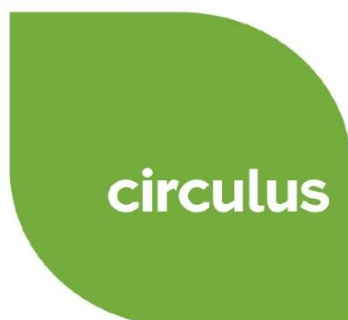




Nota van Inlichtingen

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig”

Datum: 11-09-2026

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 van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	4	Planning	Gelet op de omvang en complexiteit van de aanbesteding en het belang van een zorgvuldige en volledig onderbouwde inschrijving, verzoeken wij u een aanvullende vragenronde in te lassen. Dit geeft inschrijvers de gelegenheid om, na bestudering van de beantwoording van de eerste vragenronde, aanvullende en technische vragen te stellen. Kunt u akkoord gaan met het inlassen van een extra vragenronde?	Er zal geen extra vragenronde ingelast worden. Er is bewust veel ruimte gelaten tussen publicatie en moment van vragen stellen om inschrijvers in de gelegenheid te stellen om zich goed in te lezen. Echter zoals gesteld in Hoofdstuk III, paragraaf C van de aanbestedingsleidraad, staat het inschrijvers vrij om na het publiceren van de nota van inlichtingen aanvullende vragen te stellen. Deze aanvullende vragen mogen alleen gesteld worden over de gegeven antwoorden in de nota van inlichtingen. Opdrachtgever zal dan bepalen of er nog een 2e nota van inlichtingen noodzakelijk is.
2	00 - Leidraad	5	B. ALGEMENE BESCHRIJVING VAN DE OPDRACHTGEVER	U heeft het hier over "Veegmachines" maar die worden niet uitgevraagd. Betreft dit een verschrijving?	Correct opgemerkt, dit betreft een verschrijving. Dit moet zij "inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig".
3	00 - Leidraad	8	HOOFDSTUK II Omvang en afroep	Kan opdrachtgever per contractjaar een actuele afnameprognose verstrekken en geldt een minimumafname? Welke minimale termijn geldt tussen definitieve afroep en gewenste afleverdatum?	Hetgeen u vraagt staat omschreven in Hoofdstuk II, paragraaf A. Exacte termijnen en gewenste leverdata kunnen in dit stadium nog niet gegeven worden. Opdrachtgever heeft de intentie om de genoemde voertuigen per de genoemde jaren te bestellen. Echter, onvoorziene omstandigheden kunnen leiden tot een ander besluit. Aan de beschreven omvang kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.
4	00 - Leidraad	8	HOOFDSTUK II Omvang en afroep	Bent u bereid een prijsmechanisme te accepteren waarbij bij iedere afroep de dan geldende netto catalogusprijs van het chassis/opbouw wordt gehanteerd met behoud van de bij inschrijving aangeboden vaste kortingssystematiek, dan wel een objectieve branche-indexatie toe te passen?	De wijze van indexeren met de daarbij horende objectieve branche indexatie staat omschreven in hoofdstuk VI Algemene bepalingen en uitvoeringsvoorwaarden, pagina 26 en 27 van de leidraad.
5	00 - Leidraad	13	HOOFDSTUK IV	Kunt u bevestigen dat een onderaannemer waarop niet wordt gesteund voor financiële draagkracht of een kerncompetentie niet zelfstandig aan alle geschiktheidseisen hoeft te voldoen, behoudens de uitsluitingsgronden en expliciet genoemde eisen?	Ja, dat is juist.
6	00 - Leidraad	18	HOOFDSTUK V - Praktijkbeoordeling	Wilt u bevestigen dat chassis, WideSpread-asconfiguratie, dubbele zijbelading en IES-containerwisselsysteem met verschillende representatieve demonstratievoertuigen mogen worden getoond, mits iedere hoofdcomponent technisch gelijkwaardig is aan de aangeboden uitvoering?	Zoals omschreven in Hoofdstuk V, paragraaf 2.4, is het toegestaan om met meerdere verschillende voertuigen aan de praktijkbeoordeling deel te nemen, om een en ander goed te kunnen beoordelen.
7	00 - Leidraad	18	HOOFDSTUK V - Praktijkbeoordeling	Mag één fysiek chassis worden gebruikt voor chassisgerelateerde beoordeling van meerdere inschrijvingen?	Graag verwijs ik u naar Hoofdstuk V, in bijzonder naar paragraaf 2.1 en 2.4. Het is aan de inschrijver te bepalen welk chassis per perceel en per inschrijving wordt getoond. Indien één fysiek chassis voldoende aansluit bij hetgeen gevraagd is, dan is dat akkoord. Voor de volledigheid. Hoe meer het getoonde voertuig aansluit bij hetgeen uitgevraagd is in het gunningscriterium, des te beter dit beoordeeld kan worden.
8	00 - Leidraad	22	Betaling	Hier staat dat de betaling plaatsvindt 30 dagen na ontvangst van ... In de Inkoopvoorwaarden (par. 12.4) staat dat de betaling plaatsvindt 45 dagen na ontvangst factuur. Kunt u aangeven welke termijn leidend is?	De gestelde termijn zoals vermeld in de leidraad is leidend: Betaling door opdrachtgever vindt plaats 30 dagen na ontvangst van een niet betwiste factuur van de leverancier.
9	00 - Leidraad	24	levertijd	uw veronderstelling dat de zomer vakantie periode van ons bedrijf tussen week 32 en week 36 zal plaats vinden, sluit niet aan bij de realiteit van de in nederland vastgelegde zomervakantie periodes voor basis en voorgezet onderwijs. Wij stellen daarom voor om de genoemde veronstelling tussen week 32 en week 36 te laten vervallen, kunt u hier mee instemmen ?	Nee, dit is niet akkoord. Zoals het artikel aangeeft, wordt verondersteld dat de zomervakantie plaats vindt in de periode tussen week 32 en 36. De vakantieperiodes worden vastgelegd op het moment van definitieve gunning.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
10	00 - Leidraad	24	levertijd overschrijding	u stelt dat bij levertijd overschrijding de marktconforme inhuurkosten in rekening gebracht kunnen worden. U geeft daarbij niet aan of de genoemde kosten ook daadwerkelijk door opdrachtgever gemaakt moeten zijn. Vriendelijk verzoek om op te nemen dat de genoemde kosten ook daadwerkelijk gemaakt moeten zijn en door opdrachtgever middels facturen van derden, worden onderbouwd. kunt u hier mee instemmen?	De opdrachtgever is er niet op uit om onnodige kosten bij de leverancier in rekening te brengen die niet gemaakt worden. Daarbij wordt er een proactieve houding van de leverancier verwacht waarbij zij haar verantwoordelijkheid neemt.
11	00 - Leidraad	24	Levertijdoverschrijding	Waarom beschrijft u hier de sancties bij te late levering terwijl hierover ook al in het pve een eis opgenomen is? Daarbij wijkt deze beschrijving af van het pve (er wordt geen mogelijkheid geboden zelf vervangend vervoer in te zetten) hetgeen zorgt voor onduidelijkheid. Aangezien volgens de leidraad het pve prevaleert boven de leidraad verzoeken wij u deze paragraaf te laten vervallen.	De paragraaf in de leidraad wordt aangepast en luidt: Bij te late of niet volledige levering van het voertuig, dient inschrijver kosteloos een gelijkwaardig vervangend voertuig beschikbaar te stellen. Indien inschrijver geen gelijkwaardig voertuig kan leveren, is opdrachtgever gemachtigd om voor elke dag van levertijdoverschrijding, zonder dat hiervoor een ingebrekestelling is benodigd, de marktconforme (ter indicatie, prijspeil 2026 betreft € 500,- per dag) inhuurkosten voor een dergelijk gelijksoortig voertuig bij opdrachtnemer in rekening te brengen. Deze inhuurkosten kunnen tot een maximum van 5% per (sub)perceel per voertuig in rekening worden gebracht.
12	00 - Leidraad	18, 20	2 praktijkbeoordeling	Wij veronderstellen dat er voor perceel 2 enkel het chassis met normale cabine moet worden gedemonstreerd, klopt onze veronderstelling ?	Dit is correct.
13	00 - Leidraad	22, 1	Leidraad hoofdstuk VI en AIV artikel 2.1	Kunt u bevestigen dat productspecifieke fabrieks- en garantievoorwaarden van chassis, ombouw en opbouw, voor zover niet strijdig met de overeenkomst, van toepassing mogen zijn op de garantieafwikkeling?	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.
14	00 - Leidraad	28	Onaangekondigde inspecties; locaties derden	De aanbestedingsleidraad geeft opdrachtgever het recht om onaangekondigde inspecties uit te voeren op alle locaties waar werkzaamheden plaatsvinden, inclusief locaties van onderaannemers of derden. Kunt u verduidelijken hoe dit recht zich verhoudt tot de toegangsrechten en veiligheidsvoorschriften van derden (bijv. chassisfabrikanten) waar de inschrijver geen eigenaar of huurder van de locatie is?	De aanbestedende dienst begrijpt dat vanwege veiligheid de toegang in bepaalde mate beperkt kan worden. De toegangsrechten en veiligheidsvoorschriften van de leverancier zullen ten allen tijde gerespecteerd worden. Echter wordt er wel verwacht dat binnen de gestelde kaders de maximale medewerking wordt verleend daar waar mogelijk.
15	03 - PVE	2	AE-15, E-3.05	Kunt u bevestigen dat een centraal vetsmeersysteem mag vervallen wanneer bij de chassisfabrikant de betreffende chassiscomponenten onderhoudsvrij zijn of volgens het reguliere onderhoudsschema handmatig worden gesmeerd?	Indien het betreffende chassiscomponent onderhoudsvrij is, hoeft het niet voorzien te worden van centrale vetsmering. Indien het chassiscomponent onderdeel is van het regulier onderhoudsschema, dan dient het wel onderdeel te zijn van het centraal vetsmeersysteem.
16	03 - PVE	3	AE-26	Wij nemen aan dat de toepassing van vochtafscheider dat het oliereservoir beschermt tegen waterdamp en vuildeeltjes tevens is toegestaan, is deze aanname juist?	Dat is correct.
17	03 - PVE	3	AE-27	Voor bepaalde gestandaardiseerde hydraulische en elektrische aansluitingen is volledige beveiliging tegen iedere vorm van foutieve aansluiting niet altijd technisch realiseerbaar. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat hiermee wordt bedoeld dat aansluitingen, voor zover technisch redelijkerwijs mogelijk, zodanig zijn uitgevoerd dat foutieve aansluiting wordt voorkomen of dat het risico op schade door foutieve aansluiting tot een minimum wordt beperkt?	Dat is correct.
18	03 - PVE	3	AE-32	wij kunnen volstaan met enkel aanzuig en retourfilter, vriendelijk verzoek om deze bouwwijze ook toe te staan	Dat is akkoord. Het is tevens toegestaan een aanzuig- en retourfilter met vervuilingindicatie toe te passen in plaats van een persfilter.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
19	03 - PVE	3	AE-36, AE-37, AE-58	Mag er i.p.v. spiegels en separaat camerasysteem een compleet camera systeem geleverd worden? Deze zorgt voor compleet zicht rondom de cabine en is geïntegreerd in de A-stijlen en dashboard van het voertuig.	De eis AE-37 staat los van het camerasysteem dat u omschrijft. AE-37 betreft een 270 graden dode hoek camera. Eis AE-37 blijft gehandhaafd. Betreft eis AE-36 en AE-58 is een camerasysteem niet toegestaan, met uitzondering van de optionele low entry cabine uit perceel 2.
20	03 - PVE	3	AE-38	Onze achteruitrijwaarschuwing is uitschakelbaar, volume regelbaar en met alarmknipperlichtfunctie, maar niet zelfregulerend. Het Volume kan door de chauffeur aangepast worden. Kunt u hiermee ook akkoord gaan?	Niet, dit is niet akkoord.
21	03 - PVE	5	AE-64, AE-65	om te kunnen voldoen aan AE-67 en AE-68 heeft het onze voorkeur om (voor perceel 2) het aan en uitschakelen van flitsers en werkclampen middels de bedieningsdisplay van de opbouw te doen. Vriendelijk verzoek om dit ook toe te staan. Kunt u hier mee instemmen ?	Dit is akkoord.
22	03 - PVE	5	AE-65	Wij kunnen de gevraagde configuratie van de LED-flitsers niet eenduidig interpreteren. Kunt u aangeven of met deze eis wordt bedoeld dat het voertuig wordt voorzien van: 1 LED-flitser linksvoor? 1 LED-flitser rechtsvoor? 1 LED-flitser linksachter? 1 LED-flitser rechtsachter? Ter toelichting: de LED-flitsers op de hoeken van de opbouw hebben een uitstralingshoek van circa 270 graden, waardoor zowel zichtbaarheid aan de voor-, zij- als achterzijde van het voertuig wordt gerealiseerd. Wij verzoeken u te bevestigen of deze uitvoering voldoet aan de gestelde eis.	Hetgeen u voorstelt is akkoord voor perceel 2, echter de 2 flitsers aan de voorzijde van het voertuig (cabine) en de zwaailampen op het cabinedak zoals omschreven in de eis, blijven gehandhaafd.
23	03 - PVE	5	AE-68	De eis dat zwaai- en flitslampen inschakelbaar moeten zijn bij uitgeschakelde motor én uitgeschakeld contact is niet standaard verenigbaar met de voertuigarchitectuur van diverse chassisleveranciers, waarbij de bediening van voertuigfuncties via OEM-systemen afhankelijk is van een geactiveerd contact. Kunt u bevestigen dat het voldoende is wanneer de zwaai- en flitslampen functioneren bij uitgeschakelde motor, mits het contact is ingeschakeld?	Dit is akkoord. Eis AE-68 wordt aangepast en luidt nu: De zwaai- en flitslampen zijn ook in te schakelen met uitgeschakelde motor.
24	03 - PVE	6	AE-71	Kunt u bevestigen dat een permanent actief, niet door de chauffeur uitschakelbaar Front Collision Warning-systeem wordt geaccepteerd, wanneer dit aan de toepasselijke wettelijke en functionele veiligheidseisen voldoet?	Ja, dat is akkoord.
25	03 - PVE	6	AE-74	door deze eis beperkt u /schrijft u voor , hoe inschrijver hetgeen middels kg-2.08 van inschrijver gevraagd wordt, moet invullen. Derhalve vriendelijk verzoek om deze eis te laten vervallen. Kunt u hier mee instemmen?	De opdrachtgever begrijpt uw standpunt. De inschrijver wordt uitgenodigd om een volledige invulling te geven aan KG-1.06, KG-2.08 en KG-3.08. Daarbij geldt dat de door de inschrijver in het kader van deze gunningscriteria gedane toezeggingen, beschrijvingen en aangeboden prestaties onderdeel uitmaken van de inschrijving en de opdrachtgever de inschrijver hier gedurende de uitvoering van de overeenkomst aan kan houden. Het doel hiervan is om de opdrachtgever volledig inzicht te geven in de aangeboden dienstverlening en werkwijze, zodat onduidelijkheden, misverstanden en daarmee samenhangende tijdrovende discussies zoveel mogelijk worden voorkomen. Eis AE-74 komt te vervallen.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
26	03 - PVE	6	AE-74	Dit brengt voor ons als inschrijver(s) een aanzienlijke administratieve last met zich mee om twee wekelijks / maandelijks voortgangsrapportages op te stellen inclusief foto's (met datum en tijdstempel). Hiernaast vragen wij ons af wat de exacte toegevoegde waarde is van deze intensieve rapportagecyclus en willen u daarom vragen dit te beperken tot het proactief informeren van de wagenparkbeheerder bij afwijkingen ten opzichte van de afgesproken planning?	Zie het antwoord op vraag 25.
27	03 - PVE	7	AE-80	wij veronderstellen dat het hier genoemde altijd in lijn is met de maandag t/m zaterdag zoals vermeld in AE-78, klopt deze veronderstelling?	Uw veronderstelling is juist.
28	03 - PVE	7	AE-84	We gaan ervan uit dat u bij overdracht ook direct de acceptatie van het complete voertuig doet, zodat de garantie op moment van afleveren ingaat. Is dit juist?	Nee, dit is niet juist. Dat wil zeggen, hetgeen u stelt is wel het doel, maar helaas niet altijd de praktijk. In veel gevallen van overdracht komt het voor dat het voertuig toch niet inzetbaar is door manco's of fouten. In dit geval zal er geen acceptatie plaatsvinden. Op moment dat de manco's zijn opgelost en het voertuig daadwerkelijk ingezet kan worden, zal de acceptatie ook plaatsvinden en vang te garantietermijn aan.
29	03 - PVE	7	AE-86	Kosteloos vervangen vervoer bestaat niet. Er zijn, zoals ook bekend bij united quality uitvoerige discussies geweest over dit aspect. Ook als opdrachtgever het voertuig wel geleverd wordt heeft opdrachtgever kosten in vorm van belasting, verzekering etc. daarnaast klinkt de begrenzing op 5% van opdrachtwaarde vriendelijk, maar is gelet op feit dat u een volledig voertuig uitraagt en op een deel van levering er door inschrijver geen marge gemaakt kan worden (in ons geval chassis en mogelijk jama ident) feitelijk dus meer dan 10% van opdrachtwaarde voor inschrijver. Uitkomst van eerdere discussies was om e.e.a. als volgt te omschrijven: <i>Bij het niet nakomen van de levertijd behoudt de Opdrachtgever het recht om verlenging van de levertijd alsnog te accepteren. Echter onder één van de volgende condities: 1. dat Opdrachtgever onder coullance de vertraagde levertijd aanvaard; 2. dat Opdrachtnemer het huidige voertuig van Opdrachtgever, vanaf overschrijding van de overeengekomen leverdatum tot operationele oplevering, kosteloos operationeel houdt. Partijen treden in overleg en leggen de voorwaarden vast; 3. dat Opdrachtnemer, vanaf overschrijding van de overeengekomen leverdatum tot operationele oplevering, een gelijkwaardig voertuig, naar het oordeel van de Opdrachtgever, beschikbaar stelt. Indien Opdrachtnemer geen gelijkwaardig vervangend voertuig beschikbaar stelt, is Opdrachtgever onverwijld gerechtigd om een gelijkwaardig voertuig te huren op kosten van Opdrachtnemer</i> wij stellen voor om deze eis overeenkomstig aan te passen. kunt u hier mee instemmen.	Het moge duidelijk zijn dat met kosteloos bedoeld wordt dat er na het inzetten van het vervangend vervoer geen factuur volgt vanuit de opdrachtnemer naar de opdrachtgever. Het is de aanbestedende dienst er niet om te doen om er beter van te worden in geval van een te late levering. Echter kan het ook niet zo zijn dat de aanbestedende dienst onnodige kosten moet maken als gevolg van een te late levering. De maximale leveringstermijn geldt als fatale termijn in de zin van artikel 4.2 van de toepasselijke algemene inkoopvoorwaarden, tevens Hoofdstuk VI Algemene bepalingen en uitvoeringsvoorwaarden, waardoor automatisch sprake van verzuim is. Indien er sprake is van een nieuw te leveren voertuig ter vervanging van een huidig voertuig, staat de aanbestedende dienst open voor uw suggestie betreft het veilig en wettelijk (conform APK normering) operationeel houden van het huidige voertuig op kosten van de inschrijver. De aanbestedende dienst behoudt zich evenwel het recht voor om alsnog toepassing te geven aan eis AE-86 en AE-87, indien het huidige voertuig leidt tot beperkingen in de inzetbaarheid en daarmee de continuïteit van de bedrijfsvoering in het gedrang komt. Indien er sprake is van een nieuw te levering voertuig ter uitbreiding van het wagenpark, blijft eis AE-86 en AE-87 gehandhaafd.
30	03 - PVE	7	AE-86	In eis AE-87 is voor de vergoeding van marktconforme kosten voor vervangend vervoer een maximum opgenomen van 5% van de opdrachtwaarde per voertuig. Kunt u bevestigen dat een vergelijkbare maximale begrenzing ook van toepassing is op de verplichting uit eis AE-86 tot het kosteloos beschikbaar stellen van een gelijkwaardig vervangend voertuig, zodat sprake is van een evenwichtige en proportionele regeling voor beide situaties?	Ja, dat is correct.
31	03 - PVE	7	AE-87	ook hier wordt niet vermeld dat de eventuele door te belasten kosten ook daadwerkelijk door opdracht gever moeten zijn gemaakt en worden onderbouwd middels facturen van derden. Vriendelijk verzoek om dit op te nemen in de eis. Kunt u hier mee instemmen ?	Zie het antwoord op vraag 10.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
32	03 - PVE	7	AE-87	U vraagt hier aan de inschrijver om alle kosten voor het vervangende voertuig te dragen terwijl als het eigen voertuig wel op tijd afgeleverd wordt de opdrachtgever ook afschrijving, verzekering, belasting en overige kosten zou moeten betalen over de betreffende periode. Door deze eis dient de inschrijver veel meer dan de werkelijke meerkosten te vergoeden aan de opdrachtgever. Uiteraard begrijpen wij dat het moment van levering de verantwoordelijkheid van de leverancier is maar er komen helaas toch regelmatig onvoorziene omstandigheden naar voren zoals leveringsproblemen van toeleveranciers waardoor een tijdige levering soms niet mogelijk is en doordat inschrijver reeds de kosten voor voorfinanciering heeft wordt inschrijver op deze manier dubbel belast als ook alle kosten voor vervangend vervoer gedragen moeten worden. Wij verzoeken u daarom vriendelijk om de eis te beperken tot de werkelijke extra kosten tov een eigen voertuig en alleen kosten in rekening te brengen voor een voertuig dat daadwerkelijk ingezet ingehuurd en ingezet is.	Zie het antwoord op vraag 29.
33	03 - PVE	8	E-1.01	Geëist Cabine: RAL 9016. Kunt u akkoord gaan met Crystal White E1980 WTHE (Gelijk aan eerder geleverde voertuigen.)	Niet akkoord, de eis blijft gehandhaafd.
34	03 - PVE	8	E-1.08	Op basis van uw eisen aan de opbouw is een bepaalde wielbasis benodigd. Daarmee is echter de maximale draaistraal niet haalbaar. Om toch een passend voertuig conform eis E 1.40 te kunnen aanbieden verzoeken wij u vriendelijk om de eis E-1.08 te verruimen tot 9600mm.	Dat is akkoord; Eis E-1.08 wordt aangepast en luidt nu: De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 9.600 mm.
35	03 - PVE	8	E-1.09, E-1.16	Bedoelt u met de uitwendige maatvoering van de container hart van de haakopname of de achterkant van de klep (of deuren)? Kunt u een uitsluitel geven?	De beschreven maatvoering binnen deze eis zijn incl. hart haakopname tot aan de achterzijde van de container (lees achterzijde klep/deuren.
36	03 - PVE	9	E-1.12	U vraagt hierbij een oliekoeler en vermeldt het gebruik van een kraan. 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?	Dit betreft een verschrijving. De oliekoeler komt niet te vervallen. Eis E-1.12 wordt aangepast en luidt nu: Het hydraulisch systeem is uitgevoerd met een oliekoeler met thermostaat.
37	03 - PVE	10	E-1.19	We missen een beveiliging die voorkomt dat men met de haakarm uit de transportpositie kan rijden (dan wel op snelheid kan rijden). Wij adviseren u deze beveiliging in het kader van duurzaamheid en veiligheid op te nemen in de eisen. Dit kan bijvoorbeeld door een snelheidsbegrenzer van ca. 15 km per uur. Bent u bereid dit op te nemen in het bestek?	Nee, dat is niet akkoord.
38	03 - PVE	10	E-1.30	In combinatie met de gevraagde bandenmaat en op de achterassen en een standaard chassishoogte zijn bij onze fabrikant spatschermen af fabriek technisch niet mogelijk waardoor we niet aan deze eis kunnen voldoen. We verzoeken u daarom vriendelijk om tevens universele door de opbouwer te monteren spatschermen toe te staan.	Niet akkoord, de eis blijft gehandhaafd.
39	03 - PVE	11	E-1.46	Kunt u akkoord gaan met de bandenmaten 385/55 (stuurassen) en 315/70 (aangedreven as)? Dit heeft geen consequentie voor het GVV.	Dit is akkoord. De eis E-1.46 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van de volgende bandenmaten: - gestuurde assen 385/65R22.5 of 385/55R22.5 - aangedreven as 315/80 R22.5 of 315/70 R22.5
40	03 - PVE	12	E1.60	"De cabine heeft maximaal 2 instaptreden." Kunt u, gezien de grote bandenmaat op de vooras akkoord gaan met 3 (ergonomisch) geplaatste instaptreden?	Niet akkoord, de eis blijft gehandhaafd.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
41	03 - PVE	15	E-1.84	Aan het trainen van monteurs hangt een bepaald tarief vast 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 E-1.84 en E-3.107 wordt aangepast en luidt: Inschrijver verzorgt kosteloos een technische training voor 3 monteurs van de technische dienst van de opdrachtgever inzake de opbouw en belading. De monteurs zijn hierna voldoende gekwalificeerd om onderhoud en reparaties aan de opbouw en belading van het voertuig te mogen en kunnen uitvoeren.
42	03 - PVE	15	E-1.88	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.
43	03 - PVE	15	E-1.90	De voorgestelde levertijd van maximaal 30 weken na definitieve bestelling is niet haalbaar. Gezien het feit dat er een boetebeding is opgenomen in het bestek, legt u hiermee het risico geheel bij de inschrijvende partijen neer. Wij verzoeken u om verruiming aan te brengen van de leverdatum. Kunt u instemmen met een leverdatum van 52 weken na bestelling of bent u bereid om het boetebeding te versoepelen?	Eis E-1.90 wordt aangepast en luidt nu: De levertijd bedraagt maximaal 40 weken na definitieve bestelling.
44	03 - PVE	15	E-1.90	Levertijd. Gezien de complexiteit van het voertuig en het feit dat het voertuig gedurende het productieproces bij diverse leveranciers dient te worden aangeboden, achten wij de gestelde levertijd van 30 weken niet realistisch. Wij verzoeken u daarom de maximale levertijd te verruimen naar 52 weken, gerekend vanaf de datum van de bestelopdracht. Graag uw akkoord op een verruiming van de levertijd?	Zie het antwoord op vraag 43.
45	03 - PVE	16	E-2.13	Om u een passende configuratie te kunnen aanbieden is het verzoek een maximale lengte van 9.700 mm te accepteren?	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
46	03 - PVE	16	E-2.13	Bij de gevraagde accu capaciteit kunnen we niet aan deze eis voldoen. Wij verzoeken u vriendelijk de eis te verruimen tot 9750mm.	Zie het antwoord op vraag 45.
47	03 - PVE	16	E-2.13	uit eerste maatvoeringstekening blijkt dat niet met alle chassisleveranciers (die optioneel een low entry cabine kunnen aanbieden) een maximale voertuiglengte van max 9,500mm haalbaar is. Vriendelijk verzoek om de maximale voertuiglengte op 9,650 mm te zetten. Kunt u hier mee instemmen ?	Zie het antwoord op vraag 45.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
48	03 - PVE	17	E-2.18	Deze eis is niet te realiseren. Ter reflectie : Het vlak van de voetrede waar belader op gaat staan mag conform EN-1501 op maximaal 45 cm boven het wegdek zitten. Deze hoogte wordt door beladers als oncomfortabel ervaren en in de praktijk zal het meestal circa 35-40 cm zijn. Uitgaande van minimaal 5 cm voetrede dikte betekent dat de onderzijde van de voetrede altijd op maximaal 35 cm boven wegdek zit als er iemand op staat gaat hij nog ietje lager. De voetrede zit circa 2,5 tot 3 meter achter de achterste achteras. Uitgaande van een gemiddelde drempelhoogte van 30 cm zou het betekenen dat er maximaal 5 cm veerbeweging mag zijn bij een voertuig dat met 30 km/h over een drempel van 30 cm hoog is heen "gevglogen". Bij een korte, venijnige drempel zijn de achterassen de drempel reeds voorbij en raken de voetreden de drempel..... Wij stellen daarom voor om de eis als volgt te formuleren: De constructie van voetrede(n) moet dusdanig zijn dat in geval dat een voetrede of de bevestiging hiervan het wegdek of drempel raakt er geen impuls beweging kan ontstaan waardoor mogelijk de belader van de voetrede wordt "gelanceerd". Kunt u hier mee instemmen ?	Eis E-2.18 wordt aangepast en luidt nu: Aan de achterzijde van de opbouw dienen deugdelijke zelflossende antislip treeplanken conform NEN-EN 1501-1 te zijn gemonteerd voorzien van een treeplankbeveiliging met 2e snelheidsbegrenzer op 25 km/uur respectievelijk 30 km/uur (afhankelijk van de afmeting van de treeplanken) en achteruit rij blokkering, en de daarbij behorende dubbele handvaten. De treeplanken dienen voldoende vrije ruimte in beladen toestand van voertuig en treeplank te hebben t.o.v. het wegdek zodanig dat met een snelheid van max. 25 km/h over verkeersdrempels kan worden gereden, waarbij de constructie dusdanig is ontworpen dat indien de treeplank het wegdek raakt, de treeplank geen opwaartse beweging maakt waardoor de belader van de treeplank wordt geworpen. Tevens moet er voldoende ruimte zijn voor de belader om met zijn gezicht in de rijrichting veilig en verantwoord op de treeplank te kunnen staan. De treeplanken zijn vanuit de cabine middels een schakelaar automatisch opklapbaar t.b.v. het achteruitrijden.
49	03 - PVE	17	E-2.18	Wij nemen aan dat wanneer er belader(s) op de treeplanken staan er niet met een snelheid van max 25 km/h respectievelijk 30 km/h over verkeersdrempels gereden gaat worden, dit conform de ARBO catalogus, is deze aanname juist? Dit omwille van de veiligheid van de belader(s) en om mogelijk letsel te voorkomen.	Zie het antwoord op vraag 48.
50	03 - PVE	17	E-2.24	De krachtafnemer van het chassis (PTO) kan doorgaans worden gebruikt wanneer het voertuig stilstaat of wanneer er met lage snelheid (manoeuvresnelheid) gereden wordt. Deze lage snelheid is afdoende voor de functionaliteit 'rijdend persen' (afronden van een reeds opgestarte perscyclus tijdens het rijden). Op basis hiervan willen wij u vragen akkoord te gaan met rijdend persen bij genoemde snelheid?	Dit is akkoord. Eis E-2.24 wordt aangepast en luidt nu: Het persmechanisme moet tijdens het rijden kunnen persen tot een voertuigsnelheid van 30 km/uur. Deze functie moet echter ook uitgezet kunnen worden t.b.v. papierinzameling
51	03 - PVE	17	E-2.24	Onze uitvoering maakt rijdend persen mogelijk tot een voertuigsnelheid van 30 km/uur. Deze begrenzing is bewust toegepast vanuit voertuigveiligheid, aangezien tijdens het persen sprake is van verplaatsing van de lading en daarmee van een dynamisch zwaartepunt. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat een uitvoering waarbij rijdend persen mogelijk is tot 30 km/uur eveneens voldoet aan de intentie van deze eis?	Zie het antwoord op vraag 50.
52	03 - PVE	18	E-2.28	door de bouw wijze van onze opbouw, welke een naar het midden en naar achter aflopende vloer heeft, heeft een afsluiter aan voorzijde van de laadbak geen nut. Vriendelijk verzoek om bij een dergelijke bouw wijze de gevraagde afsluiter te mogen laten vervallen. kunt u hier mee instemmen ?	Dit is akkoord, mits de opbouw van voor naar achter een aflopende vloer heeft.
53	03 - PVE	18	E-2.28	Onze laadbakbodem is vrij van componenten, voorzien van een radius, hierdoor gemakkelijk te reinigen en wordt het water afgevoerd naar de trog. Aangezien de achterlader (volgens eis E-2.29) wordt voorzien van een aftap rechts in de hopperbak, is een aftap rechtsvoor in de laadbak overbodig. Het verzoek is om bij een dergelijke uitvoering van de laadbakbodem deze eis te laten vervallen?	Zie het antwoord op vraag 52.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
54	03 - PVE	18	E-2.31	middels deze eis vraagt u een dichte voorzijde , met kijkgat en een werklamp, zodat er bij betreden van ruimte voor uitdrukschot er toch nog wat licht is. Een dichte voorzijde heeft geen praktisch nut. Wij stellen voor om de dichte voorzijde te laten vervallen, het zal door de medewerkers die voertuig moeten reinigen enorm worden gewaardeerd. Kunt u hier mee instemmen ?	Dit is akkoord. De dichte voorzijde komt te vervallen.
55	03 - PVE	18	E-2.31	Onze laadbak is voorzien van een vast gesloten bovenste deel en een waterkering aan de onderzijde. In de voorzijde van de laadbak bevindt zich aan de rechterzijde één stijl met daarnaast een elektrische unit en aan de linker zijde bevindt zich één stijl met daarnaast de olietank. Het verzoek is om tevens deze uitvoering van de laadbak toe te staan waarbij de chauffeur (vanaf straatniveau) ook eenvoudig de positie van het uitdrukschot kan zien?	Dit is akkoord. Zie tevens het antwoord op vraag 54.
56	03 - PVE	18	E-2.32	De hydraulische slangen van de "achterlader open " cilinders zijn voorzien van beschermhoezen en bevinden zich binnen / steken niet buiten de zijwandprofielen van de opbouw (laadbak en achterlader). Dit maakt de beschermplaat overbodig? Het verzoek is om tevens deze uitvoering toe te staan?	Uw voorgestelde oplossing is tevens akkoord.
57	03 - PVE	18	E-2.38	deze eis is niet realiseerbaar en in strijd met de toelatingseisen van de RDW. Derhalve vriendelijk verzoek deze eis te laten vervallen. Kunt u hier mee instemmen	Wij nemen aan dat u doelt op de lengte van de spatlappen van de achterste as. In dit kader is deze vraag beantwoord en wordt eis E-2.38 aangepast en luidt nu: Alle assen (zowel aan de linker als rechterzijde) zijn voorzien van spatlappen (zonder reclame).
58	03 - PVE	18	E-2.38	De eis dat de spatlappen niet tussen wiel en stortrand mogen komen bij volledig neergelaten luchtvering kan conflicteren met de wettelijk voorgeschreven minimale afmetingen van spatlappen. Inschrijver kan de spatlappen uitvoeren conform de geldende wettelijke en APK-vereisten, zijnde de maximaal mogelijke inkorting. Kunt u bevestigen dat een dergelijke uitvoering voldoet aan de gestelde eis?	Zie het antwoord op vraag 57.
59	03 - PVE	18	E-2.39	Vanwege de HV accupakketten links en rechts aan het chassis is er geen ruimte beschikbaar voor het plaatsen van bijvoorbeeld een brandblusser in kist (conform eis AE-48). Om ruimte te creëren / deze tussen de achterassen te kunnen plaatsen is het verzoek om tevens af fabriek opbouwleverancier spatborden toe te staan?	Dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd. Plaatsing en ruimte van de brandblusser in overleg na gunning.
60	03 - PVE	18	E-2.39	Vanwege de gevraagde accu capaciteit en een korte wielbasis (vanwege eisen/wensen voor een kort voertuig met een zo klein mogelijke draaistraal) is de ruimte aan het chassis zeer kritisch. Hierdoor kunnen we geen spatschermen af fabriek bestellen, er is simpelweg te weinig ruimte tussen accu's en banden. We verzoeken u daarom vriendelijk om tevens universele door de opbouwer te monteren spatschermen toe te staan.	Zie het antwoord op vraag 59.
61	03 - PVE	18	E-2.39	Ten behoeve van een optimale integratie van chassis en opbouw, alsmede een correcte positionering van de opbouwcomponenten, is toepassing van spatschermen van de opbouwleverancier noodzakelijk. Deze spatschermen voldoen aan dezelfde functionele eisen als de af-fabriek geleverde uitvoering. Kunt u toestaan dat de spatschermen door de opbouwleverancier worden geleverd en gemonteerd?	Zie het antwoord op vraag 59.
62	03 - PVE	19	E-2.46	wij veronderstellen dat dit is gemeten met neergelaten trogklep? Klopt deze veronderstelling ?	Dat is correct.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
63	03 - PVE	19	E-2.46	Wij hebben te maken met verschillende chassismerken / -hoogtes, om deze reden is het verzoek om een maximale inworphoogte van 1100 mm toe te staan? Dit is tevens van belang om te komen tot de juiste opnamehoogte voor de verschillende containers.	Dit is akkoord. Eis E-2.46 wordt aangepast en luidt nu: De maximale inworphoogte bedraagt 1.100 mm.
64	03 - PVE	19	E-2.46	De maximaal toegestane inworphoogte van 1.050 mm is, als gevolg van de voertuigconfiguratie en maatvoering van het aangeboden elektrische chassis, niet haalbaar. Een inworphoogte van 1.100 mm is wel realiseerbaar zonder afbreuk te doen aan de functionaliteit, ergonomie en veiligheid van het voertuig. Kunt u ermee instemmen de maximale inworphoogte te verruimen naar 1.100 mm?	Zie het antwoord op vraag 63.
65	03 - PVE	19	E-2.57	Wij kunnen de opbouw voorzien van automatisch heffen van de belading bij zowel voor- en achteruitrijden, dit maakt de knop in de cabine overbodig en is hiermee gebruiksvriendelijker voor de chauffeur. Het verzoek is om tevens deze uitvoering toe te staan en hierbij de knop in de cabine te laten vervallen?	De voorgestelde oplossing is tevens akkoord.
66	03 - PVE	20	E-2.58, E2.63	wij stellen voor dat opdrachtgever het jama systeem zelf verwerft, en dat opdrachtnemer enkel de montage en inregeling afstemt met JAMA. Kunt u hier mee instemmen ?	Dit is niet akkoord. Het Jama registratiesysteem maakt onderdeel uit van de opdracht.
67	03 - PVE	20	E-2.64	Het woord "automatisch" betekent dat iets vanzelf gaat zonder menselijke tussenkomst. Dat zegt in dit geval nog niets over de technische uitvoering. Wij veronderstellen echter dat u hier een hydraulisch gedwongen gestuurde naloopas bedoeld en geen meesturende naloopas. Graag uw bevestiging.	Dat is correct. Eis E-2.46 word aangepast en luidt nu: Het voertuig is geconfigureerd voor inzet in een binnenstedelijk gebied. Inschrijver draagt zorg voor de juiste wielbasis waarbij een optimum bestaat tussen wendbaarheid, laadvermogen en aslastenverdeling. Het chassis betreft een 6x2 met een gedwongen gestuurde naloopas.
68	03 - PVE	20	E-2.67	Bij een elektrisch chassis kan er geen sprake zijn van een vertragingsmechanisme, deze eis is van een diesel gekopieerd. Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen en te volstaan met eis E-2.68 waarin reeds vermeld staat dat het voertuig moet afremmen door energie te regenereren tijdens remmen en bij het loslaten van het gaspedaal. Hierdoor is een extra eis overbodig.	Eis E-2.67 komt te vervallen.
69	03 - PVE	21	E-2.74	Onze trucks zijn standaard af fabriek voorzien van een aslastindicatie systeem waarbij continu het werkelijke gewicht per as uitleesbaar is. Hierdoor is de chauffeur ten alle tijden op de hoogte van eventuele overbelading. Er is echter geen visueel signaal mogelijk waardoor wij niet aan de gestelde eis kunnen voldoen. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met ons af fabriek systeem zonder visueel signaal.	Niet akkoord. Om aan uw vraag tegemoet te komen, is het tevens toegestaan om het visueel waarschuwingssignaal buiten het dashboard te plaatsen (lees niet geïntegreerd in het dashboard) dan wel gebruik te maken van een extern systeem.
70	03 - PVE	21	E-2.75	Op basis van de gestelde eisen en de afmetingen van de opbouw kunnen wij niet aan de gevraagde capaciteit voldoen door te weinig ruimte aan het chassis. Wij verzoeken u vriendelijk de eis te wijzigen naar minimaal 250kWh indien aan eis E-2.76 kan worden voldaan.	Dat is akkoord: Eis E-2.75 wordt aangepast en luidt nu: Het geïnstalleerd, bruikbare (netto) capaciteit bedraagt minimaal 250 kWh. De batterijen zijn geplaatst aan het chassis, onder de cabine en/of tussen het chassis. Meer is wenselijk. Vanwege het aanpassen van eis E-2.75 zal tevens KG-2.04 aangepast worden. Daarbij is bij de nota van inlichtingen een nieuw document Kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd (te herkennen aan de bestandsnaam "04 Circulus Kwalitatieve Gunningscriteria afvalinzamelvoertuigen - Versie 2.xlsx". Inschrijver dient dit gewijzigde document Kwalitatieve gunningscriteria te gebruiken bij de inschrijving op straffe van uitsluiting.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
71	03 - PVE	23	E-2.87	In het PvE van de inzamelvoertuigen bij perceel 2 schrijft u bij algemene eisen bij cabine in punt E-2.87 dat het voertuig is voorzien van automatisch geregelde airconditioning met pollenfilter. Opdrachtgever Circulus heeft meerdere soortgelijke voertuigen rijden met een handbediende airconditioning welke uitstekend voldoet. Mijn verzoek is dan om de eis in punt E-2.87 te laten vervallen. Indien gewenst kunnen we een af fabriek dakairco unit leveren welke een automatische temperatuurbeheersing heeft.	Dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
72	03 - PVE	23	E-2.94	Wij kunnen de gevraagde configuratie van de LED-flitsers niet eenduidig interpreteren. Kunt u aangeven of met deze eis wordt bedoeld dat het voertuig wordt voorzien van: 1 LED-flitser linksvoor? 1 LED-flitser rechtsvoor? 1 LED-flitser linksachter? 1 LED-flitser rechtsachter? Ter toelichting: de LED-flitsers op de hoeken van de opbouw hebben een uitstralingshoek van circa 270 graden, waardoor zowel zichtbaarheid aan de voor-, zij- als achterzijde van het voertuig wordt gerealiseerd. Wij verzoeken u te bevestigen of deze uitvoering voldoet aan de gestelde eis.	Zie het antwoord op vraag 22.
73	03 - PVE	24	E-2.104	kosteloos vervangend vervoer bestaat niet. Wij stellen derhalve voor om de termijn van stilstand te verlengen naar 5 werkdagen , kunt u hier mee instemmen?	Dat is niet akkoord. Het moge duidelijk zijn dat met kosteloos bedoeld wordt dat er na het inzetten van het vervangend vervoer geen factuur volgt vanuit de opdrachtnemer naar de opdrachtgever. De eis wordt aangepast inzake vervangend vervoer en luidt nu: Garantiereparaties worden in principe door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 8 werkuren na melding aan te vallen. Voor de overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen twee werkdagen 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. Wanneer het voertuig door een garantiereparatie langer dan 2 werkdagen niet inzetbaar is, draagt inschrijver zorg voor kosteloos gelijkwaardig vervangend vervoer. Exacte voertuigspecificaties van het vervangend voertuig in overleg met de opdrachtgever. Onder vervangend vervoer wordt verstaan, per perceel, een voertuig waarmee de werkzaamheden waarvoor het voertuig wordt aangeschaft kunnen worden uitgevoerd. Bij elektrische voertuigen is het tevens toegestaan om vervangend vervoer te leveren met een brandstofmotor, mits deze toegang heeft tot een ZERO-EMISSIE zone. Tevens komt eis E-2.106 te vervallen.
74	03 - PVE	24	E-2.104	De gestelde termijn van twee werkdagen is in de praktijk niet altijd haalbaar, aangezien de beschikbaarheid van specifieke onderdelen afhankelijk kan zijn van levertijden van fabrikanten en toeleveranciers waarop inschrijver geen invloed heeft. Kunt u de eis aanpassen naar vijf werkdagen?	Zie het antwoord op vraag 73.
75	03 - PVE	24	E-2.106	dit is een dubbeling met E-2.104 en kan derhalve vervallen	Zie het antwoord op vraag 73.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
76	03 - PVE	24	E-2.106	Met het oog op de reactietijd en gegarandeerde beschikbaarheid, nemen wij aan dat onder vervangend vervoer wordt verstaan: vervoer met dezelfde functionaliteit, ongeacht of dit voertuig elektrisch of diesel aangedreven is. Is deze aanname juist?	Zie het antwoord op vraag 73.
77	03 - PVE	24	E-2.106	In verband met de levertijden van specifieke onderdelen is het in de praktijk niet altijd mogelijk een garantiereparatie binnen twee werkdagen af te ronden. Verzoekt inschrijver de termijn waarna kosteloos vervangend vervoer beschikbaar moet worden gesteld te verruimen van twee naar vijf werkdagen. Kunt u hiermee instemmen?	Zie het antwoord op vraag 73.
78	03 - PVE	24	E-2.107	Voor een correcte en veilige werking van het voertuig verzoeken wij de eis zodanig aan te passen dat uitsluitend tijdelijke toepassing van gelijkwaardige niet-OEM onderdelen is toegestaan, waarbij deze zo spoedig mogelijk worden vervangen door originele OEM-onderdelen en de garantie onverminderd van kracht blijft.	Dit is akkoord, echter extra bijkomende kosten zijn hierbij voor de inschrijver.
79	03 - PVE	25	E-2.109	wij veronderstellen dat bij onderdelencontract wordt uitgegaan van reparatie met het kleinst mogelijke onderdeel, bijvoorbeeld in geval van een lekkende hydraulische cilinder, dat deze dan opnieuw wordt verpakt/gereviseerd ipv het simpelweg vervangen van de cilinder. klopt deze veronderstelling?	Dit kunnen wij niet bevestigen noch ontkennen. Dat hangt sterk af van het betreffende onderdeel en de mate van slijtage. Wel kunnen we bevestigen dat, ook met het oog op duurzaamheid, onderdelen niet onnodig vervangen zullen worden indien deze op een eenvoudige wijze gerepareerd kunnen worden. Wij verwachten in deze ook het nodige advies vanuit de leverancier.
80	03 - PVE	26	E-2.122	Vriendelijk verzoek om de levertermijn voor het complete voertuig op 60 weken na opdracht te zetten. kunt u hier mee instemmen ?	Eis E-2.122 worde aangepast en luidt nu: De levertijd bedraagt maximaal 52 weken na definitieve bestelling.
81	03 - PVE	26	E-2.122	Levertijd. Gezien de complexiteit van het voertuig en het feit dat het voertuig gedurende het productieproces bij diverse leveranciers dient te worden aangeboden, achten wij de gestelde levertijd van 45 weken krap. Wij verzoeken u daarom de maximale levertijd te verruimen naar 52 weken, gerekend vanaf de datum van de bestelopdracht. Graag uw akkoord op een verruiming van de levertijd?	Zie het antwoord op vraag 80.
82	03 - PVE	26	E-2.122	Gezien de actuele levertijden van chassis en componenten binnen de markt kan een maximale levertijd van 45 weken niet door iedere inschrijver worden gegarandeerd. Om een realistische en voor alle marktpartijen haalbare uitvoering mogelijk te maken, verzoeken wij u de maximale levertijd te wijzigen naar 52 weken na definitieve bestelling. Kunt u hiermee instemmen?	Zie het antwoord op vraag 80.
83	03 - PVE	26	E-2o.124	Om u een passende configuratie te kunnen aanbieden is het verzoek een maximale lengte van 10.300 mm te accepteren?	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
84	03 - PVE	27	E-3.01	Geëist Cabine: RAL 9016. Kunt u akkoord gaan met Crystal White E1980 WTHE (Gelijk aan eerder geleverde voertuigen.)	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
85	03 - PVE	27	E-3.01	Wilt u de onderlijn ook in kleur RAL 9016 gespoten hebben of mag dit in de kunststofkleur grijs blijven?	De onderlijn hoeft niet gespoten te worden in de cabinekleur en mag als standaard grijs geleverd worden.
86	03 - PVE	28	E-3.31	Vanwege de gevraagde accu capaciteit en een korte wielbasis (vanwege eisen/wensen voor een kort voertuig met een zo klein mogelijke draaistraal) is de ruimte aan het chassis zeer kritisch. Hierdoor kunnen we geen spatschermen af fabriek bestellen, er is simpelweg te weinig ruimte tussen accu's en banden. We verzoeken u daarom vriendelijk om tevens universele door de opbouwer te monteren spatschermen toe te staan.	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
87	03 - PVE	30	E-3.51	Dient het gevraagde identificatie / registratie systeem ook meegenomen te worden in het onderdelen contract?	Nee, deze maakt geen onderdeel uit van het onderdelencontract.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
88	03 - PVE	30	E-3.60	Bij een elektrisch chassis kan er geen sprake zijn van een vertragingsmechanisme, deze eis is van een diesel gekopieerd. Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen en te volstaan met eis E-2.68 waarin reeds vermeld staat dat het voertuig moet afremmen door energie te regenereren tijdens remmen en bij het loslaten van het gaspedaal. Hierdoor is een extra eis overbodig.	Eis E-3.60 komt te vervallen.
89	03 - PVE	31	E-3.67	Ons af-fabriek systeem geeft geen signaal bij overtreding van maximale aslasten. Als chauffeur in het voertuigmenu deze optie opzoekt dan zie je tijdens het laden en lossen continu de weergegeven waarden aanpassen. Is dit akkoord?	Niet akkoord. Om aan uw vraag tegemoet te komen, is het tevens toegestaan om het visueel waarschuwingssignaal buiten het dashboard te plaatsen (lees niet geïntegreerd in het dashboard) dan wel gebruik te maken van een extern systeem.
90	03 - PVE	31	E-3.67	Onze trucks zijn standaard af fabriek voorzien van een aslastindicatie systeem waarbij continu het werkelijke gewicht per as uitleesbaar is. Hierdoor is de chauffeur ten alle tijden op de hoogte van eventuele overbelading. Er is echter geen visueel signaal mogelijk waardoor wij niet aan de gestelde eis kunnen voldoen. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met ons af fabriek systeem zonder visueel signaal.	Zie het antwoord op vraag 89.
91	03 - PVE	31	E-3.69	Op basis van de gestelde eisen en de afmetingen van de opbouw kunnen wij niet aan de gevraagde capaciteit voldoen door te weinig ruimte aan het chassis. Wij verzoeken u vriendelijk de eis te wijzigen naar minimaal 250kWh indien aan eis E-3.70 kan worden voldaan.	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
92	03 - PVE	31	E-3.70	Wilt u voor de vereiste inzetduur de rijcyclus, buitentemperatuur, cabineklimatisering, afvalsoort, beladingsgraad, PTO-belasting, minimale eind-SOC, laadduur en maximaal beschikbaar laadvermogen van de tussentijdse laadbeurt specificeren?	De inzet is het inzamelen van huishoudelijk afval in stedelijk gebied met een hoog aantal start-stop bewegingen. De in te zamelen fracties staan benoemd in eis E-3.34. Het voertuig wordt alle jaargetijden ingezet als het gaat om buitentemperatuur en cabine klimatisering. Betreft de PTO belasting gaat de aanbestedende dienst ervan uit dat de opbouw leverancier hierin de juiste input kan leveren.
93	03 - PVE	31	E-3.72	Wilt u de operationele uitgangspunten en bewijsstukken specificeren voor de vereiste accugarantie/State of Health, waaronder looptijd, kilometrage, laadcycli, DC-laadaandeel, temperatuurcondities, meetmethode en uitsluitingen?	Er zijn geen (nog) geen normeringen als het gaat om het bepalen van de SOH van een batterij. De Waarde van de SOH van een batterij wordt doorgaans de eigen Batterij Management Systeem van het voertuig bepaald. Daarbij wordt normaliter door de leverancier/fabrikant een analyse gemaakt over de SOH gedurende de looptijd op basis van de inzet van een voertuig . De inzet is vermeld in eis E-2.76 betreft perceel 2 en eis E-3.70 betreft perceel 7. Zie betreft inzet tevens het antwoord op vraag 87. De aanbestedende dienst gaat ervan uit dat de leverancier over voldoende kennis beschikt om een juiste analyse te maken en tevens gedurende de inzet de SOH kan meten vanuit de eigen systemen. Om de inzet gedurende de looptijd te garanderen, is dan ook een R&O contract uitgevraagd voor perceel 2 en 3 (chassis) zodat de chassisleverancier hier maximale controle over heeft met de nodige ondersteuning van haar fabrikant.
94	03 - PVE	33	E-3.85	Kunt u ook akkoord gaan met alleen een dakspoiler op de cabine? Zijfenders leveren niet veel voordeel op in deze configuratie.	Dit is akkoord. De eist wordt aangepast en luidt nu: De cabine is voorzien van een dakspoiler gespoten in de kleur van de cabine.
95	03 - PVE	33	E-3.85	U beschrijft dat de dakspoiler en zijfenders even ver achter de cabine rijken. Bij de trucks van ons merk is dit niet het geval. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met de af fabriek geleverde dakspoiler die minder ver reikt dan de zijfenders.	Zie het antwoord op vraag 94.
96	03 - PVE	34	E-3.98	"Wanneer het voertuig door een garantiereparatie langer dan twee dagen niet inzetbaar is, draagt inschrijver zorg voor kosteloos gelijkwaardig vervangend vervoer." Kunt u akkoord gaan met een up-time vergoeding van € 300,- per dag met een maximum van 15 dagen per gebeurtenis. i.p.v. "kostenloos gelijkwaardig vervangend vervoer"?	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
97	03 - PVE	34	E-3.100	"Wanneer het voertuig door een garantiereparatie langer dan twee dagen niet inzetbaar is, draagt inschrijver zorg voor kostenlos gelijkwaardig vervangend vervoer." Kunt u akkoord gaan met een up-time vergoeding van € 300,- per dag met een maximum van 15 dagen per gebeurtenis. i.p.v. "kostenloos gelijkwaardig vervangend vervoer"?	Niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
98	03 - PVE	36	E-3.107	Aan het trainen van monteurs hangt een bepaald tarief vast 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.	Zie het antwoord op vraag 41.
99	03 - PVE	36	E-3.107	Onderhoud niet resulterend onder het ROC, zoals bijv. banden, mag door de opdrachtgever worden uitgevoerd. Al het overige chassis-onderhoud wordt door inschrijver uitgevoerd. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Dat is akkoord. Voor het chassis wordt een R&O contract uitgevraagd zoals omschreven in de eisen E-3.90 t/m E-3.95.
100	03 - PVE	36	E-3.117	Bent u bereid de maximale leveringstermijn voor perceel 3 te verruimen naar ten minste 52 weken, dan wel inschrijver toe te staan een onderbouwde projectspecifieke leverplanning aan te bieden zonder uitsluiting?	Dit is akkoord. Eis E-3.117 wordt aangepast en luidt nu: De levertijd bedraagt maximaal 52 weken na definitieve bestelling.
101	03 - PVE	36	E-3.117	De levertijd bedraagt maximaal 40 weken na definitieve bestelling. Bij perceel 2 E-2.122 geeft u aan 45 weken. Bent u bereid om voor perceel 3 de levertijd ook op 45 weken te stellen?	Zie het antwoord op vraag 100.
102	03 - PVE	36	E-3.127	Levertijd. Gezien de complexiteit van het voertuig en het feit dat het voertuig gedurende het productieproces bij diverse leveranciers dient te worden aangeboden, achten wij de gestelde levertijd van 40 weken niet haalbaar. Wij verzoeken u daarom de maximale levertijd te verruimen naar 52 weken, gerekend vanaf de datum van de bestelopdracht. Graag uw akkoord op een verruiming van de levertijd?	U doelt waarschijnlijk op eis E-3.117. In dat kader is deze vraag beantwoord. Zie het antwoord op vraag 100.
103	03 - PVE	15, 26, 36	E-1.84, E-2.113, E-3.107	Bij percelen 1 en 3 wordt gesproken over een technische training van minimaal 2 monteurs, terwijl voor perceel 2 een training van 3 monteurs wordt gevraagd. Voor een juiste calculatie verzoeken wij u te bevestigen dat ook voor percelen 1 en 3 uitgegaan kan worden van een technische training van exact 3 monteurs?	Zie het antwoord op vraag 41.
104	03 - PVE	21, 31	E-2.78, E-3.72	De eisen E-2.78 en E-3.72 vereisen dat de State of Health (SoH) van het accupakket na 8 jaar minimaal 80% bedraagt. Kunt u verduidelijken op welke wijze de SoH wordt gemeten (welk meetprotocol of welke norm)? En welke procedure geldt indien partijen van mening verschillen over de uitkomst van een SoH-meting?	Zie het antwoord op vraag 93.
105	03 - PVE	23, 33	E-2.98, E-3.92	Het Programma van Eisen bepaalt dat indien een voertuig verloren gaat (diefstal of total loss), het RO-contract per direct wordt beëindigd zonder mogelijkheid tot verrekening of compensatie van resterende termijnen (E-2.98, E-3.92). Is opdrachtgever bereid een beperkte compensatieregeling op te nemen voor aantoonbaar gemaakte kosten?	Nee, dit is niet akkoord. De eis blijft gehandhaafd.
106	03 - PVE	3, 15, 26, 36	AE-23; E-1.86; E-2.116; E-3.110	Het Programma van Eisen vereist een technische levensduur van minimaal 10 jaar (AE-23) en een gewaarborgde technische ondersteuning en onderdelenvoorziening van 10 jaar na levering (E-1.86, E-2.116, E-3.110). Hoe dient de inschrijver om te gaan met situaties waarin een toeleverancier (bijv. een chipfabrikant of BEV-componentleverancier) gedurende die 10 jaar bepaalde componenten uit productie neemt? Is levering van functioneel gelijkwaardige alternatieven voldoende om aan deze eis te voldoen?	Indien inschrijver met het leveren van functionele en kwalitatief gelijkwaardige alternatieve onderdelen kan voldoen aan het gestelde in de eis, is dat akkoord.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
107	03 - PVE	7	AE-86	Het Programma van Eisen (AE-86) vereist dat bij overschrijding van de levertijd de inschrijver kosteloos een gelijkwaardig vervangend voertuig beschikbaar stelt. Gezien het specialistische karakter van BEV-inzamelvoertuigen: kunt u verduidelijken wat "gelijkwaardig" in dit verband inhoudt? Is een conventioneel (diesel/HVO) voertuig met vergelijkbare functionaliteit ook acceptabel als tijdelijk vervangend vervoer?	Een conventioneel (diesel/HVO) voertuig met vergelijkbare functionaliteit is tevens akkoord als tijdelijk vervangend vervoer, mits deze toegang heeft tot een ZERO-EMISSIE zone.
108	04 - KG criteria		KG-1.04	U beschrijft dat u al het onderhoud zelf gaat uitvoeren terwijl meerdere bullets in dit gunningscriterium gaan over het uitvoeren van werkzaamheden door inschrijver. Doelt u hierbij op situaties waarbij toch de inschrijver ingeschakeld wordt voor reparaties en wat zijn hiervoor de criteria?	In principe wordt het onderhoud uitgevoerd door de opdrachtgever zelf. Echter kan het voorkomen dat de opdrachtgever reparaties en/of onderhoud wil laten uitvoeren door de inschrijver. Dit kan per situatie verschillen en kan afhankelijk zijn van de beschikbare tijd van de eigen werkplaats of de complexiteit van het uit te voeren onderhoud/reparatie. Daarbij worden garantiereparaties in principe uitgevoerd door de opdrachtnemer, zie tevens eis E-1.75 (zo ook eisen E-2.102, E-2.104 en E-3.98). De opdrachtgever wenst in dat kader een betrouwbare partner waarmee zij samen de uptime van het voertuig optimaal kan houden.
109	04 - KG criteria		KG-2.06	Er is een behoorlijk verschil in de dienstverlening vanuit de chassis leverancier voor de uitvoeringen A en B. Op basis van welke uitvoering dient die plan van aanpak geschreven te worden? Dit om te voorkomen dat u in de beoordeling van mening bent dat bepaalde situaties niet van toepassing zijn.	De genoemde uitvoeringen zijn niet correct omschreven. KG-2.06 wordt aangepast. Vanwege het aanpassen van KG-2.06 is bij de nota van inlichtingen een nieuw document Kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd (te herkennen aan de bestandsnaam "04 Circulus Kwalitatieve Gunningscriteria afvalinzamelvoertuigen - Versie 2.xlsx". Inschrijver dient dit gewijzigde document Kwalitatieve gunningscriteria te gebruiken bij de inschrijving op straffe van uitsluiting.
110	04 - KG criteria		KG-2.06	Gezien de wezenlijk verschillende onderhoudsstrategieën van uitvoering A en uitvoering B achten wij een gezamenlijke uitwerking binnen maximaal 4 A4 enkelzijdig beperkt. Is opdrachtgever bereid de maximale omvang te verruimen naar 4 A4 per uitvoering (totaal 8 A4), zodat inschrijvers beide uitvoeringen adequaat kunnen beschrijven en onderling vergelijkbare inschrijvingen kunnen worden beoordeeld?	Zie het antwoord op vraag 109.
111	04 - KG criteria		KG-2.06 en KG-2.07	hier wordt gerefereerd aan een uitvoering A en uitvoering B. De beide termen komen in de verdere documenten niet voor. wat wordt hier mee bedoeld?	Zie het antwoord op vraag 109.
112	04 - KG criteria		KG-2.07	Met betrekking tot kwaliteitscriterium KG-2.07 wordt verwezen naar uitvoering A en uitvoering B. Kunt u toelichten wat precies wordt verstaan onder uitvoering A en uitvoering B, zodat inschrijvers hun opleidingsplan hierop kunnen afstemmen?	De genoemde uitvoeringen zijn niet correct omschreven. KG-2.07 wordt aangepast. Vanwege het aanpassen van KG-2.07 is bij de nota van inlichtingen een nieuw document Kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd (te herkennen aan de bestandsnaam "04 Circulus Kwalitatieve Gunningscriteria afvalinzamelvoertuigen - Versie 2.xlsx". Inschrijver dient dit gewijzigde document Kwalitatieve gunningscriteria te gebruiken bij de inschrijving op straffe van uitsluiting.
113	04 - KG criteria		KG-2.07	KG-2.07 heeft betrekking op twee verschillende uitvoeringen (A en B). Is opdrachtgever bereid de maximale omvang vast te stellen op 2 A4 per uitvoering in plaats van 2 A4 voor beide uitvoeringen gezamenlijk, zodat beide opleidingsplannen volwaardig kunnen worden uitgewerkt en beoordeeld?	Vanwege de aanpassing van KG-2.07 blijft het aantal maximaal 2 A4 enkelzijdig
114	04 - KG criteria		KG-2.1 t/m KG-2.4	wij veronderstellen dat bij deze criteria de gegevens van het aangeboden voertuig met de normale cabine moeten worden ingevuld en dat de optioneel aan te bieden low-entry uitvoering, waarvoor deze waarden naar alle waarschijnlijkheid anders zullen zijn, niet hoeven te worden ingevuld. Klopt onze veronderstelling?	Dat is correct.
115	04 - KG criteria		KG-2.10 t/m KG- 2.16	Wij veronderstellen dat enkel het chassis met normale cabine moet worden gedemonstreerd, klopt onze veronderstelling?	Dat is correct.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
116	06 - AIV	2	Artikel 4.3	U beschrijft hier een boete van 10% per dag dat het voertuig te laat geleverd wordt. Ofwel, indien het voertuig 10 dagen te laat geleverd wordt moet de inschrijver het voertuig gratis leveren. En mocht het later dan 10 dagen geleverd worden dan wordt de boete nog meer dan 100% aangezien u geen maximum stelt en de boete dus theoretisch oneindig kan zijn. Dit is zeker gezien de hoge aanschafwaarde van de gevraagde voertuigen niet proportioneel en het kan dan ook niet anders dan dat geen enkele inschrijver met dit belachelijk grote risico akkoord zal gaan. Daarbij heeft u reeds in het pve een clause opgenomen dat de inschrijver op eigen kosten vervangend vervoer moet inzetten waardoor de inschrijver samen met de oplopende rentekosten door voorfinanciering al meer dan de werkelijke kosten voor Circulus moet betalen. Wij begrijpen dat dit standaard voorwaarden zijn maar gezien bovenstaand verzoeken u vriendelijk deze paragraaf te laten vervallen. Mocht dit gehandhaafd blijven zijn wij genoodzaakt af te zien van een inschrijving op deze aanbesteding.	Artikel 4.3 komt te vervallen.
117	06 - AIV	2	Artikel 4.3	In punt 4.3 van de AIV is bepaald dat opdrachtnemer bij een te late levering een boete van 10% van het bruto factuurbedrag per dag (of gedeelte daarvan) verschuldigd is. Wij achten deze boetebepaling, gezien de hoogte en de dagelijkse toepassing, disproportioneel. Daarnaast zijn in het PvE onder AE-86 en AE-87 reeds bepalingen opgenomen voor overschrijding van de maximale levertijd. De combinatie hiervan kan leiden tot een dubbele sanctiëring voor dezelfde tekortkoming. Om u van een inschrijving te kunnen voorzien verzoeken wij u daarom om punt 4.3 van de AIV te laten vervallen en de bepalingen uit het PvE als uitgangspunt te hanteren. Kunt u hiermee akkoord gaan?	Zie het antwoord op vraag 116.
118	06 - AIV	2	Artikel 4.3	Dit artikel is volledig disproportioneel voor de levering van voertuigen. Vriendelijk doch dringend verzoek om dit artikel expliciet niet van toepassing te verklaren voor deze aanbesteding.	Zie het antwoord op vraag 116.
119	06 - AIV	2	Artikel 4.4	Het is niet realistisch om te verwachten dat op verzoek van opdrachtgever een bestelde vrachtwagen in de hoek gezet wordt om pas later op afroep te leveren. Daarnaast wordt hier geen einde van een termijn genoemd en ook geen vergoeding van rentekosten, stalling en onderhoudskosten. Wij gaan er dan ook vanuit dat dit niet van toepassing dient te zijn op deze aanbesteding en verzoeken u de paragraaf te laten vervallen.	Artikel 4.4. komt te vervallen.
120	06 - AIV	4	Artikel 7.1	Kunt u bevestigen dat redelijke aantoonbare kosten aan de zijde van opdrachtnemer voor een uitsluitend door opdrachtgever verlangde keuring worden vergoed, tenzij de keuring een tekortkoming van opdrachtnemer aantoon?	Dat is correct.
121	06 - AIV	6	Artikel 9.5	Kunt u bevestigen dat bestaande intellectuele-eigendomsrechten, software, fabrieksdocumentatie en technische knowhow van fabrikant en toeleveranciers bij de rechthebbenden blijven en opdrachtgever uitsluitend de noodzakelijke niet-exclusieve gebruiksrechten ontvangt?	Artikel 9.5 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.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
122	06 - AIV	6	Artikel 9.4	Artikel nummer 9.4 staat twee maal genoemd in het document. Mogelijk kunt u dit aanpassen.	Dit wordt gewijzigd in 9.4 en 9.4b.
123	06 - AIV	7	Artikel 10.6	Kunt u bevestigen dat uitzonderlijke grondstoffentekorten, transportproblemen, pandemiemaatregelen, oorlog/conflict of vergelijkbare verstoringen als overmacht kunnen kwalificeren wanneer deze onvoorzienbaar, buiten de invloedssfeer van opdrachtnemer en redelijkerwijs niet te mitigeren zijn?	De aanbestedende dienst ziet geen aanleiding de voorwaarden aan te passen of nader te verduidelijken. Het uitgangspunt blijft dat grondstoffentekorten, leveringsproblemen en transportproblemen voor rekening en risico van Contractant komen. Of sprake is van overmacht dient te worden beoordeeld aan de hand van de overeenkomst, de toepasselijke voorwaarden en artikel 6:75 BW. Op voorhand kan de aanbestedende dienst niet bevestigen dat verstoringen in de leveringsketen als overmacht zullen worden aangemerkt. De bepalingen blijven ongewijzigd van toepassing.
124	06 - AIV	8	Artikel 13.2	Kunt u bevestigen dat de vrijwaring uitsluitend geldt voor directe schade die het gevolg is van toerekenbaar handelen of nalaten van opdrachtnemer en niet voor aanspraken door ondeskundig, afwijkend of niet-normaal gebruik door opdrachtgever of derden?	Ja, dat is correct. Schade veroorzaakt door aantoonbaar onoordeelkundig gebruik door de opdrachtgever of derden valt niet vrijwaring zoals genoemd in artikel 13.2.
125	06 - AIV	6	Artikel 9.5	Artikel 9.5 van de Algemene Inkoopvoorwaarden bepaalt dat alle in opdracht van Circulus vervaardigde of ontwikkelde en geleverde goederen – inclusief intellectuele eigendomsrechten – eigendom worden van Circulus. Kunt u bevestigen dat dit uitsluitend ziet op specifiek voor deze opdracht ontwikkelde maatwerk-oplossingen en niet op het bestaande (achtergrond-)IP van de inschrijver, zoals standaard voertuigontwerpen, software en technologie die ook aan andere klanten wordt geleverd?	Zie het antwoord op vraag 121.
126	06 - AIV; 00 - Leidraad	7, 25	Levertijd als fatale termijn, artikel 10.6 Algemene Inkoopvoorwaarden; overmacht	De levertijd wordt als fatale termijn aangemerkt. De Algemene Inkoopvoorwaarden sluiten in artikel 10.6 expliciet uit dat vertragingen door derden als overmacht kwalificeren. Kunt u bevestigen dat, indien een vertraging uitsluitend wordt veroorzaakt door omstandigheden buiten de redelijke invloedssfeer van de inschrijver of diens toeleveranciers (zoals schaarste aan onderdelen of componenten, productieonderbrekingen, transportverstoringen, overheidsmaatregelen of andere supply chain-verstoringen) en de inschrijver alle redelijke inspanningen heeft verricht om de vertraging te beperken, dit als overmachtssituatie wordt erkend? Zo niet, welke risicomitigatie biedt opdrachtgever in een dergelijke situatie?	Zie het antwoord op vraag 123.
127	06 - AIV; 00 - Leidraad; 03 - PVE	2, 25, 7	Artikel 4.3 Algemene Inkoopvoorwaarden, levertijdoverschrijding, AE-87	Artikel 4.3 van de Algemene Inkoopvoorwaarden bepaalt een boete van 10% van het bruto factuurbedrag per dag (of gedeelte van een dag) vertraging, welke niet in mindering strekt op schadevergoeding. De aanbestedingsleidraad vermeldt daarentegen "marktconforme inhuurkosten" bij levertijdoverschrijding met een maximum van 5% per (sub)perceel per voertuig. Het Programma van Eisen (AE-87) noemt een indicatief bedrag van €500 per dag met een maximum van 5% van de opdrachtwaarde per voertuig. Kunt u bevestigen dat, gezien de rangorde van documenten, de boetebepaling uit de Algemene Inkoopvoorwaarden (10% per dag) niet van toepassing is op deze overeenkomst en dat het regime uit het Programma van Eisen en de aanbestedingsleidraad (maximum 5%) prevaleert?	Zie het antwoord op vraag 116.
128	07 - Concept OVK	4	Artikel 9.3	vriendelijk verzoek, om gelet op de waarde van de opdracht en dat chassis reeds tijdens de opbouw zal moeten worden gefinancierd, de betaling van het compleet voertuig gelijk te stellen met de levering van het voertuig. Kunt u hier mee instemmen?	Nee, dat is niet akkoord. Artikel 9.3 blijft gehandhaafd.

Nota van inlichtingen "Levering van inzamelvoertuigen en een haakarmvoertuig" van Circulus B.V.

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
129	07 - Concept OVK	5	Artikel 10 lid 7	Artikel 10 lid 7 van de concept overeenkomst geeft opdrachtgever het recht de overeenkomst onmiddellijk op te zeggen bij overdracht of overgang van zeggenschap over opdrachtnemer, zonder enige schadevergoeding. Kunt u bevestigen dat dit recht uitsluitend wordt uitgeoefend indien de change of control daadwerkelijk afbreuk doet aan de uitvoering van de opdracht? Is opdrachtgever bereid te voorzien in een opzegtermijn (bijv. 3 maanden) bij een change of control die de uitvoering raakt?	De opdrachtgever behoudt zich het recht voor om de overeenkomst op te zeggen, indien een wijziging in de zeggenschap, fusie of splitsing in haar optiek een onwenselijke uitwerking heeft op de uitvoering van de opdracht. Zij zal van die bevoegdheid geen gebruik maken als een wijziging in de zeggenschap, fusie of splitsing haar belangen niet raakt en er geen beletselen zijn o.g.v. het aanbestedingsrecht.
130	07 - Concept OVK; 06 - AIV	4, 4	Artikel 7 lid 1 concept overeenkomst, artikel 6.3 Algemene Inkoopvoorwaarden	In artikel 7 lid 1 van de concept overeenkomst is bepaald dat het de opdrachtnemer niet is toegestaan om andere onderaannemers in te zetten dan vermeld in de inschrijving, zonder uitdrukkelijke voorafgaande schriftelijke toestemming van opdrachtgever. Artikel 6.3 van de Algemene Inkoopvoorwaarden bepaalt eveneens dat geen hulppersonen mogen worden ingeschakeld zonder voorafgaande schriftelijke toestemming. Kunt u bevestigen dat het inzetten van onderaannemers die reeds in de inschrijving zijn opgenomen, gedurende de gehele looptijd van de overeenkomst is toegestaan zonder nadere toestemming? En kunt u toelichten welke procedure en welke doorlooptijd geldt voor het verkrijgen van toestemming indien opdrachtnemer gedurende de looptijd een andere of aanvullende onderaannemer wenst in te schakelen?	Wij kunnen bevestigen dat de onderaannemer(s) die reeds in de inschrijving zijn opgenomen, gedurende de gehele looptijd ingezet worden, zonder nadere toestemming. Indien gedurende de looptijd een noodzaak bestaat voor het inzetten van een andere onderaannemer, dan zal dat tussen opdrachtgever en opdrachtnemer besproken kunnen worden. We kunnen niet in de toekomst kijken, dus een exacte doorlooptijd kunnen we op voorhand niet bepalen, met in het achterhoofd dat dit niet onnodige langer moet duren dan noodzakelijk.
131	Mededeling van de aanbestedende dienst: Bij inschrijvingen op aanbestedingen ziet de opdrachtgever regelmatig onnodige fouten die leiden tot ongeldige inschrijvingen. Door inschrijvers veel gemaakte fouten zijn (niet limitatief): • Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) niet of niet rechtsgeldig ondertekend (maak gebruik van de volmacht uit de aanbestedingsleidraad indien rechtsgeldige ondertekening vlak voor inschrijving lastig te realiseren is) • Referenties van onderaannemers in de inschrijving terwijl er geen beroep op de draagkracht van de onderaannemer wordt gedaan in de UEA op onderdeel IIC • Onderaannemers waarop een beroep wordt gedaan (IIC in de UEA) en waarvan vervolgens geen UEA van de onderaannemer wordt bijgevoegd (let op de rechtsgeldige ondertekening door de onderaannemer) • Niet de juiste versie van prijsinvulformulieren en/of kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd • Aanpassingen door inschrijver van standaard formulieren • Onjuist ingevulde waarden op kwalitatieve gunningscriteria die niet kunnen worden onderbouwd (of niet voldoen aan de minimale/maximale eisen) • Referentie projecten die buiten de gestelde referentieperiode zijn uitgevoerd (oftewel te oud en daardoor niet geldig) • Referentie projecten die de gestelde kerncompetentie niet, of niet volledig afdekken • Ongeldige certificaten (geldigheidsduur bijvoorbeeld reeds verlopen) inzake ISO 9001, ISO 14001, VCA * of VCA** en Erkend Duurzaam bijgevoegd • Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad				