



2e Nota van Inlichtingen

Twente Milieu NV

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Het leveren van achterladers en zijladers"

Datum: 01-03-2022

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.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
<i>Vragen m.b.t. aanbestedingsleidraad, overeenkomst, inkoopvoorwaarden</i>					
1	Leidraad			Is het bespreekbaar om een andere chassisprijs, 4 maanden voor productie aan te geven, waarbij de order dan nog geannuleerd mag worden?	Nee, uw suggestie is niet bespreekbaar. Opdrachtgever weet dat levertijden van chassis' en daardoor van complete voertuigen lang zijn. Wanneer de levertijd van een chassis 12 maanden bedraagt, zou dit betekenen dat na 8 maanden na gunning, de definitieve prijs van een chassis bekend wordt. Dit is niet een werkwijze die past bij een aanbestedingsprocedure, waarbij de inschrijfprijs een gunningscriterium is. Opdrachtgever gaat ervan uit, dat wanneer het voertuig besteld is, de fabrikant of importeur prijsprotectie voor die order garandeert.
2	Leidraad			In de aanbesteding wordt een vaste prijs tot en met 31 december 2022 gevraagd. Nadien wordt een berekening aangegeven voor de prijsindexatie. Hoe gaat Twente Milieu om met andere prijsontwikkelingen dan die in een indexcijfer kunnen worden verantwoordt, of dat deze teveel najien?	Indexcijfers ijen per definitie na. Wanneer de prijzen dalen, blijven de indexen voor een bepaalde periode relatief hoog, hetgeen in het voordeel van inschrijver is. De basis is dat inschrijver de indexering mag doorberekenen aan opdrachtgever.
<i>Vragen m.b.t. algemene eisen</i>					
3	03 - PVE	3	AEA -24	U vraagt Orlaco camerasystemen, mag dit ook een vergelijkbaar/gelijkwaardig merk zijn.	Wanneer in het programma van eisen een merk of merknaam staat vermeld, dient inschrijver hierachter te lezen 'of gelijkwaardig'. Ja, het is inschrijver toegestaan een gelijkwaardig camerasysteem te leveren. Dit moet vermeld worden in de in te dienen beschrijving van de leveringsomvang achter onderdeel 06.
4	03 - PVE	3	AEA-24 + AEA-38	Het beeld van onze af-fabriek achterzichtcamera wordt weergegeven op de bedienunit van de opbouw (positie op steun op/voor dashboard), en is als zodanig onderdeel van het CE-pakket van het voertuig. De camera en monitor zijn niet van het merk Orlaco. Graag uw toestemming voor dit camerasysteem, in combinatie met een apart zij-zicht camerasysteem met aparte monitor in het dashboard.	Inzake het leveren van een ander merk camera: zie beantwoording vraag 3. Het is inschrijver toegestaan de achterzichtcamera te combineren met de bedienunit van de opbouw, waarbij het zijzicht camersysteem met een aparte monitor in het dashboard wordt geleverd.
5	03 - PVE	4	AEA-47	U spreekt over luchtgeveerde achterassen. Uw huidige voertuigen hebben tevens luchtgeveerde voorassen. Wij nemen aan dat de vooras ook lucht geveerd moet zijn?	De te leveren chassis' voor perceel 1, perceel 2 en perceel 3 zijn voorzien van een luchtgeveerde vooras. De te leveren chassis' voor perceel 4 zijn voorzien van een bladgeveerde vooras. Reden hiervoor is dat deze as zwaarder wordt belast en dat niet iedere marktpartij een 9 of 10 tons luchtgeveerde vooras kan leveren.
6	03 - PVE	6	AEA-69	Mogen de rijdersstoel stoelen een comfort stoel zijn (niet lucht geveerd). Zitcomfort is al prima door luchtgeveerde vooras.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
7	03 - PVE	6	AEA-70	Mag de climate control ook een gewone airco zijn	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
8	03 - PVE	6	AEA-70	Een climate control is niet leverbaar op onze trucks. Bent u bereid om tevens een manueel bediende airconditioning toe te staan?	Zie het antwoord op vraag 7.
9	03 - PVE	6	AEA-73	Mag de cabine geleverd worden zonder achterraut? Zicht naar achteren is immers toch nihil.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
10	03 - PVE	6	AEA-74	Mag de cabine geleverd worden zonder zonneklep?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
11	03 - PVE	6	AEA-76	Mogen de cabine deuren geleverd worden zonder elektrisch bedienbare portier ramen?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
12	03 - PVE	6	AEA-76	Onze bestuurderscabine is niet voorzien van een specifieke klembeveiliging maar aangezien er geen auto-close functie in de schakelaar zit komt men niet per abuis klem te zitten. Daarnaast zijn de ramen met de hand tegen te houden. Graag u akkoord voor deze uitvoering.	Het is inschrijver tevens toegestaan, elektrisch bedienbare portierramen te leveren zonder auto-close systeem, waarbij de ramen handmatig tegen te houden zijn.
13	03 - PVE	6	AEA-77	Mag de cabine geleverd worden zonder windgeleiders voor de cabine deuren.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
14	03 - PVE	6	AEA-78	Het door ons aan te bieden voertuig is niet leverbaar met geïntegreerde stuurwielbediening. De radio met bluetoothfunctie is echter wel direct achter het stuurwiel geplaatst waardoor deze te bedienen is zonder de aandacht op het verkeer te verliezen. Graag uw akkoord voor deze uitvoering	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
15	03 - PVE	6	AEA-79	Het door ons aan te bieden voertuig is niet leverbaar met geïntegreerde stuurwielbediening. De radio met bluetoothfunctie is echter wel direct achter het stuurwiel geplaatst waardoor deze te bedienen is zonder de aandacht op het verkeer te verliezen. Graag uw akkoord voor deze uitvoering	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
16	03 - PVE	7	AEA-96	Mogen de achterlichten gewone lichten zijn in plaats van LED?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
17	03 - PVE	7	AEA-96	U geeft aan dat de koplampen niet LED dienen te zijn. Echter de laatste geleverde voertuigen hebben allen LED koplampen. Dat is delijds bewust gedaan in het lader duurzaamheid en lichtopbrengst. Derhalve de controle vraag of de koplampen ook LED dienen te zijn?	Dit betreft een omissie in het bestek. Eis AEA-96 wordt aangepast en luidt nu: Alle verlichting is uitgevoerd als LED verlichting.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
18	03 - PVE	9	AEA-111	U geeft aan dat de inschrijver toestemming moet geven om bij calamiteiten door uw eigen technische dienst het chassis te laten repareren. Bovendien komen de door u gemaakte uren ten laste van het RO-contract. Hiervoor gaat en kan de inschrijver geen toestemming geven en is dit voor ons een reden om niet in te schrijven. Dit kan niet uw bedoeling zijn. Bij een R&O contract ligt de verantwoordelijkheid van het onderhoud/reparatie volledig bij de leverancier en is de leverancier ook verantwoordelijk voor een maximale up-time van het voertuig en de staat van het voertuig op gebied van technisch inzetbaarheid. Zeker in geval van de BEV voertuigen is dit een nog grotere verantwoordelijkheid waarbij specifieke kennis, specialisme en veiligheid van nog groter belang zijn, aangezien er met zeer hoge voltages gewerkt wordt. Wij verzoeken u derhalve met klem deze eis voor de chassis te laten vervallen.	Eis EAE-111 is vervallen. De 24/6 bereikbare servicedienst, in combinatie met de geëiste maximale opkomsttijd, moet voldoende zekerheid bieden voor een adequate serviceverlening bij storingen.
19	03 - PVE	9	AEA-111	Het is niet gebruikelijk dat bij een onderhoudscontract de opdrachtgever of derden toch zelf reparaties uitvoert op kosten van de inschrijver. Hier zijn ook de tarieven niet op gebaseerd en tevens heeft leverancier dan geen invloed op de kwaliteit er van. Daarbij zullen er in veel gevallen ook onderdelen nodig zijn die door de truckleverancier geleverd zullen moeten worden. Daarbij heeft u ook eisen opgesteld voor 24u servicedienst. Vriendelijk verzoek om dit alleen van toepassing te laten zijn indien truck dealer niet in staat is dit op locatie te verhelpen en na toestemming van truck leverancier.	Zie antwoord vraag 18.
20	03 - PVE	11	AEA-131	U geeft aan onderhoud en reparaties aan de opbouw en belading zelf uit te voeren. Inschrijver moet daarvoor ook een opleiding verzorgen. De afstand tot het dichtstbijzijnde servicepunt voor de opbouw en belading is derhalve minder van belang. Wij verzoeken u de aanrijtijd naar het servicepunt voor de opbouw te verruimen naar maximaal 150 minuten.	Uw suggestie wordt overgenomen. Eis AEA-131 luidt nu: Inschrijver heeft een servicepunt dat vanuit de standplaats van opdrachtgever binnen 150 minuten aan te rijden is, gemeten via www.routenet.nl Instelling Snelste Route, Truck 20T (*). Bij dit servicepunt dienen ten minste 90% van alle voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden, van de opbouw en de belading, uitgevoerd te kunnen worden. * De reistijd dient te worden berekend door middel van het aanklikken van de tekst "Bereken verwachte reistijd" waarbij een Vertrek (of Aankomst) moment dient te worden ingevuld waarbij er geen vertragende omstandigheden van toepassing zijn (de staafdiagrammen van reistijd in het pop-up venster zijn dan geheel in één kleur en boven in de staafdiagram wordt 0 minuten aangegeven). Inschrijver voegt een afdruk van dit scherm bij in de inschrijving als onderdeel 12.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
Vragen m.b.t. achterlader onderdeel 1A					
21	03 - PVE	14	OND1A-17	De hydraulische slangen aan de buitenzijde van onze achterlader, bevinden zich binnen de contouren van de opbouw. Wij verzoeken u in dergelijk geval deze eis te laten vervallen.	Het is inschrijver tevens toegestaan om hydraulische slangen binnen het zijwandprofiel van de opbouw te leveren, zonder het toepassen van een beschermplaat.
Vragen m.b.t. achterlader onderdeel 1B					
22	03 - PVE	16	OND2A-17	De hydraulische slangen aan de buitenzijde van onze achterlader, bevinden zich binnen de contouren van de opbouw. Wij verzoeken u in dergelijk geval deze eis te laten vervallen.	Het is inschrijver tevens toegestaan om hydraulische slangen binnen het zijwandprofiel van de opbouw te leveren, zonder het toepassen van een beschermplaat.
Vragen m.b.t. perceel 1					
23	03 - PVE	19	E-1.3	Draaistraal; mag deze ook 10.550 mm zijn?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
24	03 - PVE	19	E-1.5	Mag de 9 ton vooras ook een 8 tons vooras zijn deze zal zeker niet worden uit genut.	Eis E-1.5 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is uitgevoerd met een vooras met een draagvermogen van minimaal 8.000 kg.
25	03 - PVE	19	E-1.6	Het netto laadvermogen op kenteken bedraagt ten minste 12.000 kg, wilt u de eis aan paasen naar 11.500kg?	Eis E-1.6 wordt aangepast en luidt nu: Het netto laadvermogen op kenteken bedraagt ten minste 11.500 kg. Meer is wenselijk.
26	03 - PVE	19	E-1.13	Een tank van 300 liter past niet bij een korte wielbasis welke aansluit bij uw wensen. Graag uw toestemming om een tank van 255 liter aan te bieden.	Eis E-1.13 wordt aangepast en luidt nu: De inhoud van de brandstoftank is voldoende om onder alle bedrijfsomstandigheden gedurende minimaal 2 werkdagen van 9 uur inzet te garanderen en bedraagt minimaal 250 liter. De brandstoftank is uitgevoerd in oxidatievrij materiaal. De tank is daarnaast voorzien van een antidiefstal voorziening in de tank.
27	03 - PVE	19	E-1.14	Mogen de tanks zich ook bevinden aan de linker zijde van het voertuig?	Ja, uw suggestie wordt overgenomen. Voor de duidelijkheid, onderstaande toelichting: Het is niet toegestaan om de AdBlue tank en de brandstoftank beide aan een kant van het chassis te plaatsen. Voor de duidelijkheid: De Adblue tank en de brandstoftank zijn aan de linkerzijde van het voertuig geplaatst; of De Adblue tank en de brandstoftank zijn aan de rechterzijde van het voertuig geplaatst.
28	03 - PVE	19	E-1.14	Bij een korte wielbasis welke aansluit bij uw wensen is het indien de uitlaatdemper aan de rechterzijde van het chassis is geplaatst niet mogelijk de Adblue tank ook aan de rechterzijde te plaatsen door gebrek aan ruimte. Graag uw toestemming om deze links te plaatsen.	Zie het antwoord op vraag 27.
29	03 - PVE	19	E-1.15	Mag de AdBlue tank ook een minimale inhoud van 7,57 % hebben van de inhoud van de brandstof tank	Eis E-1.15 wordt aangepast en luidt nu: De Adbluetank (indien benodigd) dient een minimale inhoud van 7,5 % van de inhoud van de brandstoftank te hebben.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
30	Programma van eisen		E-1.18	In de aanbesteding wordt een staande uitlaat aan de rechterzijde gevraagd. Mag de staande uitlaat aan de linkerzijde worden geplaatst ivm positionering van de DPF/SCR-unit aan de linkerzijde (chauffeurszijde)	Eis E-1.18 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een staande uitlaat. De uitlaat is aan de bijrijderszijde of aan de chauffeurszijde van het voertuig gepositioneerd en is voorzien van een voorziening die inregenen voorkomt.
31	03 - PVE	20	E-1.18	Mag de staande uitlaat ook horizontaal beneden worden gemonteerd zodat het voertuig compacter wordt?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
32	03 - PVE	20	E-1.21	Wij willen u verzoeken om voor alle percelen wel een low-entry cabine toe te staan. Naar onze mening is een dergelijke cabine uitermate geschikt voor de inzet als inzamelvoertuig. Bovendien kunnen de gebruikers middels de praktijktest de geschiktheid van een low entry cabine zelf beoordelen. Het lijkt ons dan ook niet gepast om een low entry bij voorbaat uit te sluiten van mededinging.	Het toepassen van een low-entry cabine op de te leveren voertuigen, is in voorbereiding op deze aanbesteding, uitvoerig ter sprake geweest. De keuze, om niet over te gaan naar low-entry cabines is, na zorgvuldige afweging van alle voor- en nadelen, onderbouwd door opdrachtgever genomen. Dit is de reden dat er geen low-entry cabines, binnen geen enkel perceel, worden uitgevraagd.
33	03 - PVE	20	E-1.22	Mag de cabine vloer hoogte 1350 zijn i.p.v. 1300 mm?	Ja, uw suggestie wordt overgenomen. Het overnemen van uw suggestie geldt voor alle percelen. Eis E-1.22, eis E-2.24, eis E-3.19 en eis E-4.22 worden aangepast en luiden nu: Ten behoeve van het in- en uitstappen, bedraagt de cabinevloerhoogte, in rijstand van het voertuig, onbeladen, maximaal 1.300 mm. Lager is wenselijk. Door het wijzigen van de genoemde eisen, wijzigen de bijbehorende kwalitatieve gunningscriteria eveneens. Het betreft de gunningscriteria KG-1.09A KG-1.09B KG-2.09A KG-2.09B KG-3.09 KG-4.09 Bij deze nota van inlichtingen wordt een nieuwe set invulformulieren ten behoeve van de kwalitatieve gunningscriteria gepubliceerd (VERSIE 2). Inschrijver moet de nieuwe versies indienen, op straffe van uitsluiting.
Vragen m.b.t. perceel 2					
34	03 - PVE	21	E-2.2	U vraagt een GVW van maximaal 28.000kg. Wij verzoeken een GVW van maximaal 29.000kg toe te staan.	Eis E-2.2. wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig heeft een GVW van minimaal 26.500 kg en maximaal 29.000 kg.
35	03 - PVE	21	E-2.5	Mag de 9 ton vooras ook een 8 tons vooras zijn deze zal zeker niet worden uit genut.	Eis E-2.5 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is uitgevoerd met een vooras met een draagvermogen van minimaal 8.000 kg.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
36	03 - PVE	21	E-2.8	Anders dan bij een diesel kunnen de vermogens niet bij alle merken onderderling vergeleken worden aangezien er verschillende configuraties toegepast worden. Deze waarden lijken dan ook van een bepaald type voertuig overgenomen te zijn. Bij onze voertuigen worden twee compactere, en energie efficiëntere motoren samen met een 2-traps versnellingsbak toegepast. Ondanks een lager motorkoppel geeft dit nog steeds ruim voldoende koppel op de wielen. Graag uw toestemming voor deze alternatieve oplossing met 225kW en 850Nm.	Eis E-2.8 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een elektromotor met een continu vermogen van minimaal 210 kW en een motorkoppel van minimaal 850 Nm.
37	03 - PVE	21	E-2.8	U vraagt een minimaal vermogen van 230kW. Wij verzoeken u een minimaal vermogen van 210kW toe te staan, juist voor een elektromotor is het (hoge) aandrijfkoppel veel belangrijker in een dergelijke toepassing.	Zie het antwoord op vraag 36.
38	03 - PVE	21	E-2.10	U eist een minimaal geïnstalleerd vermogen van 300kWh. Officieel hebben wij een geïnstalleerd vermogen van 297 kWh, slechts 1% minder dan geëist. Wij nemen aan dat dit akkoord is?	Eis E-2.10 wordt aangepast en luidt nu: Het geïnstalleerd elektrisch vermogen bedraagt minimaal 295 kWh. Het vermogen is opgeslagen in lithium-ion accu's, welke aan het chassis zijn gemonteerd. Inschrijver voegt een tekening toe, achter onderdeel 06 in de inschrijving, van de opstelling van de accupakketten, waaruit tevens het totaal geïnstalleerd vermogen blijkt.
39	03 - PVE	21	E-2.10	U eist hier dat de toegepaste accu's van het type Lithium-ion dienen te zijn. Onze huidige generatie accu's voor elektrische aandrijflijnen zijn gebaseerd op Lithium-ion technologie, echter gaat de ontwikkeling op dit gebied dusdanig hard dat inschrijver niet kan voorspellen welke accu technologie in de toekomst beschikbaar komt. Uiteraard is het streven dat accu's in de toekomst zorgen voor een grotere range, een lager eigengewicht en een hoger aantal laadcycli. Zodoende verzoeken wij u de keuze omtrent de samenstelling van de accu bij de inschrijver te laten, zolang deze kan voldoen aan de eisen die gesteld worden aan het gebruik van deze accu.	De keuze voor lithium-ion accu's is gebaseerd op de huidige, beschikbare informatie en uitvoeringsvormen van de gevraagde chassisuitvoering. Indien in de toekomst blijkt, dat de samenstelling van de accu wijzigt, ten gunste van opdrachtgever, bijvoorbeeld een lager gewicht of grotere actieradius, dan is het inschrijver toegestaan om de accu's met gewijzigde samenstelling te leveren, waarbij de overige eisen uit de programma's van eisen van kracht blijven.
40	03 - PVE	21	E-2.11	U geeft aan dat de totale lengte van een route 150 km is. Tevens geeft u aan dat er niet rusttijds geladen wordt. Dit is (nog) niet haalbaar i.c.m. de gestelde aantal te laden containers en stortmomenten. Bovendien blijkt uit analyse van uw huidige achterlader voertuigen dat er niet meer dan circa 100 km per dag gereden wordt. Daarnaast geeft u in eis E-2.26 aan dat u een garantietermijn op het accupakket eist van max 100.000km, hetgeen overeen komt met circa 100km per dag. De gevraagde totaal lengte van 150km is alleen mogelijk met tussendoor laden naar 80%. Wij verzoeken u derhalve de eis aan te passen naar tussentijds laden.	Eis E-2.11 wordt aangepast en luidt nu: Het elektrisch vermogen is voldoende om onder alle bedrijfsomstandigheden en alle klimatologische omstandigheden binnen Nederland, gedurende minimaal 8 uur inzet te garanderen, bij voorkeur zonder te laden gedurende de dag, waarbij het toegestaan is om éénmaal gedurende de dag uit te gaan van 1 oplaadmoment aan een snellader, zodat 80% van de accupaciteit wordt geladen. Binnen de genoemde 8 uren inzet per dag, gelden de volgende parameters: Het laden van circa 900 tot 1.100 minicontainers De route heeft een totale lengte van 150 km Er zijn 3 stortmomenten per dag.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
41	03 - PVE	21	E-2.11	Binnen de genoemde 8 uren inzet per dag, gelden de volgende parameters: Het laden van circa 1.100 minicontainers Kunt aangeven hoeveel tonnage er wordt ingezameld met deze 1100 containers? Bijvoorbeeld is dit 20t of gemiddeld 23kg per container?	Per fractie worden de volgende gemiddelde gewichten per container ingezameld: RST: 28 tot 33 kg. (33 kg in DIFTAR gemeente) PMD: 6 tot 9 kg. (9 kg in DIFTAR gemeente) GFT: 23 tot 26 kg. (9 kg in DIFTAR gemeente) Dit binnen de gestelde parameters in eis E-2.11.
42	03 - PVE	21	E-2.11	U spreekt hier over een voldoende elektrisch vermogen voor alle bedrijfsomstandigheden in benoemde situatie. Een dergelijke eis is onrealistisch en kan op geen enkele wijze getoetst worden. De enige manier is om vooraf routesimulaties te doen met loggingen op bestaande voertuigen om iets over deze bedrijfsomstandigheden te kunnen zeggen. Wij verzoeken u deze eis te elimineren.	Nee, de eis wordt niet, conform uw suggestie geëlimineerd. Het antwoord op vraag 40 geeft voldoende ruimte om onder alle bedrijfsomstandigheden de route te rijden.
43	03 - PVE	22	E-2.15	U spreekt hier over een capaciteitsgarantie op de accupakketten van 10 jaar. Dit is echter gekoppeld aan het gebruik en het onderhoud zoals vastgelegd in eis E2-26 voor een periode van 96 maanden. Wij verzoeken u deze eis te elimineren of de termijn eveneens naar minimaal 96 maanden terug te brengen.	Eis E-2.15 wordt aangepast en luidt nu: De accu's mogen in de eerste 96 maanden niet meer dan 25% van hun vermogen verliezen. Het percentage geldt over het volledig geïnstalleerd vermogen op het voertuig.
44	03 - PVE	22	E-2.17	De geleverde accu's zijn inderdaad opgebouwd uit afzonderlijke cellen, echter staat de fabrikant (nog) niet toe dat de cellen afzonderlijk vervangen mogen worden, met o.a. het oogpunt op veiligheid. Derhalve verzoeken wij u deze eis te laten vervallen.	Eis E-2.17 is vervallen.
45	03 - PVE	22	E-2.19	Het is niet gebruikelijk dat de laadaansluiting zich in de cabine bevindt of wordt afgesloten door de portieren. Graag uw toestemming om door middel van een sleutel de laadaansluiting af te kunnen sluiten.	Wat u aandraagt in de vraag, staat niet vermeld in de genoemde eis. De oplossing die wordt geboden voor de gestelde eis, sluit aan bij gestelde eis en is derhalve voor opdrachtgever akkoord.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
46	03 - PVE	22	E-2.20	De opgegeven waarde van 200kW is erg hoog en bij meerdere fabrikanten niet mogelijk. Hierdoor is het ook niet mogelijk om in 1 uur van 20% naar 80% te laden. Wij verzoeken u vriendelijk de eis bij te stellen naar een haalbare 150kW en 1,5 uur.	Eis E-2.20 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig wordt geleverd exclusief laadvoorziening. Het opladen van het voertuig gebeurt volgens IEC61851-mode 3 laadprotocol voor het AC laden en volgens IEC61851-mode 4 laadprotocol voor het DC laden. De laadkabel dient geschikt te zijn voor laden van het voertuig met tenminste 22 kW(32A - 230 Volt - 3 fase) [AC] via een CCS Combo 2 aansluiting. Het voertuig dient daarnaast geschikt te zijn voor lading met een snellader van tenminste 130 kW [DC] via een CCS Combo 2 aansluiting. Onder snellader wordt verstaan een laadstation waarmee het voertuig binnen maximaal 1 uur van 20% naar 80% kan worden geladen). De laadinfrastructuur (aansluiting en laadpaal, exclusief laadkabel)) wordt door de opdrachtgever gerealiseerd.
47	03 - PVE	22	E-2.20	U stelt hier eisen aan laad mogelijkheden op het voertuig alsmede een meegeleverde laad kabel. Onze trucks zijn voorzien van een oplaad aansluiting CCS2. Bij dit type oplaad mogelijkheid zit de stekker ten alle tijden aan de laadpaal en is het niet nodig een kabel met het voertuig mee te leveren. Daarnaast eist u een combinatie van DC en AC laden toe te passen. In de truckbranche worden voertuigen enkel opgeladen met een DC lader. De maximale oplaad capaciteit is hierbij 130kW. met deze laad capaciteit voldoen wij aan de door u gestelde eis van 20% naar 80% laden binnen een uur. Graag uw toestemming voor deze oplossing, aangezien de gerenomeerde laadpalen reeds compatible zijn.	Zie het antwoord op vraag 46.
48	03 - PVE	22	E-2.20	Mogelijkheid tot snel laden van TENMINSTE 200 kW mag dit ook continue 160kW zijn.	Zie het antwoord op vraag 46.
49	03 - PVE	22	E-2.20	Zware trucks werken op 400~600 VDC en wordt hiermee ook geladen. U vraagt levering zonder laadvoorziening. Vervolgens spreekt u over 8 meter laadkabel bij het voertuig, echter de laadkabel behoort bij de laadinfra en wordt dus niet geleverd bij het voertuig. Ook spreekt u over een geschiktheid om met AC te laden, echter onze voertuigen worden ten allen tijde met DC geladen over de CCS combo 2. Het vermogen en de aansluitwaarden wordt bepaald door de laadinfra, die echter niet tot de leveromvang van het voertuig behoort. Graag uw omschrijving herzien.	Zie het antwoord op vraag 46.
50	03 - PVE	22	E-2.21	De applicatie waar u hier over spreekt om het laden te controleren maakt onderdeel uit van de laadinfra. Laadinfra maakt zoals u zelf stelt geen onderdeel uit van de leveringsomvang van het voertuig. Deze eis is dus niet van toepassing op dit bestek en wij verzoeken u deze eis te elimineren.	Eis E-2.21 is vervallen.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
51	03 - PVE	22	E-2.21	We kunnen geen systeem leveren dat een sms stuurt aangezien een deel uitmaakt van de af fabriek systemen waarin dit niet is voorzien. Wel kan ons systeem via een app uitgelezen worden. Graag uw akkoord hiervoor.	Zie antwoord vraag 50.
52	03 - PVE	22	E-2.21 en E-2.22	Hetgeen u hier vraagt, heeft betrekking tot de laadinfra. Derhalve het verzoek deze eisen te laten vervallen.	Zie antwoord vraag 50.
53	03 - PVE	22	E-2.23	Wij willen u verzoeken om voor alle percelen wel een low-entry cabine toe te staan. Naar onze mening is een dergelijke cabine uitermate geschikt voor de inzet als inzamelvoertuig. Bovendien kunnen de gebruikers middels de praktijktest de geschiktheid van een low entry cabine zelf beoordelen. Het lijkt ons dan ook niet gepast om een low entry bij voorbaat uit te sluiten van mededinging.	Zie antwoord vraag 32.
54	03 - PVE	22	E-2.24	Mag de cabine vloer hoogte 1350 zijn i.p.v. 1300 mm?	Zie antwoord vraag 33.
55	03 - PVE	22	E-2.26	Garantie van het accupakket van minimaal 96 maanden mag dit ook 72 maanden of 360.000 km zijn?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
Vragen m.b.t. eisen zijlader					
56	03 - PVE	23	EZ-1.01	Vriendelijke verzoek om tevens 8510mm toe te staan.	Eis EZ-1.01 wordt aangepast en luidt nu: De draaistraal over de bumper bij maximale wielinslag bedraagt maximaal 8.550 mm. Korter is wenselijk.
57	03 - PVE	23	EZ-1.05	Als een low entry cabine wordt toegestaan mag deze dan geleverd worden zonder dak spoiler.	Het leveren van een low-entry cabine wordt niet toegestaan. Zie het antwoord op vraag 32 inzake dit besluit. Hiermee blijft eis EZ-1.05 onverkort gehandhaafd.
Vragen m.b.t. perceel 3					
58	03 - PVE	26	E-3.3	Mag de 9 ton vooras ook een 8 tons vooras zijn deze zal zeker niet worden uit genut.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Ervaring leert dat met een zijlader, het gewicht op de vooras, bij een kwart geladen voertuig het hoogst is. Daarbij wordt de gevraagde 8 ton op de vooras overschreden. Om die reden wordt een lichtere vooras niet toegestaan.
59	03 - PVE	26	E-3.11	Een tank van 300 liter past niet bij een korte wielbasis welke aansluit bij uw wensen. Graag uw toestemming om een tank van 255 liter aan te bieden.	Eis E-3.11 wordt aangepast en luidt nu: De inhoud van de brandstoftank is voldoende om onder alle bedrijfsomstandigheden gedurende minimaal 2 werkdagen van 9 uur inzet te garanderen en bedraagt minimaal 250 liter. De brandstoftank is uitgevoerd in oxidatievrij materiaal. De tank is daarnaast voorzien van een antidiefstal voorziening in de tank.
60	03 - PVE	26	E-3.12	Mogen de tanks zich ook bevinden aan de linker zijde van het voertuig?	Zie het antwoord op vraag 27.
61	03 - PVE	26	E-3.13	Mag de AdBlue tank ook een minimale inhoud van 7,57 % hebben van de inhoud van de brandstof tank	Zie het antwoord op vraag 29.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
62	03 - PVE	26	E 3.18	Wij willen u verzoeken om voor alle percelen wel een low-entry cabine toe te staan. Naar onze mening is een dergelijke cabine uitermate geschikt voor de inzet als inzamelvoertuig. Bovendien kunnen de gebruikers middels de praktijktest de geschiktheid van een low entry cabine zelf beoordelen. Het lijkt ons dan ook niet gepast om een low entry bij voorbaat uit te sluiten van mededinging.	Zie het antwoord op vraag 53 en vraag 32.
63	03 - PVE	26	E-3.19	Mag de cabine vloer hoogte 1350 zijn i.p.v. 1300 mm?	Zie het antwoord op vraag 54 en vraag 33.
Vragen m.b.t. perceel 4					
64	03 - PVE	28	E-4.2	U vraagt een GVW van maximaal 28.000kg. Wij verzoeken een GVW van maximaal 29.000kg toe te staan.	Eis E-4.2. wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig heeft een GVW van minimaal 26.500 kg en maximaal 29.000 kg.
65	03 - PVE	28	E-4.3	Mag de 9 ton vooras ook een 8 tons vooras zijn deze zal zeker niet worden uit genut.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Ervaring leert dat met een zijlader, het gewicht op de vooras, bij een kwart geladen voertuig het hoogst is. Daarbij wordt de gevraagde 8 ton op de vooras overschreden. Om die reden wordt een lichtere vooras niet toegestaan.
66	03 - PVE	28	E-4.6	U vraagt een minimaal vermogen van 230kW. Wij verzoeken u een minimaal vermogen van 210kW toe te staan, juist voor een elektromotor is het (hoge) aandrijfkoppel veel belangrijker in een dergelijke toepassing.	Eis E-4.6 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een elektromotor met een continu vermogen van minimaal 210 kW en een motorkoppel van minimaal 850 Nm.
67	03 - PVE	28	E-4.9	U spreekt hier over een voldoende elektrische vermogen van alle bedrijfsomstandigheden in benoemde situatie. Een dergelijke eis is onrealistisch en kan op geen enkele wijze getoetst worden. Enige manier is om vooraf routesimulaties te doen met loggegevens op bestaande voertuigen en om iets over deze bedrijfsomstandigheden te kunnen zeggen. Wij verzoeken u deze eis te elimineren.	Nee, de eis wordt niet, conform uw suggestie geëlimineerd. Eis E-4.9 wordt aangepast en luidt nu: Het elektrisch vermogen is voldoende om onder alle bedrijfsomstandigheden en alle klimatologische omstandigheden binnen Nederland, gedurende minimaal 8 uur inzet te garanderen, bij voorkeur zonder te laden gedurende de dag, waarbij het toegestaan is om éénmaal gedurende de dag uit te gaan van 1 oplaadmoment aan een snellader, zodat 80% van de accucapaciteit wordt geladen. Binnen de genoemde 8 uren inzet per dag, gelden de volgende parameters: Het laden van circa 1.100 minicontainers De route heeft een totale lengte van 150 km Er zijn 3 stortmomenten per dag.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
68	03 - PVE	28	E-4.9	Binnen de genoemde 8 uren inzet per dag, gelden de volgende parameters: Het laden van circa 1.100 minicontainers Kunt aangeven hoeveel tonnage er wordt ingezameld met deze 1100 containers? Bijvoorbeeld is dit 20t of gemiddeld 23kg per container?	Per fractie worden de volgende gemiddelde gewichten per container ingezameld: RST: 28 tot 33 kg. (33 kg in DIFTAR gemeente) PMD: 6 tot 9 kg. (9 kg in DIFTAR gemeente) GFT: 23 tot 26 kg. (9 kg in DIFTAR gemeente) Dit binnen de gestelde parameters in eis E-4.09.
69	03 - PVE	28	E-4.13	U spreekt hier over een voldoende elektrische vermogen van alle bedrijfsomstandigheden in benoemde situatie. Een dergelijke eis is onrealistisch en kan op geen enkele wijze getoetst worden. Enige manier is om vooraf routesimulaties te doen met loggegevens op bestaande voertuigen en om iets over deze bedrijfsomstandigheden te kunnen zeggen. Wij verzoeken u deze eis te elimineren.	Nee, de eis wordt niet, conform uw suggestie geëlimineerd. Het antwoord op vraag 67 geeft voldoende ruimte om onder alle bedrijfsomstandigheden de route te rijden.
70	03 - PVE	29	E-4.18	Zware trucks werken op 400~600 VDC en wordt hiermee ook geladen. U vraagt levering zonder laadvoorziening. Vervolgens spreekt u over 8 meter laadkabel bij het voertuig, echter de laadkabel behoort bij de laadinfra en wordt dus niet geleverd bij het voertuig. Ook spreekt u over een geschiktheid om met AC te laden, echter onze voertuigen worden ten allen tijde met DC geladen over de CCS combo 2. Het vermogen en de aansluitwaarden wordt bepaald door de laadinfra, die echter niet tot de leveromvang van het voertuig behoort. Graag uw omschrijving herzien.	Eis E-4.18 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig wordt geleverd exclusief laadvoorziening. Het opladen van het voertuig gebeurt volgens IEC61851-mode 3 laadprotocol voor het AC laden en volgens IEC61851-mode 4 laadprotocol voor het DC laden. De laadkabel dient geschikt te zijn voor laden van het voertuig met tenminste 22 kW(32A - 230 Volt - 3 fase) [AC] via een CCS Combo 2 aansluiting. Het voertuig dient daarnaast geschikt te zijn voor lading met een snellader van tenminste 130 kW [DC] via een CCS Combo 2 aansluiting. Onder snellader wordt verstaan een laadstation waarmee het voertuig binnen maximaal 1 uur van 20% naar 80% kan worden geladen). De laadinfrastructuur (aansluiting en laadpaal, exclusief laadkabel)) wordt door de opdrachtgever gerealiseerd.
71	03 - PVE	29	E-4.19	Mogelijkheid tot snel laden van TENMINSTE 200 kW mag dit ook continue 160kW zijn.	Zie het antwoord op vraag 71.
72	03 - PVE	29	E-4.19	De applicatie waar u hier over spreekt om het laden te controleren maakt onderdeel uit van de laadinfra. Laadinfra maakt zoals u zelf stelt geen onderdeel uit van de leveringsomvang van het voertuig. Deze eis is dus niet van toepassing op dit bestek en wij verzoeken u deze eis te elimineren.	Eis E-4.19 is vervallen.

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
73	03 - PVE	29	E-4.21	Wij willen u verzoeken om voor alle percelen wel een low-entry cabine toe te staan. Naar onze mening is een dergelijke cabine uitermate geschikt voor de inzet als inzamelvoertuig. Bovendien kunnen de gebruikers middels de praktijktest de geschiktheid van een low entry cabine zelf beoordelen. Het lijkt ons dan ook niet gepast om een low entry bij voorbaat uit te sluiten van mededinging.	Zie het antwoord op vraag 62, vraag 53 en vraag 32.
74	03 - PVE	29	E-4.22	Mag de cabine vloer hoogte 1350 zijn i.p.v. 1300 mm?	Zie het antwoord op vraag 63, vraag 54 en vraag 33.
75	03 - PVE	29	E-4.23	Garantie van het accupakket van minimaal 96 maanden mag dit ook 72 maanden of 360.000 km zijn?	Zie het antwoord op vraag 55.
Vragen m.b.t. kwalitatieve gunningscriteria					
76	Kwalitatieve gunningscriteria		KG-04 [alle percelen]	van levering hebben we de mogelijkheid tot levering van een nieuw model. Het nieuwe model kunnen we in week 14 echter niet demonstreren. Is het mogelijk dat we voor de praktijktest met het huidige type komen als ook met een auto die in lijn ligt van het nieuw te leveren type.	Het is aan inschrijver om te bepalen met welke voertuigen zij deelneemt aan de praktijkbeoordeling. Conform hoofdstuk V van de aanbestedingsleidraad is het toegestaan om met meerdere voertuigen deel te nemen.
77	04 - KG criteria	3	Nummering	De nummering van de kwalitatieve gunningscriteria van perceel 2 icm de multi belading B, hebben dezelfde nummering als die van perceel 2 icm minibelading A. Dit lijkt ons niet correct. Aangezien inschrijvers zelf de invulbijlagen, behoudens de daartoe bestemde velden, niet mogen wijzigen vragen wij u een correcte versie van de kwalitatieve gunningscriteria mbt perceel 2 icm multi-belading B ter beschikking te stellen.	Het door u gestelde is juist. Bij deze nota van inlichtingen wordt een nieuwe set invulformulieren ten behoeve van de kwalitatieve gunningscriteria gepubliceerd (VERSIE 2). Inschrijver moet de nieuwe versies indienen, <u>op straffe van uitsluiting</u> .

2e Nota van inlichtingen Twente Milieu NV "Het leveren van achterladers en zijladers"

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord																						
78				Opmerking aanbestedende dienst: Deze nota van inlichtingen is verlaat ten opzichte van de oorspronkelijke planning gepubliceerd. De nieuwe planning voor deze aanbesteding staat hiernaast vermeld. De genoemde wijzigingen worden vandaag op TenderNed doorgevoerd.	<table><tr><th>PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE</th><th></th></tr><tr><td>Publicatie</td><td>14-jan-22</td></tr><tr><td>Indienen vragen door aanvragers</td><td>4 februari 2022 tot 12.00 uur</td></tr><tr><td>Publiceren van de nota van inlichtingen</td><td>1-mrt-22</td></tr><tr><td>Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijvingen</td><td>22 maart 2022 14.00 uur</td></tr><tr><td>Opening van de kluis met inschrijvingen</td><td>22 maart 2022 om 14.00 uur</td></tr><tr><td>Verzenden uitnodigingen voor de praktijkbeoordeling</td><td>Week 15 2022</td></tr><tr><td>Praktijkbeoordeling</td><td>week 19 2022</td></tr><tr><td>Bekendmaken gunningsbeslissing</td><td>week 20 2022</td></tr><tr><td>Verificatievergadering</td><td>week 21 2022</td></tr><tr><td>Definitieve gunning / sluiting overeenkomst</td><td>week 23 2022</td></tr></table>	PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE		Publicatie	14-jan-22	Indienen vragen door aanvragers	4 februari 2022 tot 12.00 uur	Publiceren van de nota van inlichtingen	1-mrt-22	Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijvingen	22 maart 2022 14.00 uur	Opening van de kluis met inschrijvingen	22 maart 2022 om 14.00 uur	Verzenden uitnodigingen voor de praktijkbeoordeling	Week 15 2022	Praktijkbeoordeling	week 19 2022	Bekendmaken gunningsbeslissing	week 20 2022	Verificatievergadering	week 21 2022	Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 23 2022
	PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE																										
Publicatie	14-jan-22																										
Indienen vragen door aanvragers	4 februari 2022 tot 12.00 uur																										
Publiceren van de nota van inlichtingen	1-mrt-22																										
Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijvingen	22 maart 2022 14.00 uur																										
Opening van de kluis met inschrijvingen	22 maart 2022 om 14.00 uur																										
Verzenden uitnodigingen voor de praktijkbeoordeling	Week 15 2022																										
Praktijkbeoordeling	week 19 2022																										
Bekendmaken gunningsbeslissing	week 20 2022																										
Verificatievergadering	week 21 2022																										
Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 23 2022																										
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																											