

1^e Nota van Inlichtingen

Voor u ligt de 1^e Nota van Inlichtingen behorend bij de bij de offerteaanvraag Huur van afvalinzamelingsvoertuigen gemeente Almere, met ons kenmerk IA2026.02.10

De inhoud van deze Nota van Inlichtingen wordt geacht deel uit te maken van de aanbestedingsstukken en daarmee van het overeen te komen contract. Bovendien staan bij verzending van deze Nota van Inlichtingen in beginsel alle eisen vast en kunnen niet meer worden gewijzigd.

Deze Nota van Inlichtingen is samengesteld uit de schriftelijke vragen die wij via TenderNed hebben ontvangen. De vragen zijn letterlijk (voor zover mogelijk) en geanonimiseerd overgenomen in deze Nota, zoals de houder(s) van de offerteaanvraag de vragen hebben gesteld. De gemeente Almere heeft de vragen en de antwoorden in deze Nota verwerkt.

De gemeente Almere zal de gestelde vragen die na het uitkomen van deze 1^{de} Nota binnenkomen, beoordelen op inhoud en importantie. Indien het mogelijk is en naar het oordeel van de gemeente noodzakelijk, zullen de vragen alsnog beantwoord worden middels een tweede Nota van Inlichtingen.

Deze geanonimiseerde Nota van Inlichtingen is 09.09.2026 gepubliceerd op TenderNed.

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Offerteaanvraag	In § 2.5.2. stelt u dat inschrijver rekening moet houden met toekomstige regelgeving m.b.t. ZE- voertuigen. We nemen aan dat mogelijke inhuur van ZE-voertuigen buiten de voorwaarden van de raamovereenkomst van deze aanbesteding vallen. Is onze aanname correct?	Uw aanname m.b.t. de EV-voertuigen is juist. Deze vallen buiten deze aanbesteding. Overige transportbewegingen zijn van deze regeling niet uitgezonderd. Voor verdere informatie kunt u de snelkoppeling naar dit onderwerp raadplegen. https://www.almere.nl/verkeer-en-vervoer/zero-emissiezones
2	Offerteaanvraag	In de checklist (hoofdstuk 6) staat dat er ook een tarievenblad moet worden ingediend. Dit lijkt ons niet juist, omdat er geen prijsbeoordeling is in deze fase.	Dit is inderdaad onjuist. Aan deze vragenronde wordt hierom een aangepaste versie van de offerteaanvraag ingevoegd.
3	Offerteaanvraag	Gunningswens 1 gaat over de kosten van consignatie. De wens voor consignatie voertuigen lijkt ons niet overeen te komen eis 67 waarin de aflevertijden staan benoemd. Kunt u dit svp verduidelijken.	De vraag relatie is niet duidelijk. Eis 67 betreft aanlevertijden voor inhuur. Bij consignatie van een voertuig geldt deze eis niet, Het voertuig is dan direct beschikbaar voor de aanbestedende dienst
4	Offerteaanvraag	In § 2.4.1 stelt u dat in voorkomende gevallen de houders van een raamovereenkomst wordt verzocht een offerte voor de mini competitie uit te brengen. Het kan voorkomen dat bij een specifieke uitvraag, inschrijver geen geschikt voertuig beschikbaar heeft. Wij nemen aan dat inschrijver in dat geval geen offerte hoeft uit te brengen. Is onze aanname correct?	Uw aanname is correct. Indien er geen prijs wordt ingediend resulteert dat automatisch in uitsluiting van deelname voor deze uitvraag ronde.
5	Offerteaanvraag	Kan opdrachtgever concreet specificeren welke werkzaamheden worden verstaan onder klein dagelijks onderhoud en welke onderhouds- reparatie en storingswerkzaamheden voor rekening en verantwoordelijkheid van de verhuurder komen?	Concrete invulling zijn de werkzaamheden die een chauffeur zou moeten kunnen uitvoeren. Denk hierbij aan het vullen van een vetpot, lampje vervangen van de verlichting, een bout van de belading vastzetten. Scharnierpunten regelmatig invetten.
6	Offerteaanvraag	Indien het specifiek aangevraagde voertuig niet binnen de gestelde termijn beschikbaar is, mag opdrachtgever tijdelijk een gelijkwaardig voertuig accepteren? Zo ja, welke criteria hanteert opdrachtgever voor de beoordeling of een voertuig als gelijkwaardig wordt beschouwd?	Gelijkwaardigheid richt zich met name op de functionele inzet van het voertuig met betrekking tot de het gebruikte inzamelmiddel en de in te zamelen fractie.
7	Offerteaanvraag	In tabel 2 worden plafondtarieven per week genoemd, terwijl in paraaf 2.4.5 wordt gesproken over de maandprijzen en kortingen bij langere initiële huurperioden. Kan opdrachtgever exact toelichten hoe de plafondtarieven per week zich verhouden tot de maximaal toegestane maandtarieven en welke omrekeningsmethodiek hierbij wordt gehanteerd?	De plafondtarieven zijn de tarieven die max per week gerekend mogen worden. Een maand wordt gezien als een periode van 4 weken. Het maandtarief bedraagt derhalve viermaal het toepasselijke plafondtarief per week, waarna eventuele opgegeven kortingen voor langere huurperioden worden toegepast.



8	PvE	In eis 9 wordt voorgeschreven dat het inzamelvoertuig uitgevoerd dient te zijn in een 6x2 configuratie met een gestuurde naloopas. Een gestuurde voorloopas (eveneens in een 6x2 configuratie) biedt in de praktijk een vergelijkbare of zelfs identieke wendbaarheid (draaicirkel) en aslastverdeling, waardoor volledig wordt voldaan aan de functionele behoeften voor stedelijke afvalinzameling en de gestelde maximale draaistraal van 9.500 mm. Om de marktwerking te optimaliseren en een zo breed mogelijk aanbod van jonge, kwalitatieve huurvoertuigen te kunnen garanderen, stellen wij voor om deze eis te verruimen. Vraag: Bent u bereid om eis 9 aan te passen, zodat een voertuig met een gestuurde voorloopas eveneens is toegestaan, mits deze voldoet aan alle overige functionele eisen? Zo nee, kan de aanbestedende dienst gemotiveerd aangeven welke specifieke operationele of technische bezwaren er bestaan tegen de inzet van een gestuurde voorloopas?	De voorkeur van de aanbestedende dienst gaat uit naar de inzet van een naloopas voertuig. Onze chauffeurs zijn daarop ingereden. Het rijgedrag met name verkeersdrempels en bochten zijn anders met een voorloopas auto. Minder comfort. In deze eis speelt de wens/behoefte van de chauffeurs een belangrijke rol. De eis blijft ongewijzigd.
---	-----	---	--



9	PvE	In eis 64 is opgenomen dat de in te zetten huurvoertuigen bij de start van de huurperiode niet ouder mogen zijn dan 30 maanden. Gezien de krappe markt voor specifieke, jong-gebruikte afvalinzamelingsvoertuigen zorgt deze strikte grens van 2,5 jaar voor een aanzienlijke beperking van de marktwerking en het aantal beschikbare huurvoertuigen. In de offerte aanvraag op pagina 6 bij paragraaf 2.3 geeft de gemeente Almere aan dat het streven naar verduurzaming door het gebruik van HVO100-brandstof een zeer belangrijke rol speelt binnen de bedrijfsvoering en milieudoelstellingen. Voertuigen met een leeftijd tot 48 maanden (4 jaar oud) beschikken over exact dezelfde moderne Euro VI-motortechnologie als voertuigen van 30 maanden oud en zijn volledig technisch gecertificeerd voor het 100% rijden op HVO100-brandstof. De CO2-reductie en milieuprestaties zijn hiermee volledig identiek. Door de leeftijdseis te verruimen naar 48 maanden, behoudt de gemeente haar duurzame standaarden, terwijl de beschikbaarheid van voertuigen toeneemt en er een scherpere prijsstelling kan worden gerealiseerd. Vraag: Is de aanbestedende dienst, met het oog op het maximaliseren van de marktwerking en de beschikbaarheid van geschikte voertuigen, bereid om de maximale leeftijd in eis 64 te verruimen naar 48 maanden vanaf de ingangsdatum van de huurperiode, mits de voertuigen volledig geschikt zijn voor het gebruik van HVO100?	De eis wordt verruimd naar 48 maanden. De eis luidt nu; De in te zetten voertuigen bij opdrachtgever zijn niet ouder dan 48 maanden. De genoemde periode van 48 maanden wordt gerekend vanaf de ingangsdatum van de huurperiode, Onder voorwaarde dat het gebruik van HVO100 is toegestaan.
---	-----	--	--



10	PvE	In eis 77 wordt voorgeschreven dat het eigen risico maximaal € 2.500,00 per gebeurtenis mag bedragen. Binnen de markt voor de verhuur van zware bedrijfsvoertuigen en specifiek afvalinzamelvoertuigen is een eigen risico van € 5.000,00 per gebeurtenis de standaard marktconforme norm. Dit was tevens de gehanteerde grens in de voorgaande/huidige contractperiode met de gemeente Almere. Het kunstmatig verlagen van het toegestane eigen risico naar € 2.500,00 dwingt inschrijvers tot het afsluiten van aanvullende (duurdere) verzekeringsdekkingen of het calculeren van een risico-opslag in de huurtarieven. Aangezien de ervaringen uit het huidige contract met een eigen risico van € 5.000,00 positief zijn, stellen wij voor deze beproefde norm te handhaven. Vraag: Is de aanbestedende dienst bereid om eis 77 aan te passen en het maximale eigen risico per gebeurtenis te verhogen naar € 5.000,00, zodat dit in lijn is met de gangbare marktvoorwaarden en de huidige contractpraktijk?	De Aanbestedende dienst gaat niet mee in uw motivering. De gemeente heeft een vergelijkbaar Eigen Risico, € 2.500,00 bij eigen verzekering. De eis blijft ongewijzigd.
11	PvE	In eis 88 staat vermeld: "Bij een langere huurperiode dan 2 weken worden de dagen waarbij het voertuig stilstaat niet in rekening gebracht." Inschrijver begrijpt en accepteert dat een enkele dag van stilstand niet in rekening wordt gebracht. De huidige formulering van eis 88 is echter dusdanig ruim en onvoorwaardelijk gesteld, dat ruimte biedt voor een scheve verhouding tussen wel inzetten en niet operationele inzet (bijvoorbeeld bij een huurperiode van 3 aaneengesloten weken waarbij het voertuig slechts 1 dag per week wordt gebruikt). Dit legt een disproportioneel en onvoorzienbaar financieel risico volledig bij de opdrachtnemer, aangezien het voertuig wel gereserveerd en beschikbaar moet blijven voor de opdrachtgever. Dit is in strijd met het proportionaliteitsbeginsel uit de Aanbestedingswet. Is de aanbestedende dienst bereid om eis 88 te nuanceren met een vooraf vastgesteld minimaal gegarandeerd aantal inzetdagen per week/maand?	De Aanbestedende dienst garandeert een minimale inzet van 3 dagen per week in een langere huurperiode dan twee weken.

12	PvE	Kunt u aan eis 92 van het programma van eisen de toevoeging plaatsen "indien wettelijk verplicht", want huisvuilwagens zijn automatisch vrijgesteld van deze verplichting.	Eis 92 wordt aangepast. Het voertuig is voorzien van een vrachtwagen OBU tenzij het voertuig in de nationale vrijstelling voor huisvuilinzameling valt.
13	PvE	In eis 82 wordt gesteld dat de vermindering van huuromzet als gevolg van schadereparaties voor rekening van de inschrijver komt. Dit betekent dat wanneer gemeente Almere schade veroorzaakt aan het voertuig, de inschrijver tijdens de reparatieperiode geen huur ontvangt, terwijl de vaste kosten doorlopen. Dit creëert een disproportioneel financieel risico voor de inschrijver. Is de opdrachtgever bereid eis 82 aan te passen zodat de huurpenningen doorlopen tijdens de reparatieperiode, indien de schade is veroorzaakt door toedoen of nalatigheid van de opdrachtgever?	In deze vraag stelt u dat het volledige risico bij de opdrachtgever komt te liggen. Dat is disproportioneel en niet aanvaardbaar voor de opdrachtgever. Schade behoort zeker toe aan het bedrijfsrisico van de verhuurder. Doorbetaling is beperkt tot maximaal twee werkdagen en uitsluitend van toepassing indien de oorzaak van de uitval of verhindering verwijtbaar is aan de opdrachtgever.
14	Paragraaf 2.5.2	In deze paragraaf wordt gemeld dat gemeente Almere voornemens is om per 1 januari 2028 zero-emissiezones in te voeren voor stadslogistiek in drie centrumgebieden. Volgens de landelijke richtlijnen mogen vrachtwagens met een eerste toelating uit 2020 nog tot 2030 de zero-emissiezone in. Hoe verhoudt de voorgenomen ingangsdatum van 1 januari 2028 zich tot deze landelijke overgangsregeling voor bestaande voertuigen (zoals bijvoorbeeld vrachtwagens van bouwjaar 2020)? Wordt de landelijke transitietermijnen hierin volledig gerespecteerd?	De gemeente Almere volgt in deze de nationale wet- en regelgeving. Dat betekent dat vrachtwagens tot 1 januari 2030 toegang tot de ZE zonering hebben.



15	PvE	Eis 80 en 81 is opgenomen dat de verhuurder een vergoeding van een halve huurday dient te verstrekken wanneer de opdrachtgever het transport bij een storing naar de reparateur verzorgt. Wij begrijpen deze regeling voor situaties waarin de storing voortvloeit uit een gebrek aan het voertuig zelf of een technisch defect dat toerekenbaar is aan de verhuurder. Echter, indien de stilstand/storing het gevolg is van een bedieningsfout, ondeskundig gebruik, schade of een externe oorzaak aan de zijde van de opdrachtgever/gebruiker, is het niet redelijk dat de verhuurder hiervoor een vergoeding moet uitkeren. Is de aanbestedende dienst bereid om eis 80 en 81 te verduidelijken dan wel aan te passen, in die zin dat deze transportvergoeding uitsluitend van toepassing is indien de storing het gevolg is van een aan het voertuig/de verhuurder toe te rekenen gebrek, en niet bij schade, bedieningsfouten of ondeskundig gebruik door de opdrachtgever?	De gemeente gaat akkoord met het voorstel. Eis 80 en 81 worden aangepast met de toevoeging dat dit alleen geldt voor schades toe te rekenen aan de verhuurder. Eis 80; Indien opdrachtgever het transport van het voertuig naar een reparatiebedrijf verzorgt dan geldt hiervoor een vergoeding van de helft van een dag huurprijs. De schade / storing / defect moet direct toe te rekenen zijn aan het voertuig en/ of verhuurder. Eis 81 Indien de opdrachtgever het transport van het reparatiebedrijf naar de locatie van de opdrachtgever verzorgt dan geldt hiervoor een vergoeding van de helft van een dag huurprijs. De uitgevoerde reparatie moet een direct toe te rekenen zijn aan het voertuig of verhuurder.
----	-----	---	--



16	Eis 8,9 en 10 wordt gevraagd om een maximale lengte van 9500 mm, een inhoudsmaat van maximaal 20 m³ en een versnellingsbak met hydraulische koppelomvormer. Verzoek tot gelijkwaardigheid/aanpassing specificaties huisvuilwagen in eis raamovereenkomst nummer 8, 9 en 10 In het huidige contract is binnen uw eigen inzameldienst inmiddels al met grote tevredenheid diverse keren gereden in een huurvoertuig met gestuurde naloopas en exacte specificaties max. 10.000 mm lengte, 23 m³ inhoud en een gerobotiseerde versnellingsbak. Deze voertuigen hebben zich in de praktijk, binnen uw dienst, ruimschoots bewezen op het gebied van betrouwbaarheid, wendbaarheid en operationele prestaties binnen uw gemeente. Daarnaast biedt deze configuratie duidelijke voordelen: Efficiëntie en duurzaamheid: De inhoudsmaat van 23 m³ zorgt voor beduidend minder transportbewegingen naar de verwerkingslocatie, wat direct resulteert in minder CO2-uitstoot en lagere operationele kosten. Bewezen in de praktijk: Omdat uw chauffeurs van uw eigen afvalinzameling en de technische dienst al intensief en met veel tevredenheid met dit specifieke voertuigtype werken, zijn er geen aanpassingen nodig in de operationele gewinning of het beheer. Is de aanbestedende dienst bereid om deze in de praktijk reeds bewezen en efficiënte configuratie (max. 10.000 mm lengte, 23 m³ inhoud en gerobotiseerde versnellingsbak) formeel als gelijkwaardig te accepteren binnen deze aanbesteding?	De aanbestedende dienst is bereid om de opgegeven afwijking te accepteren als gelijkwaardigheid.
----	---	---