereenkomst aan te passen zodat onvoorzien, onvermijdbare transport- en toeleveringsproblemen wél als overmacht gelden?	AD gaat niet akkoord met uw voorstel.
26	AL	6	2.1.5	Artikel 2.1.5 vraagt om maatregelen voor het detecteren en verwijderen van lachgascilinders. Het innemen en verwerken van drukhouders/lachgascilinders valt buiten de milieuvergunning van reguliere verwerkers van papier en karton en vormt een ernstig veiligheidsrisico. Is Opdrachtgever bereid te bepalen dat bij het aantreffen van lachgascilinders de vracht mag worden afgekeurd en op kosten van Opdrachtgever retour kan worden gestuurd of door een gespecialiseerde derde wordt afgevoerd?	Ondanks dat opdrachtgever zich inspanst om te voorkomen dat lachgascilinders in de grondstof zitten, kan zij dit helaas niet uitsluiten. Zoals in 2.1.5 van de leidraad reeds aangegeven, zijn er de afgelopen jaren alleen in de gemeente Nieuwegein lachgascilinders aangetroffen. Het betreft hier gemiddeld circa 100 lachgascilinders per jaar waarbij de huidige dienstverlener van de overslag in de regio Utrecht de cilinders detecteert en verwijdert. Om deze reden vraagt zij opdrachtnemer om, indien zij dit nodig acht en als onderdeel van haar dienstverlening, maatregelen te nemen om de lachgascilinders te detecteren en verwijderen. Het is aan opdrachtnemer hoe zij dit het beste kan uitvoeren (waarbij afvoer naar een derde tot haar mogelijkheden behoort). Hierbij is inschrijver gerechtigd om de kosten voor detectie en verwijdering mee te nemen in haar aan te bieden verwerkingstarief. Een eventuele aanwezigheid van lachgascilinders kan derhalve geen reden voor afkeur zijn.
27	CW-A	3	B2-melding afkeur	Hoe definieert Opdrachtgever de term '4 kantooruren' voor de melding van afkeur exact? Kunt u bevestigen dat bij lossingen aan het einde van de werkdag (bijv. na 16:00 uur) of op zaterdag, de termijn van 4 kantooruren begint te lopen vanaf het eerstvolgende kantooruur op de eerstvolgende werkdag (maandag 08:00 uur)?	AD verstaat onder kantooruren de tijdsperiode van 09:00-17:00 op ma t/m vr. Als bijvoorbeeld op ma t/m vr om 16:30 een vracht wordt gewogen, start de termijn om 16:30 (half uur) en gaat de termijn verder op 09:00 de volgende werkdag. Indien op zaterdag een vracht gewogen wordt, start de termijn maandag om 09:00.
28	PVE	18	A-16, A-17 en A-18	De eisen A-16 en A-17 schrijven zeer strikte maximale wacht- en lostijden voor de inzamelvoertuigen voor. Wat is de procedure indien meerdere gemeentelijke inzamelvoertuigen zich, door logistieke keuzes in de inzameling aan de zijde van de opdrachtgever, tegelijkertijd melden bij de poort, waardoor deze wachttijden buiten de schuld van de verwerker om worden overschreden? Kunt u bevestigen dat in deze voorkomende situatie dit geldt dit als overmacht en dat de door u genoemde kosten van € 90,- per uur in eis A-18 niet van toepassing zijn.?	AD sluit niet uit dat meerdere (inzamel)voertuigen zich min of meer gelijktijdig bij de poort kunnen melden, waarbij dit zowel (inzamel)voertuigen van opdrachtgever als van andere klanten van opdrachtnemer kunnen zijn. Opdrachtnemer heeft de mogelijkheid om haar wacht- en lostijden te beïnvloeden bijvoorbeeld middels het inzetten van (al dan niet tijdelijke) extra weeg-/loscapaciteit. AD kan derhalve niet bevestigen dat zij de door u beschreven situatie voor opdrachtnemer als overmacht wordt gezien.
29	MO	3	art. 4.2	Mag Inschrijver, gezien de mogelijke tegenspraak, ervan uitgaan dat u wijzigingen in de Nota van Inlichtingen die de conceptovereenkomst betreffen, aanpast in de definitieve overeenkomst?	AD zal de model overeenkomst aanpassen o.b.v. de NVI, daar waar van toepassing.
30	MO	3	art. 6.2	In een concern, waar Opdrachtnemer deel van uitmaakt, werken verschillende entiteiten samen met het doel de dienstverlening uit te voeren. Kunt u in dat licht ermee instemmen dat een derde, in de zin van dit artikel, niet groepsentiteiten betreft die deel uitmaken van dezelfde groep als Opdrachtnemer?	Ook wanneer sprake is van entiteiten binnen een concern, betreft dit juridisch gezien afzonderlijke rechtspersonen met eigen verplichtingen, risico's en aansprakelijkheden. AD beschouwt dergelijke entiteiten als derden in de zin van dit artikel.
31	MO	4	art. 7.4	U garandeert geen vaste samenstelling van de grondstof. Welke concrete maatregelen neemt de gemeente in voorkomende geval(len) om ervoor te zorgen dat de samenstelling van de materiaalstroom binnen de afgesproken acceptatiecriteria blijft?	Gemeenten en haar inzameldiensten besteden veel aandacht aan de kwaliteit van de grondstof. AD kan u echter niet aangeven óf en zo ja welke concrete maatregelen zij neemt op (toekomstige en nu nog niet bekende) beleidswijzigingen zoals genoemd in art. 7.4 van de modelovereenkomst. AD bevestigt dat ook dan de PRN-acceptatiecriteria leidend zullen zijn.
32	MO	4	art. 7.2	U geeft aan dat de opgegeven volumes (ca. 45 kton/jaar) louter indicatief zijn en dat geen garanties worden afgegeven. Kunt u bevestigen dat, indien het feitelijke aan te leveren volume substantieel (bijv. meer dan 20%) afwijkt van het geprognoseerde volume, partijen in redelijkheid overleg zullen voeren over de financiële en operationele consequenties hiervan voor de tarieven?	AD kan dit niet bevestigen.
33	MO	5	art. 13.8	In artikel 13.8 stelt u een boete van € 10.000,- per dag in bij het niet of onjuist uitvoeren van werkzaamheden, onverminderd het recht om aanvullende schadevergoeding te vorderen. Het cumuleren van boetes en volledige schadevergoeding is disproportioneel. Bent u bereid te bepalen dat verbeurde boetes in mindering worden gebracht op een eventueel verschuldigde schadevergoeding, en de totale aansprakelijkheid onder de overeenkomst te maximaliseren tot 1x de jaarlijkse opdrachtsom?	Het eisen van een boete en schadevergoeding zijn voor AD twee losstaande instrumenten die zien op andere situaties. AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
34	MO	8	art. 15.3	U eist een contante storting van een borgbedrag ter grootte van 15% van de totale jaarlijkse opdrachtsom uiterlijk 4 weken voor start van de opdracht. Een contante storting trekt een zeer zware en disproportionele wissel op de liquiditeit van de opdrachtnemer. Bent u bereid om in plaats van een contante storting een bankgarantie of een moedermaatschappijgarantie (403-verklaring) te accepteren?	Zie het antwoord op vraag 7.
35	MO	6	art. 13.6	Kan worden volstaan met het aanleveren van een verzekeringscertificaat om aan te tonen dat wij beschikken over een verzekering voor bedrijfsaansprakelijkheid?	AD gaat akkoord met inzage in een verzekeringscertificaat i.p.v. de volledige polis, zolang deze de meest essentiële basisinformatie bevat, zoals de dekking, begin- en einddatum eindigt, verzekeraar, soort dekking, limieten etc.
36	MO	5	art. 13.1	De aansprakelijkheid is onbeperkt, hetgeen disproportioneel is. Kunt u de aansprakelijkheid beperken tot een bedrag van €1.000.000,- per gebeurtenis en per jaar? Zo nee, welk maximum wenst u op te nemen?	In de leidraad 4.2D zijn reeds de minimaal te verzekeren bedragen m.b.t. bedrijfsaansprakelijkheid gespecificeerd. AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
37	CW-A	3	B2-melding afkeur	U vermeldt hier dat een afkeur binnen 4 kantooruren ná het wegen gemeld moet worden, waarna de vracht als geaccepteerd wordt beschouwd. Bij gestorte bulkvrachten wordt niet-productgebonden vervuiling echter vaak pas zichtbaar tijdens de bewerking later op de dag. Bent u bereid deze meldingstermijn te verruimen naar 24 uur na lossing?	Nee, AD is hier niet toe bereid, zij hanteert standaard deze termijn. AD acht het realistisch om niet-productgebonden vervuiling te constateren binnen 4 kantooruren ná weging. Door langere tijd te wachten neemt daarbij het risico toe dat vrachten van verschillende ondoeners met elkaar vermengd raken en daarmee het risico op een onterechte toewijzing van de vervuiling aan één specifieke vracht.

38	MO	8	art. 16.5	In een concern, waar Opdrachtnemer deel van uitmaakt, werken verschillende entiteiten samen met het doel de dienstverlening uit te voeren. Kunt u in dat licht ermee instemmen dat een derde, in de zin van dit artikel, niet groepsentiteiten betreft die deel uitmaken van dezelfde groep als Opdrachtnemer?	AD begrijpt uw vraag niet in de context van art. 16.5. <i>Ter verduidelijking:</i> het betreft hier eisen m.b.t. een mogelijke wijziging van de overdrachts-, be- of eindverwerkingslocatie van opdrachtnemer. Dit is slechts mogelijk indien opdrachtgever een onderbouwd voorstel heeft goedgekeurd waarbij zij o.a. zal toetsen of voldaan wordt aan de voorwaarden zoals gesteld in de aanbestedingsdocumenten). AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
39	MO	7	art. 14.5 & 14.7	De indexering van transport- en overslagtarieven vindt volgens de overeenkomst voor het eerst plaats op 1 januari 2028. Aangezien tussen de datum van inschrijving (september 2026) en de start van de werkzaamheden (1 januari 2027) al een periode van circa 3 à 4 maanden zit waarin loon- en brandstofkosten kunnen stijgen, verzoeken wij u om de eerste indexering per 1 januari 2027 toe te passen. Kunt u hiermee instemmen?	AD gaat er vanuit dat inschrijvers voor de relatief korte periode van 3 maanden een inschatting kan maken van de ontwikkeling van haar kosten en dit verdisconteert in haar inschrijving. AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
40	AL	12	par. 3.8	Indien de als tweede geëindigde inschrijver de overeenkomst gegund krijgt via de wachtkamerconstructie (binnen 6 maanden na definitieve gunning), mag deze inschrijver zijn inschrijfprijzen dan indexeren conform de indexeringsformule in de overeenkomst voor de periode dat de wachtkamerconstructie heeft geduurd?	In de door u beschreven situatie kan de opdrachtnemer na 6 maanden indexeren conform de in de model overeenkomst 14.7 beschreven indexatiemethodiek.
41	AL	12	par. 3.11	Kunt u aangeven welke specifieke functies zitting hebben in het beoordelingsteam voor de kwalitatieve criteria (Plan van Aanpak KDI), en op welke wijze u borgt dat zij de plannen van aanpak geanonimiseerd en objectief beoordelen?	Het beoordelingsteam zal bestaan uit minimaal 3 van de in par. 3.11 van de leidraad genoemde functionarissen. De PVA's zijn niet noodzakelijk geanonimiseerd t.b.v. de beoordeling. Elk lid zal een individuele beoordeling uitvoeren en onderbouwen, waarna het team in consensus tot een gezamenlijke beoordeling zal komen. In 6.1 van de leidraad is beschreven welke elementen (zoals de uitvraag/doelstellingen, beoordelingsaspecten, meerwaarde) daarbij van belang zijn. De leden van het team worden vooraf niet op de hoogte gesteld van de inhoud van het inschrijfformulier van de betreffende inschrijver.
42	MO	9	art. 17.3.d	De aanvraag van een faillissement kan als drukmiddel worden ingezet zonder dat er sprake is van een financiële situatie die dient te leiden tot een faillissement. Wilt u dit aanpassen zodat dit alleen geldt bij een uitgesproken faillissement? Zo nee, waarom niet?	AD begrijpt uw vraagstelling niet. Naar onze mening kan een aanvraag van een faillissement alleen aangevraagd worden in geval van een slechte financiële situatie van opdrachtnemer. Derhalve handhaaft AD de tekst van 17.3d.
43	MO	5	art. 10.3	Gezien de huidige klimaatontwikkelingen is het niet proportioneel een te hoge en/of te lage waterstand als niet zijnde overmachtssituatie te beschouwen. Bent u bereid dit aan te passen?	AD vindt dit proportioneel gezien haar grote belang m.b.t. continuïteit in afvoer en omdat opdrachtnemer in geval van een te lage waterstand alternatieven heeft bijvoorbeeld de mogelijkheid om tijdelijk extra op te slaan of vaartuigen met een lagere belading/diepgang in te zetten. AD is derhalve niet bereid het artikel aan te passen.
44	MO	7	14.7	In de modelovereenkomst is bepaald dat het overslagtarief wordt geïndexeerd volgens de formule waarbij 50% van het tarief vast blijft en slechts 50% wordt aangepast aan de ontwikkeling van de CPI. Hierdoor werkt een stijging van de CPI feitelijk slechts voor de helft door in het overslagtarief. Wij achten dit niet passend, aangezien ook de kosten die ten grondslag liggen aan het volledige overslagtarief gedurende de looptijd aan prijsontwikkelingen onderhevig zijn. Bent u bereid de indexeringssystematiek aan te passen zodat 100% van het overslagtarief wordt geïndexeerd op basis van de CPI, oftewel het volledige CPI-percentages wordt toegepast op het geldende overslagtarief? Zo nee, kunt u gemotiveerd toelichten waarom slechts 50% van het overslagtarief voor indexering in aanmerking komt?	AD heeft voor de indexeringsmethodiek gekozen omdat deze opdrachtnemer stimuleert om (de efficiëntie) van haar proces continue te verbeteren. Een volledige indexatie zou deze prikkel verminderen. Daarnaast bestaan de kosten van de overslaginstallatie voor een deel uit kapitaallasten (investering met een vaste afschrijving). AD gaat derhalve niet akkoord met uw voorstel.
45	AL	7	2.3	De overeenkomst kent na de initiële looptijd twee eenzijdige verlengingsopties van telkens één jaar, waarna pas sprake is van tweezijdige verlengingsopties. Gelet alle onzekerheden in de markt, logistieke kosten, energieprijzen en overige niet door opdrachtnemer beïnvloedbare marktontwikkelingen, kan opdrachtnemer de financiële gevolgen van een verlenging meerdere jaren vooraf niet volledig overzien. Bent u bereid ook de eerste twee verlengingsopties tweezijdig te maken, zodat zowel opdrachtgever als opdrachtnemer bij iedere verlenging kunnen beoordelen of voortzetting onder de geldende condities verantwoord is? Zo nee, waarom niet?	AD gaat niet akkoord met uw voorstel, zie het antwoord op vraag 6.
46	AL	7	2.1.5	De kosten voor verwijdering en verwerking van lachgascilinders moeten meegenomen worden in het verwerkingstarief van OPK. Daardoor zouden onbeperkt lachgascilinders kunnen worden aangeleverd waar dan de opdrachtnemer de kosten en risico's van moet dragen. Wij vinden dat een vreemde manier van verleggen van de kosten en risico's van degene die het afval zuiver dient aan te leveren naar degene die verwerker is van OPK en niet van lachgascilinders. De verwerker van het OPK wordt hierdoor opgezadeld met een kostenpost en risico's die niet te overzien zijn en wat in de basis niet het probleem mag worden van de verwerker. Wij snappen dat het een probleem is, maar zouden het eerlijker en ethisch meer verantwoord vinden als het probleem niet simpel wordt doorgeschoven, maar dat samen gewerkt kan worden aan het oplossen van het probleem en de kosten daar komen te liggen waar het vandaan komt en dat deze niet onbeperkt doorgeschoven kunnen worden. Bent u bereid dit standpunt te wijzigen op zo'n manier dat door de ontdoener/opdrachtgever de werkelijke kosten worden betaald voor de verwijdering en verwerking van de lachgascilinders i.p.v. te verwachten dat de kosten zijn opgenomen in het verwerkingstarief voor OPK? Zo nee, waarom niet?	AD is het niet met uw stelling eens dat hier een probleem wordt verschoven. Zie verder vraag 26.
47	AL	7	2.1.5	Lachgascilinders horen niet in aangeleverd OPK te zitten en kunnen zelfs leiden tot gevaarlijke situaties met grote financiële gevolgen. De opdrachtnemer wordt niet alleen verantwoordelijk gemaakt voor detectie, verwijdering en verwerking van lachgascilinders, maar opdrachtgever sluit tevens aansprakelijkheid uit voor schade als gevolg van dergelijke cilinders. Bent u bereid deze risicoverdeling te heroverwegen en de aansprakelijkheid van opdrachtnemer te beperken tot redelijkerwijs te treffen detectie- en verwijderingsmaatregelen, zodat uitzonderlijke schade door verborgen gevaarlijke voorwerpen niet volledig voor rekening en risico van opdrachtnemer komt?	AD gaat niet akkoord met uw voorstel.
48	AIV	10	15.1	Artikel 15.1 bepaalt dat opdrachtnemer bij iedere niet, niet-tijdige of niet-behoorlijke nakoming zonder nadere ingebrekestelling in verzuim is en dat opdrachtgever de overeenkomst onmiddellijk kan beëindigen of ontbinden. Bent u bereid hieraan een redelijke hersteltermijn na schriftelijke ingebrekestelling te verbinden, behoudens situaties waarin herstel redelijkerwijs niet mogelijk is of de continuïteit/ acuut veiligheidsbelang onmiddellijke maatregelen vereist?	De door u gevraagde hersteltermijn is reeds voorzien in art. 17.3 eerste bullet van de model overeenkomst.

49	PVE	20	A34	Kunt u toelichten hoe u A34 bedoelt i.r.t. A32 m.b.t. HVO 100? In A32 gaat het om de hoeveelheid HVO100 per kwartaal, maar in A34 lijkt het per transport te worden beoordeeld.	Eis A-34 voorziet in de mogelijkheid voor opdrachtgever om een boete in rekening te brengen indien opdrachtnemer het transport niet uitvoert conform de duurzame transportvorm waar hij mee heeft ingeschreven (KD2A/B/C) óf als een transportmiddel niet aan de Euro VI/ fase V norm voldoet. Indien is ingeschreven met HVO-100 dan dient opdrachtnemer dit per kwartaal aan te tonen, zoals beschreven in eis A-32. Voor elke rit (gewogen gemiddelde afstand op jaarbasis voor de hele opdracht) waarbij niet aangetoond kan worden dat er specifiek voor opdrachtgever de corresponderende hoeveelheid HVO-100 is ingekocht, geldt dat opdrachtgever gerechtigd is een boete van €500,- in rekening te brengen.
50	AL	17	H	Wordt een eindverwerker gezien als onderaannemer die over een PSO certificaat dient te beschikken?	Het is aan inschrijver welke samenwerkingsvorm hij kiest met de eindverwerker (indien de inschrijver niet zelf de eindverwerker is): dit kan door het vormen van een combinatie óf een eindverwerker in te schakelen waarbij er een beroep op hun draagkracht wordt gedaan (zie naar 2.1.6 van de leidraad). In beide gevallen dient de eindverwerker over een PSO certificaat te beschikken.
51	AL	15	E	Er dient een borgbedrag betaald te worden van 15% van de totale jaarlijkse opdrachtsom. Naast dat niet duidelijk is wat de jaarlijkse opdrachtsom is met een MOP die jaarlijks anders kan zijn (de laatste jaren waren verschillen mogelijk van meer dan € 100 per ton), gaat dit over een astronomisch bedrag dat de half miljoen Euro ver te boven gaat. Dat is daarmee een enorme aanslag op de liquiditeitspositie van een onderneming en voor velen niet verantwoord c.q. haalbaar. Een borgstelling is sowieso helemaal niet gebruikelijk in Nederland. Andersom als het gaat over afvalstromen waar de aanbestedende dienst voor moet betalen aan opdrachtnemer worden door de opdrachtgever ook geen borgbedragen gestort. Waarom nu dan wel? Als het gaat over het beperken van financiële risico's dan zijn er toch ook wel andere methodes te bedenken, die minder ingrijpend zijn voor de opdrachtnemer en minder beperkingen oplevert voor inschrijven? Te denken valt aan wekelijkse facturatie, korte betalingstermijn, enz. Wij verzoeken u de verplichting van de borgbetaling te heroverwegen o.b.v. het vorenstaande. Bent u bereid de borgbetaling te laten vervallen of zodanig aan te passen dat het de liquiditeitspositie van opdrachtnemer niet aantast? Zo nee, waarom niet?	Zie allereerst het antwoord op vraag 7. De jaarlijkse opdrachtsom t.b.v. de bankgarantie wordt bepaald o.b.v. de opbrengstprijs (MOP + opslag) op het moment van inschrijven én het geprognostiseerde jaarvolume.
52	AL	24	6.2, 6.6	•Bij 6.2 <i>Fictieve CO2-kosten transport</i> staat: Het jaarlijkse beoordelingsbedrag (afgerond op nul decimalen) voor de CO2-kosten transport wordt als volgt bepaald: $Emissiefactor / 1.000 * tonkm/jr * 150$ •Bij 6.6 <i>Beoordelingsbedrag CO2-kosten transport (fictieve kosten)</i> staat: $CO2\ uitstoot / ton\ OPK * CO2\ -tarief * jaarvolume$ Volgens ons zijn dat twee verschillende formules/rekensommen, waarbij de uitleg bij 6.2 het meest logische lijkt! Welke moeten we aanhouden? Daarbij: de bovenstaande berekeningen gaan uit van 1 jaar en het CO2 verhaal eigenlijk over de looptijd moet gaan... Kan hier duidelijkheid ingebracht worden?	Zowel in 6.2 als in 6.6 van de leidraad wordt aangegeven hoe het jaarlijkse beoordelingsbedrag voor de fictieve CO2-kosten transport te berekenen. Beide berekeningen hebben een verschillend startpunt maar komen tot exact dezelfde uitkomst. Ter verduidelijking onderstaande toelichting: <u>Berekening 6.2:</u> De totale hoeveelheid jaarlijkse CO2-uitstoot wordt vastgesteld door de emissiefactor, uitgedrukt in [kg CO2 / tonkm], te vermenigvuldigen met de jaarlijkse hoeveelheid tonkm. Hiertoe wordt de emissiefactor eerst omgezet in [ton CO2 / tonkm] door te delen door 1.000. Hierna wordt de berekende jaarlijkse uitstoot in ton CO2 vermenigvuldigt met het CO2-tarief (in Euro/ton) om het jaarlijkse beoordelingsbedrag te berekenen. <u>Berekening 6.6:</u> Deze berekening maakt gebruik van een tussenstap. Eerst wordt de CO2-uitstoot per ton OPK berekend door de emissiefactor, in [kg CO2/tonkm] te vermenigvuldigen met de afstand. Hiermee wordt de emissie feitelijk uitgedrukt in een uitstoot per ton OPK. De jaarlijkse uitstoot wordt berekend door de CO2 uitstoot per ton OPK om te zetten van [kg CO2/ton OPK] naar [ton CO2/ton OPK] en te vermenigvuldigen met het jaarvolume OPK. Hierna wordt het jaarlijkse beoordelingsbedrag berekend door de uitstoot (in ton CO2) te vermenigvuldigen met het CO2-tarief (€150 Euro/ton CO2). In het inschrijfformulier kunt u de uitwerking van 6.6. stap voor stap volgen o.b.v. de afstanden en transportvorm waarmee u inschrijft. In de beoordeling worden alle parameters (zoals jaarvolume OPK, transportvorm etc.) constant gehouden. Om deze reden is er door AD voor gekozen om in de berekening van het <i>Beoordelingsbedrag inschrijfformulier</i> van één jaar uit te gaan.