

3e Nota van Inlichtingen (Nvl-3)

Verledden van OVL-installaties in de Provincie
Noord-Brabant

Nationaal openbare procedure

Behorend bij:

Contractnummer: LED.01.01.RE

Stuknummer: 5066388

Datum: 22 april 2022

Contractnummer LED.01.01.RE
Stuknummer: 5066388

Verledden van OVL-installaties in de Provincie Noord-Brabant

Versie	Datum
1.0	22 april 2022

INHOUDSOPGAVE

1	Algemene mededelingen.....	4
2	Wijzigingen van de Aanbestedende dienst.....	5
3	Beantwoording van vragen	6

1 **Algemene mededelingen**

Deze 3e nota van inlichtingen is opgesteld naar aanleiding van de ontvangen vragen m.b.t. het Verledden van OVL-installaties in de Provincie Noord- Brabant.

2 **Wijzigingen van de Aanbestedende dienst**

LED.01.01.RE Raamovereenkomst armatuurvervangng OVL prov Noord Brabant V3_0

Wordt vervangen door:

LED.01.01.RE Raamovereenkomst armatuurvervangng OVL prov Noord Brabant V4_0

3 Beantwoording van vragen

Ref. nr.	Vraag	gepubliceerd op Tendered
277	Er wordt gesteld dat de CO2 footprint moet worden berekend inclusief de smartcontroller. Als producent van de armaturen hebben wij niet de juiste informatie ter beschikking om deze berekening te kunnen maken van het samengesteld geheel. Immers zal de leverancier van deze controllers deze zelf op de bouwplaats aanleveren. In de CO2 footprint berekeningen zijn dus nu uitsluitende de resultaten van de armaturen vermeld. Hoe gaat de AD daarmee om?	Aanbesteder gaat mee in het gevraagde om de smartcontroller geen onderdeel uit te laten maken van de LCA berekening (A1-A4).
278	Men vraagt/eist. Moet voldoen aan Vibratie standaard 1.5G en 3G IEC 68-2-6; Normal Applications Vraag is of Synergrid C4.11.3: 2019 ook als vibratie standaard geaccepteerd wordt?	Nee, Synergrid C4.11.3: 2019 is een lijst waar armaturen op geplaatst worden welke voldoen aan een test in de windtunnel. Met vibratie standaard wordt echt trilling bedoeld welke gesimuleerd wordt op een trilplaat.
279	In vraag 186 NVI 2 geeft u aan dat de CO2-Footprint van het gehele armatuur dient te worden berekend. Wij waren daarom verbaasd dat u onderdeel D van de CO2-Footprint heeft laten vervallen. De productie en plaatsing van het armatuur vindt plaats in onderdeel A. Duurzaamheidsaspecten als de recyclebaarheid en circulariteit zijn opgenomen in onderdeel D. Onderdeel D is met NVI 2 komen te vervallen. Hierdoor wordt geen reeel beeld gegeven van de milieukosten van het armatuur en wordt leveranciers de kans ontnomen meerwaarde te bieden met duurzame productinitiatieven. Wij willen u daarom verzoeken onderdeel D toch in de CO2-Footprint berekening op te nemen. Mocht u hier niet toe bereid zijn, vernemen wij graag wat hiervoor uw motivatie is in relatie tot uw gestelde duurzaamheidsdoelen.	De Provincie vraagt een beperkte LCA met de focus op een duurzame productiefase en efficiënte transportbewegingen. De opdrachtnemer heeft een beperkte invloed op toekomstig gebruik, sloop en hergebruik van materialen. Daarom is gekozen voor de levenscyclusfase A1-A4.
280	In "Bijlage 8- verkeersmaatregelen - standaardmaatregelen V1_0.pdf" geeft u aan gebruik te willen maken van verkeersregelaars in standaardmaatregel	Bij 10 van de in bijlage 8 beschreven 21 verkeersmaatregelen wordt de inzet van verkeersregelaars aangegeven. Hierbij geldt dat bij verkeersmaatregel 13 alleen een

	<p>13 en standaardmaatregel 19. Conform CROW WIU 2020 Werken op niet-autosnelwegen paragraaf 10.8.3 is inzet van Verkeersregelaars, op regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen, met een reguliere snelheid 70 km/h of hoger, in de praktijk niet mogelijk. Zie definitieve tekst:</p> <p>Maar bij rijdende afzettingen, ook als deze kortdurend stilstaan, is het in de praktijk niet of nauwelijks mogelijk de snelheid te beperken met tijdelijke maatregelen. Dit houdt in dat het inzetten van verkeersregelaars bij rijdende afzettingen op regionale stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen (met $V_{max} \geq 70$ km/h) in de praktijk niet mogelijk is.</p> <p>Derhalve is het verzoek om deze verkeersmaatregelen te herzien in alternatieve afzettingen of de verkeersregelaars te laten vervallen.</p>	<p>verkeersregelaar wordt ingezet als er een veilige opstelruimte in de berm aanwezig is. Aan de inzet van verkeersregelaars in combinatie met de verkeersmaatregelen ligt een goed doordacht plan aan ten grondslag. Indien bij een verkeersmaatregel de inzet van verkeersregelaars aangegeven staat, blijft dit gehandhaafd. De kosten voor de inzet van verkeersregelaars dienen in de betreffende bestekpost te zijn opgenomen.</p>
281	<p>Bedoeld u hier dat de SR maximaal 0,5 mag zijn in de berekening van Dialux 3.14? De EIR is namelijk niet te berekenen met Dialux 3.14.</p>	<p>De bermfactor (SR in Dialux 4.13) mag maximaal 0,50 zijn. In Dialux 4.13 zijn ten behoeve van de berekeningen van de M-klassen profielen aangemaakt. In de resultaten van deze profielberekeningen wordt ook de berekende waarde van de bermfactor SR aangegeven.</p>
282	<p>Zou u uw definitie van het begrip "situatie" willen geven om interpretatieverschillen op dit vlak te voorkomen?</p>	<p>In bijlage 10 is per lichtmast (te vervangen armatuur) opgenomen welke verkeersmaatregel er nodig is. De uitwerking van deze verkeersmaatregel is opgenomen in bijlage 8. Per situatie (lichtmast) dient in de nadere uitvraag bekeken te worden wat nodig is om op een veilige manier het armatuur of opeenvolgende armaturen te kunnen vervangen.</p>
283	<p>In vraag 186 Nvl 2 geeft u aan dat de Smart-Controller mee dient te worden berekend in het vaststellen van de CO₂-footprint. Navraag bij diverse leveranciers leert ons dat zij niet over LCA/EPD informatie van de Smart-Controllers beschikken. Het opstellen van een LCA/EPD duurt tussen de 3 en 6 maanden en past daarom niet binnen de doorlooptijd van</p>	<p>Aanbesteder gaat mee in het gevraagde om de smartcontroller geen onderdeel uit te laten maken van de LCA berekening (A1-A4).</p>

	<p>deze aanbesteding (zie ook: https://www.ecoras.nl/diensten/life-cycle-assessment-and-co2-footprint/). Bent u daarom bereid de Smart-Controller toch te laten vervallen in de CO2-footprint berekening?</p>	
284	<p>In Post 5 verkeersmaatregelen worden een groot aantal verschillende maatregelen met daarbij maximale tijdseenheden voorgeschreven. Deze zijn voor inschrijvers niet eenduidig af te prijzen. Een aantal maatregelen zijn ≥ 2 uur, ≤ 15 minuten en ≤ 1 uur. Echter voor deze maatregelen geven de leveranciers prijzen van minimaal 4 uur per keer.</p> <p>Aangezien de maatregelen verspreid over diverse locaties zullen worden toegepast zijn deze niet kostenhomogeen. Immers een maatregel die op een locatie 10 keer wordt toegepast heeft een ander prijsniveau dan een maatregel die 1 keer wordt toegepast op een andere locatie.</p> <p>Aangezien de onderhavige overeenkomst een raamovereenkomst betreft kan inschrijver tevens geen zekerheid ontlenen aan de totale aantallen of op het moment dat deze toegepast dienen te worden. Bovenstaande is in strijd met voorschrift 3.9A van de Gids Proportionaliteit, waarin is opgenomen dat de aanbestedende dienst alloceert het risico bij de partij die het risico het best kan beheersen of beïnvloeden.</p> <p>Wij verzoeken u de verkeersmaatregelen ook als directielevering op te nemen en hiermee te voldoen aan de Gids Proportionaliteit.</p>	<p>Aanbesteder gaat niet mee in hetgeen gevraagd wordt. De verkeersmaatregelen worden geen directielevering.</p>
285	<p>Op blad 4 van de functionele eis geeft u aan "toekomstbestendig door sensor ready en..." echter sensor ready is een term van een leverancier en dat is niet toegestaan. U vraagt tevens D4i met diverse DALI parts ingevuld. Wij verzoeken u sensor ready aan te passen naar D4i?</p>	<p>Daar waar in Bijlage 12 - Functionele specificaties V3_0 staat: Toekomst bestendig door sensor ready en smart upgradeability. Dient u Toekomst bestendig door smart upgradeability te lezen.</p>
286	<p>In de functionele eisen heeft u het over smartlabeling en wat daar op moet staan.</p>	<p>Ja, dit is toegestaan.</p>

	<p>Onze armaturen zijn standaard uitgevoerd met een label waar een unieke code op staat. Met deze unieke code kan onze fabriek binnen 2 dagen alle specificaties en toegepaste materialen van het betreffende armatuur aanleveren. Is het akkoord het smart label (en een extra smartlabel voor in de mast) alleen te voorzien van armatuur type en deze code?</p>	
287	<p>In de armatuur specificaties vraagt u om RAL7034 voor de behuizing. Aangezien de armaturen op een hoogte van 10 meter hangen is kleur minder goed zichtbaar, zeker als het een licht afwijkende kleur betreft . Vriendelijk verzoek aan OG om ook akkoord te gaan met RAL7024 wat voor veel leveranciers een standaard kleur is met voordelen voor onderhoud en naleverbaarheid tot gevolg?</p>	<p>Aanbesteder accepteert ook RAL7024. Maar aanbesteder wenst maar 1 kleur armatuur in haar areaal.</p>
288	<p>Bij vraag 198 van de Nvl geeft u aan dat de LCA niet door een erkend LCA deskundige hoeft te worden opgesteld en in de vraagstelling wordt gesproken over een wachttijd van 6 weken. De huidige markt is zo dergelijk dat deze wachttijd veel langer is en ook de doorlooptijd van het maken van een LCA door een erkende LCA deskundige neemt meer dan een maand in beslag. Een niet deskundige heeft hier normaal gesproken omdat hij niet deskundig is nog veel meer tijd voor nodig en daarnaast is de foutkans enorm groot. Dit zou omwille van een enorm lange doorlooptijd en dus disproportionaliteit, de OG niet mogen goedkeuren. Daarnaast is het doel van een LCA, dat de leverancier aantoonbaar maakt hoe milieu vriendelijk hij zijn armatuur produceert. De fabrikanten die reeds een LCA hebben vinden het milieu blijkbaar belangrijker dan de fabrikanten die nu nog een LCA moeten laten maken. Wij verzoeken u te eisen dat bij inschrijving de door een erkende LCA deskundige opgemaakte LCA wordt ingediend?</p>	<p>Aanbesteder gaat niet mee in de vraag.</p>
289	<p>Wij zijn zeer verheugd met het gegeven dat de OG erg begaan is met het milieu en de daarbij behorende grondstoffen en</p>	<p>Aanbesteder gaat niet mee in de vraag. Tevens wilt de aanbesteder aangeven dat in de tweede nota van inlichtingen het proces</p>

	<p>productie materie.</p> <p>Om dit zo transparant en eerlijk mogelijk te beoordelen weten wij uit ervaring dat er slechts 1 manier is om dit te toetsen. Deze manier is gelijk aan hoe alle elektrotechnische, mechanische en lichttechnische aspecten van een verlichtingsarmatuur worden gemeten en gecontroleerd. En dat is door de rapportages die door een specialist (gecertificeerd laboratorium) worden opgemaakt, door een derde onafhankelijke partij te laten accrediteren ter voorkoming dat de slager zijn eigen vlees keurt. Dit betekent dat op dezelfde juridisch manier (legaal en bindend), de door een erkende LCA deskundige opgemaakte LCA, getoetst/geaccrediteerd dient te worden door een derde onafhankelijke deskundige. Om een eerlijke en gelijke behandeling en proportionaliteit te waarborgen verzoeken wij u met klem deze eis (toetsing door een derde onafhankelijke deskundige, mag Europees zijn) toe te voegen?</p>	<p>omtrent aanbieden toetsen van de LCA is gewijzigd. Zie hiervoor hoofdstukken 3.3, 4.5.3.4 en bijlage 12C van de Inschrijfleidraad vervanging armaturen OVL PNB V2_0.</p>
290	<p>De leveranciers van smartcontrollers beschikken niet over een LCA. Wij verzoeken de eis mbt LCA uitsluitend te laten gelden voor de armaturen?</p>	<p>Aanbesteder gaat mee in het gevraagde om de smartcontroler geen onderdeel uit te laten maken van de LCA berekening (A1-A4).</p>
291	<p>U stelt in de gewijzigde stukken en NVI dat indien de leverancier geen LCA heeft hij deze mag maken en na gunning moet laten toetsen door een erkende LCA deskundige. Wij vinden dit volstrekt onacceptabel. Een LCA dient sowieso door een deskundige opgemaakt te worden. Wij spreken uit ervaring dat een armaturen fabrikant niet zelf deze materie machtig kan zijn. Doorlooptijden van het opmaken van een compleet LCA rapport met alle vooronderzoek van dien kost veel meer tijd dan de doorlooptijd die u aanhoudt. Dit betekent dat u onrecht aandoet aan de fabrikant die een dergelijk rapport al wel heeft en daarmee wordt ook een ongelijk speelveld gecreëerd. Wij dringen erop aan dat deze eis wordt aangepast naar, bij de inschrijving dient een, door een erkend LCA deskundig bedrijf opgemaakte, LCA</p>	<p>Aanbesteder gaat niet mee in de vraag. Tevens wilt de aanbesteder aangeven dat in de tweede nota van inlichtingen het proces omtrent aanbieden toetsen van de LCA is gewijzigd. Zie hiervoor hoofdstukken 3.3, 4.5.3.4 en bijlage 12C van de Inschrijfleidraad vervanging armaturen OVL PNB V2_0.</p>

	rapportage van de betreffende armaturen bijgevoegd te zijn?	
292	<p>De verkeersmaatregelen zijn verrekenbaar per situatie. Kunt u uitleggen wat u bedoeld met "per situatie"?</p> <p>Bedoeld u hier met situatie: een deelopdracht van een N-weg, een situatietekening of bedoeld u met situatie 1 lichtpunt?</p>	<p>In bijlage 10 is per lichtmast (te vervangen armatuur) opgenomen welke verkeersmaatregel er nodig is. De uitwerking van deze verkeersmaatregel is opgenomen in bijlage 8. Per situatie (lichtmast) dient in de nadere uitvraag bekeken te worden wat nodig is om op een veilige manier het armatuur of op een volgende armaturen te kunnen vervangen.</p> <p>Verwezen wordt naar paragraaf 62 van deel 3 van het bestek. De verwijzing bij bestekpostnummer 5 'zie paragraaf 62 02 in deel 3 van dit bestek' wordt gewijzigd in 'zie hoofdstuk 62 in deel 3 van dit bestek'.</p>
293	<p>Op nagenoeg alle afzettingen zijn verkeersregelaars ingetekend, vanuit het CROW is altijd het vertrekpunt dat eerst gekeken wordt naar een oplossing zonder verkeersregelaars.</p> <p>Hierin staat letterlijk "Bij wegwerkzaamheden is en blijft het toepassen van maatregelen zonder verkeersregelaar het vertrekpunt"</p> <p>Met de Governance code in het achterhoofd is dan ook de vraag om de verkeersregelaars apart uit te vragen en deze alleen toepassen als anders maatregelen tekortschieten.</p>	<p>Bij 10 van de in bijlage 8 beschreven 21 verkeersmaatregelen wordt de inzet van verkeersregelaars aangegeven. Hierbij geldt dat bij verkeersmaatregel 13 alleen een verkeersregelaar wordt ingezet als er een veilige opstelruimte in de berm aanwezig is. Aan de inzet van verkeersregelaars in combinatie met de verkeersmaatregelen ligt een goed doordacht plan aan ten grondslag. Indien bij een verkeersmaatregel de inzet van verkeersregelaars aangegeven staat, blijft dit gehandhaafd. De kosten voor de inzet van verkeersregelaars dienen in de betreffende bestekpost te zijn opgenomen.</p>
294	<p>De opgegeven locaties (5.505 stuks) komen niet overeen met de aantallen verkeersmaatregelen (250 stuks) in het bestek.</p> <p>Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat het aantal verkeersmaatregelen een juiste weergave is van de te verwachte verkeersmaatregelen?</p>	<p>Bij het toepassen van verkeersmaatregelen kan het zijn dat er werkzaamheden bij meerdere lichtmasten uitgevoerd worden. De aanbestedende dienst heeft het aantal benodigde verkeersmaatregelen zo nauwkeurig mogelijk in proberen te schatten.</p>
295	<p>Wij verwijzen naar de besteksbepaling 01 01 13 OVERIGE ALGEMENE BEPALINGEN</p> <p>01 Aan artikel 01.01.13 van de Standaard 2020 wordt een nieuw lid toegevoegd: '06. 'De aannemer is aansprakelijk voor (gevolg)schade, voor zover deze te wijten is aan zijn nalatigheid, onvoorzichtigheid of</p>	<p>Uw verzoek wordt niet gehonoreerd.</p>

	<p>verkeerde handelingen bij het uitvoeren van handelingen zoals genoemd in lid 01 tm 03 van artikel 01.01.13.'</p> <p>Wij gaan ervan uit dat met de regeling zoals die hiermee in het bestek is opgenomen samen met andere bepalingen in het bestek die daarover gaan dit onderwerp volledig is geregeld. Wilt u met referte aan art. 1.10 Aanbestedingswet en voorschrift 3.9A t/m D de totale aansprakelijkheid van de aannemer wel beperken tot een bedrag van ten hoogste 100% van de prijs van het werk?</p>	
<p>296</p>	<p>Wij verwijzen naar de besteksbepaling 01 11 VERBAND MET ANDERE WERKEN 01 11 01 WERKEN, DIE IN ELKANDER GRIJPEN</p> <p>01 In verband met het bepaalde in paragraaf 31 lid 1 van de UAV 2012 wordt de aannemer erop gewezen dat de prestatiecontracten OPC (onderhoudsaannemer) en EPC (elektrotechnische aannemer) worden uitgevoerd.</p> <p>02 In verband met eventueel door derden uit te voeren werkzaamheden is de directie bevoegd voor de uitvoering van onderdelen van het werk een bepaalde termijn te stellen of deze te doen uitstellen, zonder dat dit de aannemer aanspraak geeft op verlenging, bijbetaling of schadevergoeding.</p> <p>Naar aanleiding van deze bepaling verzoeken wij u de woorden "zonder dat dit de aannemer aanspraak geeft op verlenging, bijbetaling of schadevergoeding" te schrappen wegens het disproportionele karakter hiervan en daarmee strijdigheid met het proportionaliteitsbeginsel. De bepaling is allereerst in strijd met art. 1.10 Aanbestedingswet omdat wegens het ontbreken van iedere achtergrond informatie geen sprake kan zijn van een redelijke verhouding tot het voorwerp van de opdracht.</p> <p>De bepaling is voorts in strijd met Voorschrift 3.9 A Gids Proportionaliteit dat</p>	<p>Aanbesteder deelt uw mening niet. Paragraaf 31 van UAV 2012 is van toepassing. Hierin is ook bepaald dat een aannemer aanspraak op bijbetaling kan doen gelden indien meer van hem verlangd wordt dan redelijkerwijs van hem kan worden gevergd. Daarmee is er naar mening van de aanbesteder geen sprake van strijdigheid met het proportionaliteitsbeginsel.</p>

	<p>luit: De aanbestedende dienst alloceert het risico bij de partij die het risico het best kan beheersen of beïnvloeden. Uit de bepaling volgt dat hier de opdrachtgever degene is die een risico het best kan beheersen of beïnvloeden. Dan past een consequentie als nu is opgenomen niet.</p>	
297	<p>Wenst AD een interne antenne ten behoeve van communicatie i.p.v. een Zhaga Zd4i aansluiting aan boven- en onderzijde armatuur.</p>	<p>De bedoelde interne antenne of sensor ten behoeve van de communicatie is enkel ter vervanging van de sensor aan de bovenzijde van het armatuur.</p>
298	<p>Wordt hier door de aanbestedende dienst verwezen naar de OLC300 van Luminext?</p>	<p>De aanbesteder verwijst nadrukkelijk niet naar de OLC300 van Luminext.</p>
299	<p>In Nota van inlichtingen 2 geeft u aan dat een CO2 footprint berekening moet worden gedaan, en bijlage 12A komt te vervallen (vraag 269). Klopt het dat deze CO2 footprint berekening nu vanuit de armatuurleverancier tot stand moet komen.</p>	<p>De inschrijver is verantwoordelijk voor het indienen van een LCA berekening bij inschrijving. De inschrijver kan zelf de keuze maken wie de LCA berekening uitvoert.</p>