

Bijlage 2: Nota van Inlichtingen

behorend bij

**Beschrijvend document CINK 232
Europese aanbesteding levering haak-kraan
containervoertuigen**

Nr.2



**Europese aanbesteding
levering haak-kraan
containervoertuigen
Gemeente Overbetuwe**

29 oktober 2015, definitief

OFFERTEAANVRAAG

Nr.	Pag.	Paragraaf/ Bijlage	Vraag	Antwoord
100	8	Paragraaf 2.4.2	<u>Wijziging</u> De lengte van het onderhoudscontract wordt aangepast naar de gebruikelijke 8 jaren, waarbij rekening wordt gehouden met twee opties op verlenging van de onderhoudscontracten van 1 jaar, met wederzijdse instemming.	<u>Wijziging</u> De Inschrijfstaat is aangepast. Die wordt begin van week 45 op TenderNed gepubliceerd
3	12 / 13	Paragraaf 3.2.4	U geeft aan dat combinaties, een combinant niet met een andere combinatie kan inschrijven, hoe zit dit bij Hoofdaannemer en onderaannemers?	Een onderaannemer kan (wel) gekoppeld zijn aan verschillende hoofdaannemers.
			Als antwoord op vraag 3 in de NVI geeft u aan dat een onderaannemer aan verschillende hoofdaannemers gekoppeld kunnen zijn. Mag ik er tevens van uit gaan dat een hoofdaannemer meer onderaannemers mee mag nemen in hun inschrijving. In dit geval zal de inschrijver 2x een prijzenblad indienen, waarvan 1 met onderaannemer X (voor het gehele voertuig) en 1 met onderaannemer Y (voor het gehele voertuig). Graag uw bevestiging.	Dat is akkoord.

INSCHRIJFSTAAT

101	1	Inschrijfstaat CINK233	<u>Wijziging</u> Abusievelijk is de inruilprijs meegenomen in de berekening van de Total Costs of Ownership. Die (totale) inruilprijs is uit de TCO gehaald en wordt separaat beoordeeld. De inschrijver met hoogste inruilprijs krijgt 1 punt, de daaropvolgenden 0,75, 0,5, 0,25 en 0 punten. Daarmee kan in principe maximaal 101 punten worden gescoord.	<u>Wijziging</u> De Inschrijfstaat is aangepast. Die wordt begin van week 45 op TenderNed gepubliceerd
-----	---	---------------------------	--	---

PROGRAMMA VAN EISEN EN WENSEN

16	6	ATE 17	Regelmatige inzet winterdienst?	Het voertuig wordt voorzien van een vaste DIN-plaat ten behoeve van de winterdienst. Inzet in de winterdienst is op voorhand niet te bepalen en is afhankelijk van externe factoren. Het door u aangeboden voertuig (en componenten) dient voldoende van binnen en buiten tegen corrosie te zijn beschermd. Mechanische beschadigingen worden hierbij buitenbeschouwing gelaten.
			Indien een DIN plaat is gemonteerd, werkt het AEBS systeem zeker niet als de sneeuwplough ervoor staat. Is opdrachtgever bereid om akkoord te gaan met een demontabele DIN plaat en indien gemonteerd te accepteren dat het AEBS systeem niet functioneert? Even ter verduidelijking, per 1 november 2015 is er een wettelijke verplichting van AEBS.	Eis blijft gehandhaafd omdat er wel mogelijkheden zijn om dit te realiseren. Tevens verwijzen wij naar ATE7 in het PvE&W Indien er sprake is van ontheffingen inzake wetgevingen etc. wordt door Inschrijver daarvan een overzicht opgesteld. Het overzicht van ontheffingen wordt bijgevoegd als bijlage 1.ATE7. U kunt daarin ook aangeven op welke wijze u aanpassingen pleegt indien er geen ontheffing komt voor winterdiensttaken.
23	12	G4	Kunt u aangeven hoe wordt omgegaan als er na 2 jaar en 10 maanden een startmotor dient te worden vervangen? Hoe lang ziet u dan: " een zelfde garantietermijn"?	Dat deze startmotor vervangen dient te worden, en weer 3 jaar (product)garantie meekrijgt.
			Uit uw antwoord lees ik dat er altijd na enige vervanging c.q. montage 3 jaar garantie moet zijn. Dit kan alleen gerealiseerd worden middels een full reparatie en onderhoud contract. Anders geldt een 3 jaar garantie van nieuw levering voertuig en daarna leveranciers garantie termijn. Kunt u de eis aanpassen conform bovenstaande?.	De drie jaar "nieuwe" garantie op onderdelen is alleen van toepassing op de onderdelen die in de eerste drie jaar, dus gedurende de fabrieksgarantie zijn vervangen.
31, 32, 33	17	CH23	Deze eis beschrijft dat het voertuig is voorzien van een (vol) automatische versnellingsbak met koppelvormer. Wij verzoeken u nader toe te lichten om welke (gebruiks) reden(en) persé een (vol)automatische versnellingsbak is vereist. Wij zijn stellig van mening dat, kijkend naar de inzet van het voertuig, ons product succesvol kan worden ingezet en in alle omstandigheden zonder problemen functioneert (hetgeen in de praktijk wordt bevestigd bij functionele tests). Wij verzoeken u toe te staan een voertuig aan te bieden, voorzien van een automatisch schakelende versnellingsbak met dezelfde functionaliteiten als een volautomaat met koppelvormer en voorzien van een schakelprogramma welke optie	Opdrachtgever eist een chassis dat is voorzien van een volautomatische versnellingsbak met koppelvormer en stop & go functie. Hiervoor hoeft geen verdere onderbouwing te worden gegeven, er zijn meerdere leveranciers van voertuigen zoals omschreven deze aanbesteding, die hun chassis kunnen voorzien van een volautomatische versnellingsbak. Echter indien Inschrijver van mening is dat aan eis ATE 9 (proven technology + referenties) wordt voldaan en het door hem aangeboden product exact dezelfde eigenschappen heeft als

			<p>aanmerkelijke kostenvoordelen met zich meebrengt op gebied van aanschaf, brandstof en onderhoud. Gaat u hiermee akkoord?</p>	<p>de volautomatische versnellingsbak mag dit worden aangeboden Dit impliceert dat de werking van stop en go identiek is aan de volautomatische versnellingsbak, zonder dat de chauffeur daarvoor extra handelingen hoeft te verrichten. Op het moment dat de rem wordt bediend is de aandrijving onderbroken en kan zonder (nadelige) bijwerking worden opgetoerd om de belading etc. te bedienen. Op het moment dat de rem wordt gelost, wordt de aandrijving hervat (zonder extra handelingen).</p> <p>Indien Inschrijver dit product aanbiedt, zal daarvoor een praktijktest met een soortgelijk compleet voertuig plaatsvinden. Producten die nog in een testfase / fase van vrijgave zitten komen niet in aanmerking.</p>
			<p>Uw antwoord roept bij ons nog een aantal vragen op. Gezien het aantal vragen over dit onderwerp, de mededingbaarheid van verschillende vraagstellers en mede gezien de bewezen functionaliteit in de praktijk, dit punt graag overwegen.</p> <p>a) Bij het gebruik van een as-tronic is het enige verschil in gebruik dat de chauffeur bij stilstand en gebruik van verhoogd toerental van "D" naar "N" moet schakelen dit is bij normaal gebruik van dit type voertuig een minimale handeling. Bent u bereid hiermee akkoord te gaan?</p> <p>b) Het gebruik van een vol automaat, met koppelvormer, kan gaan ten koste van het gewenste maximale GCM (GVW) van 50 ton. Om exact te kunnen bepalen wat uiteindelijk het max GCM (GVW) wordt, dient er op voorhand een formulier ingevuld te worden met betrekking tot inzet van het voertuig. Is de opdrachtgever bereid dit formulier in de te vullen voor inschrijving?</p> <p>c) Nog een punt van aandacht m.b.t. volautomaat is het bewezen hoger brandstof verbruik. Dit in het kader van TOC en milieu belasting.</p>	<p>a) Indien Inschrijver van mening is dat aan eis ATE 9 (proven technology + referenties) wordt voldaan en het door hem aangeboden product exact dezelfde eigenschappen heeft als de volautomatische versnellingsbak mag dit worden aangeboden. Zie antwoord op de vraag uit de eerste NvI van 20 oktober 2015.</p> <p>b) Nee, de inschrijver licht zijn chassiskeuze toe op basis van de gegevens die beschikbaar zijn gesteld. Tevens verwijzen naar het antwoord onder a).</p> <p>c) Uiteraard zoeken wij op pragmatische wijze de beste (en duurzame) oplossing. Wij zien dat in uw inschrijving(en) graag terug.</p>
37	19	CAB3A → B (nummer ontbrak)	<p>Wij begrijpen het doel van deze wens, namelijk een licht sturend voertuig.</p> <p>Echter het door u gevraagde af te geven koppel is niet mogelijk. De wijze van sturen en de hoeveelheid kracht die hierbij gemoeid is, wordt niet bepaald en uitgedrukt in koppel. De stuurbekrachtiging is een combinatie van flow en stuurdruk. Derhalve het verzoek de eis nader te verklaren, met inachtneming van hetgeen ik hierboven heb uitgelegd.</p>	<p>Opdrachtgever wenst ter ontlasting van de chauffeur bij het manoeuvreren op lage snelheid optimale bekrachtiging.</p> <p>Het effect van een additioneel systeem (elektronisch of hydraulisch) kan wel worden uitgedrukt in Newtonmeter; i.e. Als een bestuurder een moment van 60 Nm moet uitoefenen zonder stuurbekrachtiging, dan hoeft hij met stuurbekrachtiging nog maar 20 Nm aan draaikracht te leveren.</p>
			<p>U noemt een antwoord op vraag CAB3A maar wij lezen een antwoord op vraag CAB3B. Is dit correct? Inhoudelijk: vraagt u feitelijk een additioneel stuursysteem op het standaard wat in ons geval een mechanisch - hydraulisch bekrachtigd systeem is?</p>	<p>Dat klopt. Als dat op uw voertuigen beschikbaar is, dan kunt u daarmee extra punten scoren.</p>