



2e Nota van Inlichtingen

N.V. Reinis

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

“Het leveren van elektrische veegvuilauto's”

Datum: 23-12-2022

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 "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	00 - Leidraad	13	B. Technische Bekwaamheid	Kan de referentieperiode verlengt worden naar 4 jaar?	Dit is akkoord.
2	00 - Leidraad	13	B. Technische Bekwaamheid	Kan er akkoord worden gegaan met een diesel referentievoertuig?	De referentie maakt geen melding van de aandrijving van het chassis. Een Dieselluitvoering is derhalve toegestaan.
3	00 - Leidraad	16	I. Social Return Beleid	Kan het percentage van de social return worden teruggebracht naar 3% van de beheersfee?	Uw verzoek wordt niet overgenomen. Eis blijft onverkort gehandhaafd.
4	00 - Leidraad	16	I. Social Return Beleid	Er wordt gesproken over social return of investment, gezien dit een aanbesteding is die ingeschreven kan worden door partijen die "ver uit de buurt" liggen en het personeelstekort dat er is, zien we deze graag uit de overeenkomst.	In de uitgangspunten van social return wordt niet gesproken over het inzetgebied van de medewerkers. Dat de partijen 'ver uit de buurt' liggen is ondergeschikt. Social Return richt zich op het inzetten van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Hieronder vallen ook leerwerkplekken en stageplekken als onderdeel uit van de voorwaarden Social Return. De voorwaarden Social Return blijven gehandhaafd.
5	00 - Leidraad	25	Levertijd	wij verzoeken u de levertijd naar 52 weken te verruimen ivm met de onzekere levertijd van onderdelen in de chipsector.	De opdrachtgever begrijpt uw vraag niet. De levertijd dient te worden opgegeven als kwalitatief gunningscriterium. Hiervoor willen wij u verwijzen naar: E-1.112, E-2.120 en KG-1.06 en KG-2.06.
6	03 - PVE	2	E-1.112	ivm de chip tekorten en de oorlog is een harde leverdatum niet aan te geven, levertijd indicatie en overleg is altijd mogelijk. Is dat akkoord?	De levertijden dienen te worden opgegeven als kwalitatief gunningscriterium. Omdat uw opgave onderdeel is van de gunning is het niet mogelijk hier een indicatie van te maken. De opgegeven levertijd is bindend.
7	03 - PVE	2	E-1.16 & E-2.16	Gaat u ook akkoord met een minimaal vermogen van 90kW? Voor ons niet noodzakelijk maar geeft meer mogelijkheden met als resultaat meer inschrijvingen.	De door u aangehaalde eisen zijn reeds in de 1e Nota van Inlichtingen gewijzigd. E-1.16 luidt nu 'De motor levert een vermogen van minimaal 55 kW, met een koppel van minimaal 220 Nm.' E-2.16 luidt nu 'De motor levert een vermogen van minimaal 70 kW, met een koppel van minimaal 220 Nm.'
8	03 - PVE	2	E-1.16, E-2.16	Op termijn is 100kw leverbaar ivm met onderdelen tekort in de chipsector. Bent u bereid de eis aan te passen naar 90 KW motorvermogen.	Zie de beantwoording van vraag 7
9	03 - PVE	2	E-1.17	De eis van 150 km actieradius is, gezien de inzet, erg hoog gesteld, kan deze worden verlaagd naar 120 km?	De gevraagde actieradius is gevraagd op basis van marktverkenning en inzet van de huidige voertuigen. De gevraagde actieradius van 150 km blijft gehandhaafd.
10	03 - PVE	2	E-1.17, E-2.17	Bedoelt u hier het samenstel van opbouw en chassis dat dan de wltp van 150 km gehaald dient te worden? Bij een klein accupakket is dit niet mogelijk in combinatie met het gevraagde laadvermogen. Wij verzoeken u als combinatie 130 kilometer bij een samenstel aan te houden. wilt u deze eis aanpassen naar minimaal 130 km.	Zie de beantwoording van vraag 9
11	03 - PVE	2	E-2.16	Kan er akkoord worden gegaan met dezelfde 55kw vermogen als gevraagd in perceel 1?	Dit is niet akkoord. Zie ook de beantwoording van vraag 7
12	03 - PVE	3	E-1.19 en E-2.19	Gezien de wens van actieradius en gebruik van de opbouw kan het interessant zijn om de opbouw via een aparte accu te voeden. Dan is het noodzakelijk om deze via een aparte 220V aansluiting op te laden. Kunt u dit toestaan?	De separate accu is mogelijk, echter dient het voertuig met één (1) stekker aangesloten te kunnen worden voor het opladen. De opdrachtgever voorziet risico's in de praktijk waarbij het laden middels een separate stekker voor de extra accu niet wenselijk is. Daarvoor blijft laden middels één (1) stekker geëist.
13	03 - PVE	3	E-1.20 en E-2.20	Een afsluitbare laadaansluiting is in dit segment bij de meeste merken niet verkrijgbaar. Bij laden is de kabel wel vergrendeld. Graag uw eis aanpassen of omzetten in een wens.	E-1.20 en E-2.20 komen te vervallen.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
14	03 - PVE	3	E-1.21	Voldoet een 1-fase lader ook? Hiermee kan maximaal 7,4kw worden geladen via het mode 3 laadprotocol. Dit resulteert in volle accu in ongeveer 8,5 uur.	De door u aangeboden optie wordt tevens geaccepteerd. Middels 7,4 kW kan de auto opgeladen worden buitende dienstijden. Dit is akkoord. Eis E-1.21 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het opladen van het voertuig gebeurt volgens het mode 3 laadprotocol, conform IEC61851 (stekker type 2 Mennekes). Het voertuig dient geladen te kunnen worden aan laadvoorzieningen met de onderstaande laad capaciteiten (waarbij de minimale laadsnelheid wordt bepaald op basis van het hiervoor genoemde laadprotocol): - 2,2 kW (10A - 220 Volt) - 3,6 kW (16A - 220 Volt) - 6,6 kW (32A - 220 Volt).
15	03 - PVE	4	E-1.31, E-1.32, E-2.31 en E-2.32	U vraagt om een tweezijs rijdersbank en de vermelding van alle zitplaatsen op kenteken. Elke zitplaats gaat ten koste van laadvermogen op kenteken (Gewicht inzittenden + bagage per zitplaats). Zijn 3 zitplaatsen absoluut noodzakelijk? Anders is ons dringende advies om voor een rijdersstoel te kiezen.	Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd. De zitplaatsen gaan overigens niet ten koste van het laadvermogen maar het aantal zitplaatsen is alleen een bepalende factor voor het berekenen van het wettelijk toegestane minimale laadvermogen.
16	03 - PVE	4	E-1.33	wij verzoeken u omwille van het laadvermogen geen rijdersbank maar een rijder stoel te monteren. Wilt u deze eis aanpassen aub.	Dit is niet akkoord. Zie ook de beantwoording van vraag 15
17	03 - PVE	4	E-1.33 & E-2.33	Mogen de gevraagde stoelhoesen ook van kunstleder zijn? Hier hebben wij betere ervaringen mee.	Dit is akkoord. De aangepaste eis luidt nu: De stoel en de berijdersbank zijn voorzien van stoffen bekleding en stoffen of kunststoffen stoelhoezen. De stoelhoezen zijn eenvoudig afneembaar en wasbaar. De stoelhoezen zijn donker van kleur (in overleg tussen opdrachtgever en inschrijver na gunning vast te stellen).
18	03 - PVE	5	E-1.51 en E-2.51	Het reservewielten koste van het laadvermogen. Ons advies is om het reservewiel los mee te leveren en in het geval van een lekke band naar het voertuig te brengen. Graag de eis aanpassen	Dit is akkoord. De aangepaste eis luidt nu: Het voertuig is voorzien van een reservewiel. Het is toegestaan het reservewiel los mee te leveren.
19	03 - PVE	5	E-1.61 & E-2.61	Kunt u deze eis laten vervallen? Hiermee sluit u een zeker aantal merken mee uit.	Dit is akkoord: E-1.61 en E-2.61 komen te vervallen.
20	03 - PVE	5	E-1.63 en E-2.63	Kunt u het GVW verhogen naar maximaal 4250 kg waarbij een elektrisch voertuig nog steeds met een B-rijbewijs bestuurd mag worden. Dit zorgt ervoor dat de gewenste laadvermogens wel gehaald kunnen worden.	De opdrachtgever is zich bewust van de regelgeving hieromtrent. Door het inzetgebied van de voertuigen is bewust gekozen gebruik te maken van voertuigen tot 3.500 kg. E-1.63 en E-2.63 blijven onverkort gehandhaafd.
21	03 - PVE	5	E-1.64 en E-2.64	Het laadvermogen dient 500kg te zijn. Elektrische chassis zijn in de regel zwaarder dan conventionele waardoor 500kg laadvermogen zeer moeilijk haalbaar zal worden. Kunt u akkoord gaan met 300 kg laadvermogen. Of loopt deze eis vooruit op de mogelijke wetgeving van 2023 waarbij het meergewicht van de elektrificatie boven de 3500kg nog steeds met een B-rijbewijs mag worden gereden met een max van 4250kg?	Deze eis loopt niet vooruit op de wetgeving 2023, zie ook de beantwoording van vraag 20. Het laadvermogen is tot stand gekomen op basis van marktverkenning. De eis van E1.64 blijft gehandhaafd. E-2.64 zal worden aangepast naar 300 kg. Zie ook beantwoording van vraag 39.
22	03 - PVE	5	E-1.65	Kan er gezien de plaatsing van een 600mm kist akkoord worden gegaan met een voertuiglengte van 6000mm?	E-1.65 blijft gehandhaafd. De lengte van de veegvuilopbouw wordt aangepast, zie ook beantwoording van vraag 24.
23	03 - PVE	5	E-1.67	Kan er akkoord worden gegaan met dezelfde 18.000 mm als in perceel 2?	E-1.67 blijft gehandhaafd. De lengte van de veegvuilopbouw, en daarmee de wielbasis, wordt aangepast. Zie ook beantwoording van vraag 24.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
24	03 - PVE	5	E-1.68	U vraagt om een laadbaklengte van circa 2.900mm met daarvoor een aluminium gereedschapskist van 600mm. Deze combinatie in afmetingen komt op meerdere standaard chassis cabine voertuigen niet goed uit. Bent u naast een laadbak van 2.900mm ook akkoord met een laadbak lengte van circa 2.600mm?	De opdrachtgever wenst deze eis aan te passen. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van een veegvuilopbouw (achterover kippend) met een afmeting van circa 2.260 mm x cabinebreedte (LxB uitwendig). De opbouw is voorzien van een gesloten dak constructie van circa 1.350 mm breed (dakbreedte bovenzijde). De inwendige hoogte wordt bepaald door de cabine van het voertuig. Het dak van de laadbak is gelijk aan de hoogte van de cabine.
25	03 - PVE	6	E-1.77	u bedoelt hier vast te zeggen maximaal 1250 mm ivm met arbohoogte.	U opmerking is correct. De inwerphoogte wordt aangepast. De aangepaste eis luidt nu: De laadbak is voorzien van vaste zijwanden (circa 300mm hoog) onder de schuifluiken. De inwerphoogte over deze vaste zijwanden bedraagt maximaal 1.250mm
26	03 - PVE	6	E-1.78	U vraagt om minimaal twee handvaten per kant. Onze standaard opbouw is voorzien van één handvat met een hands sluiting. Een extra handvat aan de deur heeft ons inziens geen toegevoegde waarde. Mag de opbouw ook uitgevoerd worden met één handgreep met een hands sluiting per zijde?	Dit is akkoord. De aangepaste eis luidt nu: De opbouw is links en rechts voorzien van een schuifpaneel (met deugdelijke geleiding en vergrendeling die niet los schiet bij optrekken en remmen en uitgevoerd is om de gedurende de technische levensduur van het voertuig niet te worden vervangen) aan de voorzijde die minimaal de halve lengte van de opbouw bedraagt en voorzien van minimaal één (1) handvat per kant. In gesloten toestand staan de schuifluiken aan de voorzijde gepositioneerd. De opdrachtgever wil u wel attent maken dat het 'bedieningsgemak' in KG-1.12 tijdens de praktijkbeoordeling zal plaatsvinden.
27	03 - PVE	6	E-1.84	Mag de klepsluiting ook buiten het vuilgedeelte worden gemonteerd en handmatig worden ontgrendeld?	Dit is toegestaan. De aangepaste eis luidt nu: De achterklep wordt in gesloten niet gekipte toestand automatisch mechanisch vergrendeld door middel van tenminste twee grendels.
28	03 - PVE	6	E-1.85	Of gelijkwaardig daar dit bij kunststof uitvoering vele malen degelijker geconstrueerd is en nimmer vervangen behoeft te worden. Graag dit aanvullen.	De door u aangeboden oplossing is tevens toegestaan.
29	03 - PVE	6	E-1.86	uiteraard is als service ook de mogelijkheid aanwezig om dit aan beide zijden te verrichten. U heeft hier vast geen bezwaar tegen.	De door u aangeboden oplossing is tevens toegestaan.
30	03 - PVE	7	E-1.89	De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de bedrijfszekerheid wordt gegarandeerd. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	Dit is niet akkoord. Eis E-1.89 zal wel worden aangepast. De aangepaste eis luidt nu als volgt: Inschrijver geeft opdrachtgever toestemming om het voertuig door haar eigen technische dienst te laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
31	03 - PVE	7	E-1.89 en E-2.97	De richtlijnen en veiligheidseisen voor reparatie aan het hoogspanningsgedeelte van elektrische voertuigen zijn zeer uitgebreid en strikt. Ons verzoek is om minimaal het hoogspanningsgedeelte ten alle tijden door een dealer te laten onderhouden/ repareren en de eis van reparatie door eigen personeel te laten vallen.	De is akkoord. Eis E-1.89 en E-2.97 zullen worden gewijzigd. De aangepaste eisen luiden als volgt: Inschrijver geeft opdrachtgever toestemming om het voertuig door haar eigen technische dienst te laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt.
32	03 - PVE	7	E1.90 en E1-91	Omdat de oplages van elektrische voertuigen nog zeer beperkt zijn, is de beschikbaarheid van specialistische kennis en specifieke onderdelen nog erg laag. Daarom verzoeken wij om een verhouding reparatieduur-stilstand ruim te vergroten en de eis van vervangend vervoer te laten vervallen. Tevens de eis van onderdelen levering binnen 4 uur te verruimen naar 48 uur en de eis van de andere dan originele onderdelen te monteren te laten vallen.	Het aan te bieden vervangend vervoer is in de eerste Nota van Inlichtingen aangepast. Hier mag tevens een dieselvariant worden aangeboden. Aangaande de beschikbaarheid van onderdelen en reparatieduur worden de volgende toevoegingen gemaakt: E-1.90 Garantiereparaties worden in principe door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 4 werkuren na melding aan te vangen. Voor reparaties ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij en overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen één werkdag 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. Bij het niet nakomen hiervan draagt inschrijver, op specifiek verzoek en in overleg met opdrachtgever zorg, voor gelijkwaardig vervangend vervoer. E-1.91 Inschrijver garandeert dat alle onderdelen die nodig zijn voor 90% van de voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden binnen 4 werkuren ter plaatse van het servicesteunpunt voor opdrachtgever te zijn. Voor onderdelen voor reparaties ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij dienen onderdelen binnen 24 uur ter plaatse te zijn. Indien dit in de praktijk niet mogelijk blijkt te zijn, geeft opdrachtgever toestemming om andere dan originele onderdelen (OEM), maar wel gelijkwaardig, in overleg met inschrijver te (laten) monteren om de bedrijfszekerheid van het voertuig zoveel mogelijk te waarborgen, waarbij de volledige garantie van kracht blijft.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
33	03 - PVE		E-2.98 en E-2.99	Omdat de oplages van elektrische voertuigen nog zeer beperkt zijn, is de beschikbaarheid van specialistische kennis en specifieke onderdelen nog erg laag. Daarom verzoeken wij om een verhouding reparatieduur-stilstand ruim te vergroten en de eis van vervangend vervoer te laten vervallen. Tevens de eis van onderdelen levering binnen 4 uur te verruimen naar 48 uur en de eis van de andere dan originele onderdelen te monteren te laten vallen.	Het aan te bieden vervangend vervoer is in de eerste Nota van Inlichtingen aangepast. Hier mag tevens een dieselvariant worden aangeboden. Aangaande de beschikbaarheid van onderdelen en reparatieduur worden de volgende toevoegingen gemaakt: E-2.98 Garantiereparaties worden in principe door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 4 werkuren na melding aan te vangen. Voor reparaties ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij en overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen één werkdag 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. Bij het niet nakomen hiervan draagt inschrijver, op specifiek verzoek en in overleg met opdrachtgever zorg, voor gelijkwaardig vervangend vervoer. E-2.99 Inschrijver garandeert dat alle onderdelen die nodig zijn voor 90% van de voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden binnen 4 werkuren ter plaatse van het servicepunt voor opdrachtgever te zijn. Voor onderdelen voor reparaties ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij dienen onderdelen binnen 24 uur ter plaatse te zijn. Indien dit in de praktijk niet mogelijk blijkt te zijn, geeft opdrachtgever toestemming om andere dan originele onderdelen (OEM), maar wel gelijkwaardig, in overleg met inschrijver te (laten) monteren om de bedrijfszekerheid van het voertuig zoveel mogelijk te waarborgen, waarbij de volledige garantie van kracht blijft.
				gezien de complexiteit en certificeringen zullen niet alle documenten/ schema's uitgegeven mogen worden. Onderhoud/ updates ets dienen altijd via de dealer dienen te gebeuren ivm de garantie. Mag deze eis omgebouwd worden naar overleg met werkplaats?	De opdrachtgever gaat deze voertuigen door haar eigen technische dienst laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt. Documenten die passen bij deze beperkingen hoeven niet aangeleverd te worden. De precieze uitvoering van deze documentatie zal in het verificatiegesprek bepaald worden.
34	03 - PVE	8	E-1.94 & E-2.102		

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
35	03 - PVE	8	E-1.96	Gezien de complexiteit van de voertuigen is dit niet mogelijk. De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de dealer onderhoud en reparaties uitvoert. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	De opdrachtgever gaat deze voertuigen door haar eigen technische dienst laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt. De training voor monteurs dient hierop aan te sluiten
36	03 - PVE	8	E-1.96 & E-2.104	Wat verstaan jullie onder 'verdoende' gekwalificeerd? EV-voertuigen onderhouden bestaat onder de mogelijkheden waarbij werkzaamheden aan het HV (High Voltage) systeem uitgesloten zijn zonder enige verplichtingen. Wanneer men werkzaamheden aan het HV-systeem wil uitvoeren, is de veiligheidsnorm NEN9140 van belang. Deze norm gaat over de veiligheid van de monteurs. Hierin bestaan ook weer enkele gradaties, per gradatie zijn verantwoordelijkheden. In de eis staat omschreven; 'werkzaamheden aan het complete voertuig...'. Hieronder valt naar ons inziens ook het High Voltage systeem. Graag jullie toelichting en verduidelijking.	Zie de beantwoording van vraag 35
37	03 - PVE	9	E-1.105	Gezien de complexiteit van de voertuigen is dit niet mogelijk. De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de dealer onderhoud en reparaties uitvoert. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	Dit is niet akkoord. De opdrachtgever gaat deze voertuigen door haar eigen technische dienst laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt. E-1.105 wordt als volgt aangepast. Bij modificaties, met uitzondering van modificaties aan de elektrische aandrijving inclusief batterij, dienen de werkplaatsen middels monteur training kosteloos begeleid te worden.
38	03 - PVE	11	E-2.17	De eis van 150 km actieradius is, gezien de inzet icm met een zijbelading, erg hoog gesteld, kan deze worden verlaagd naar 100 km?	De gevraagde actieradius is gevraagd op basis van marktverkenning en inzet van de huidige voertuigen. De gevraagde actieradius van 150 km blijft gehandhaafd.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
39	03 - PVE	12	E-2.21	Voldoet een 1-fase lader ook? Hiermee kan maximaal 7,4kw worden geladen via het mode 3 laadprotocol. Dit resulteert in volle accu in ongeveer 8,5 uur.	De door u aangeboden optie wordt tevens geaccepteerd. Middels 7,4 kW kan de auto opgeladen worden buitende diensttijden. Dit is akkoord. Eis E-1.21 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het opladen van het voertuig gebeurt volgens het mode 3 laadprotocol, conform IEC61851 (stekker type 2 Mennekes). Het voertuig dient geladen te kunnen worden aan laadvoorzieningen met de onderstaande laad capaciteiten (waarbij de minimale laadsnelheid wordt bepaald op basis van het hiervoor genoemde laadprotocol): - 2,2 kW (10A - 220 Volt) - 3,6 kW (16A - 220 Volt) - 6,6 kW (32A - 220 Volt).
40	03 - PVE	13	E-2.64	een laadvermogen van 400 kg is niet haalbaar in uw configuratie. Bij toepassen van een extra accupakket voor de wtp >150 km is een laadvermogen op kenteken van 300 kg is reeeler. Dit is de echte praktijk en aantoonbaar als u dit wilt toetsen op haalbaarheid.	De opdrachtgever gaat akkoord met 300 kg laadvermogen. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig heeft een netto laadvermogen van minimaal 300 kg.
41	03 - PVE	13	E-2.64	Het laadvermogen dient 400kg te zijn. Elektrische chassis zijn in de regel zwaarder dan conventionele waardoor 400kg laadvermogen zeer moeilijk haalbaar zal worden. Kunt u akkoord gaan met 200 kg laadvermogen. Of loopt deze eis vooruit op de mogelijke wetgeving van 2023 waarbij het meergewicht van de elektrificatie boven de 3500kg nog steeds met een B-rijbewijs mag worden gereden met een max van 4250kg?	Zie de beantwoording van vraag 40
42	03 - PVE	14	E-2.65	Kan er gezien de plaatsing van een 600mm kist akkoord worden gegaan met een voertuiglengte van 6000mm?	Dit is akkoord. De aangepaste eis luidt nu: Het voertuig heeft een lengte van maximaal 6.200 mm en een maximale breedte van 2.090 mm (exclusief spiegels en handgrepen).
43	03 - PVE		E-2.68 & E-2.88 & E.2.89	Is de door u uitgevraagde componentenopstelling juist? Achter de cabine een kist, daarachter de zijbelading met daarachter de veegvuilopbouw?	De opdrachtgever wenst deze eisen aan te passen. Eis E-2.68 luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van een veegvuilopbouw (achterover kippend) met een afmeting van circa 3.400 mm x cabinebreedte (LxB uitwendig). De opbouw is voorzien van een gesloten dak constructie van circa 1.350 mm breed (dakbreedte bovenzijde). De inwendige hoogte wordt bepaald door de cabine van het voertuig. Het dak van de laadbak is gelijk aan de hoogte van de cabine. Eis E-2.88 luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van een zo groot mogelijke kist aan de linkerzijde van het voertuig, onder de veegvuilopbouw gemonteerd. Hierdoor kan de zijbelading achter de cabine gemonteerd worden.
44	03 - PVE	15	E-2.77	u bedoelt hier vast te zeggen maximaal 1250 mm ivm met arbohoogte.	U opmerking is correct. De inwerphoogte wordt aangepast. De aangepaste eis luidt nu: 'De laadbak is voorzien van vaste zijwanden (circa 300mm hoog) onder de schuifluiken. De inwerphoogte over deze vaste zijwanden bedraagt maximaal 1.250mm' Wellicht ter overvloede: Voor een lagere inwerphoogte kunt u in de kwalitatieve gunningscriteria extra punten krijgen.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
45	03 - PVE		E-2.78	U vraagt om minimaal twee handvaten per kant. Onze standaard opbouw is voorzien van één handvat met een hands sluiting. Een extra handvat aan de deur heeft ons inziens geen toegevoegde waarde. Mag de opbouw ook uitgevoerd worden met één handgreep met een hands sluiting per zijde?	Dit is akkoord. De aangepaste eis luidt nu: De opbouw is links en rechts voorzien van een schuifpaneel (met deugdelijke geleiding en vergrendeling die niet los schiet bij optrekken en remmen en uitgevoerd is om de gedurende de technische levensduur van het voertuig niet te worden vervangen) aan de voorzijde die minimaal de halve lengte van de opbouw bedraagt en voorzien van minimaal één (1) handvat per kant. In gesloten toestand staan de schuifluiken aan de voorzijde gepositioneerd. De opdrachtgever wil u wel attent maken dat het 'bedieningsgemak' in KG-2.12 tijdens de praktijkbeoordeling zal plaatsvinden.
46	03 - PVE		E-2.84	Mag de klepsluiting ook buiten het vuilgedeelte worden gemonteerd en handmatig worden ontgrendeld?	Dit is toegestaan. De aangepaste eis luidt nu: De achterklep wordt in gesloten niet gekipte toestand automatisch mechanisch vergrendeld door middel van tenminste twee grendels.
47	03 - PVE	15	E-2.88	Naar ons inziens conflicteert deze eis met het gewenste zijbeladingssysteem en daarbij behorende wettelijke eisen waaraan het voertuig moet voldoen. Graag zien wij deze eis vervallen waardoor het hefsysteem op deze locatie geplaatst kan worden en voertuigbelastingen optimaal blijven.	Zie de beantwoording van vraag 43
48	03 - PVE	15	E-2.88	achter de cabine is geen ruimte voor een kist zoals u omschrijft. Hier is de zijbelader gepositioneerd? Wilt u de configuratie aanpassen aub en de kist later vervallen.	Zie de beantwoording van vraag 43
49	03 - PVE	16	E-2.97	De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de bedrijfszekerheid wordt gegarandeerd. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	Zie de beantwoording van vraag 31
50	03 - PVE	17	E-2.104	Gezien de complexiteit van de voertuigen is dit niet mogelijk. De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de dealer onderhoud en reparaties uitvoert. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	De opdrachtgever gaat deze voertuigen door haar eigen technische dienst laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt. De training voor monteurs dient hierop aan te sluiten
51	03 - PVE	18	E-2.113	Gezien de complexiteit van de voertuigen is dit niet mogelijk. De voertuigen zullen worden geleverd met een onderhoudscontract waardoor de dealer onderhoud en reparaties uitvoert. Kan hier akkoord mee worden gegaan?	Dit is niet akkoord. De opdrachtgever gaat deze voertuigen door haar eigen technische dienst laten repareren om de bedrijfszekerheid en daarmee de inzet van het voertuig zoveel mogelijk te garanderen. Voorwaarde hierbij is dat reparatie geschiedt volgens de gestelde normen en richtlijnen van de inschrijver. De garantie blijft te allen tijde gewaarborgd. Het is de inschrijver toegestaan beperkingen op te leggen ten aanzien van de elektrische aandrijving inclusief batterij. Hierover zullen na gunning nadere afspraken worden gemaakt. E-2.113 wordt als volgt aangepast. Bij modificaties, met uitzondering van modificaties aan de elektrische aandrijving inclusief batterij, dienen de werkplaatsen middels monteur training kosteloos begeleid te worden.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van elektrische veegvuilauto's" van N.V. Reinis

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
					<u>Mededeling van de aanbestedende dienst:</u> 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