

Nota van inlichtingen 2 inzake de aanbesteding "Ambulances" van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 7-5-2024

#	Vraag	Antwoord
1	Aangezien de voertuigfabrikanten pas kunnen starten met het ontwikkelingen van aangepaste software voor het uitschakelen van de rijassistentiesystemen zodra er een eventuele wettelijke ontheffing komt, kan er - rekening houdende met de doorlooptijden in de ontwikkeling van deze systemen - niet op voorhand gegarandeerd worden dat de voertuigen geleverd kunnen worden op het gewenste moment zoals afgesproken in de leverplanning (eis AE6). Derhalve verzoeken wij de eis VE6 aan te passen met de toevoeging dat de Leverancier zich het recht voorbehoudt om de leverplanning aan te passen zodra het wettelijk toegestaan wordt de in VE6 genoemde systemen uit te schakelen.	Eis VE6 wordt niet aangepast. De VRR is zich ervan bewust dat op dit moment de rijassistentiesystemen nog niet uitgeschakeld mogen worden. Eis VE6 is zo bedoeld dat zodra het wettelijk is toegestaan om de rijassistentiesystemen uit te schakelen dit voor onze voertuigen wordt gedaan. Echter moet dit niet de leverplanning in de weg staan. In onderling overleg tussen VRR en opdrachtnemer moet daarom gedurende de contractfase bepaald worden wat precies de "vertraging" is en of de VRR ermee akkoord gaat, onze paraatheid en operationele inzetbaarheid moet daarin meegenomen worden.
2	Wij zijn van mening dat het (onafhankelijk van de wetgeving) niet verantwoord is om de veiligheidssystemen permanent uit te schakelen. Derhalve verzoeken wij de eis VE6 aan te passen met de toevoeging / verduidelijking dat het (mits wettelijk toegestaan) alleen gaat om de mogelijkheid te bieden de systemen tijdelijk uit te schakelen wanneer het voertuig optische signalen voert.	Akkoord, de eis wordt als volgt aangepast: "Indien wettelijk toegestaan dienen rijhulpsystemen zoals (maar niet uitsluitend) zijwindassistent en lane-assist uitgeschakeld dan wel niet werkend te zijn op het moment dat optische en/of geluidsignalen worden gevoerd." Aangezien dit de enige aanpassing van het PvE betreft wordt er geen aangepast document meegestuurd.
3	U schrijft een Europese aanbesteding uit. Samenwerking met buitenlandse, niet Nederlands sprekende partners is toegestaan, en – in het geval van dit specifieke onderwerp – zelfs vrij voor de hand liggend. Het vereisen van de Nederlandse taal tijdens de presentatie is daarom niet proportioneel en niet redelijk. Wij verzoeken u dan ook nogmaals met klem om een deel van de presentatie in de Engelse taal toe te staan. Gaat u hiermee akkoord?	De sheets mogen in het Engels, maar de gesproken toelichting door de sleutelfunctionarissen dient in het Nederlands te zijn.
4	U stelt dat het niet de bedoeling is dat wij de producten en materialen die bij onze bedrijfsvoering betrokken zijn moeten indelen per R-trede. U stelt dat wij 1 trede moeten aangeven waarop wij werken. Echter partijen in deze branche werken niet specifiek op één trede maar doen sommige werkzaamheden op de ene R-trede, andere werkzaamheden op een andere R-trede en weer andere werkzaamheden op een andere R-trede.Uitgaan van 1 R-trede is daarom niet realistisch. Hoe ziet u dit in relatie tot het gunningscriterium?	Er zijn twee bullets. U dient per bullet aan te geven welke werkzaamheden er worden uitgevoerd zodat de beoordelingscommissie dit kan plaatsen op de betreffende trede van de R-ladder.
5	U stelt dat SGC3-1 een kwantitatief criterium is. Kunt u uitleggen wat u hier precies mee bedoelt? Ook in relatie tot het beoordelen en daarmee de score op dit gunningscriterium? Zie in dit kader ook de vorige vraag.	SGC3-1 is kwantificeerbaar, per R-trede is een score te geven wat direct gekoppeld kan worden aan de hoogte van de trede.
6	U zegt dat het maximaal aantal te behalen punten verdeeld wordt over de beide bullets. Wij begrijpen echter niet wat de verhouding is tussen de R-ladder en de twee bullets. Kent u bijvoorbeeld een aantal punten toe aan de tredes op de R-ladder die gebruikt worden en daarna een aantal punten voor bullet 1 en een aantal punten voor bullet 2? En zo ja, kunt u de beoordelingswijze dan verduidelijken? Zo niet, kunt u dan aangeven hoe de beoordeling en puntentoekenning werkt?	Voorbeeld uitwerking score: maximaal te behalen score = 70 punten bullet 1 = trede R5 = 20% bullet 2 = trede R3 = 60% gemiddelde score over beide bullets is ((20+60)/2) 40% wat een score geeft van 70*0,4 = 28 punten.
7	U zegt dat het maximaal aantal te behalen punten verdeeld wordt over de beide bullets. Wij begrijpen echter niet wat de verhouding is tussen de R-ladder en de twee bullets. Staan de antwoorden op de twee bullets qua inhoud/wat u wenst te horen los van de antwoorden m.b.t. de R-ladder? Zo ja, wat is dan het verschil? Zo nee, wat is dan het verband?	Zie antwoord op vragen 4 en 6 van Nv12.
8	Als wij het goed begrijpen, wordt met de eerste bullet bedoeld: hoe wij materialen/producten die we tot nu toe hebben vervaardigd inzetten in VRR-voertuigen. En bullet 2 betreft: hoe wij materialen van de VRR-voertuigen hergebruiken na de levensduur. Is dat correct? Zo niet, kunt u ons dan verbeteren?	Dit is correct
9	De zesde bullet van GC2 betreft de levensduur; hoe wij bijdragen aan het verlengen van de levensduur van de voertuigen. De eerste twee bullets van GC2 bevragen de downtime van de voertuigen en hoe wij die zo kort mogelijk houden. Wij vinden dat er een grote overlap zit tussen deze twee vragen. Immers, een korte downtime van voertuigen wordt gerealiseerd door maatregelen die ook bijdragen aan het verlengen van de levensduur van voertuigen. Kunt u aangeven wat het concrete verschil is tussen de vragen in de eerste twee bullets en die in de zesde bullet?	Voor de downtime geldt: hoe zorgt inschrijver ervoor dat de voertuigen zo snel mogelijk weer inzetbaar zijn voor de VRR. Voor de lange levensduur geldt: hoe zorgt de inschrijver ervoor dat de voertuigen zo lang mogelijk gebruikt kunnen worden door de VRR met behoud van kwaliteit. Dat en hoe er wellicht in de praktijk overlap zit tussen deze twee onderwerpen ziet de VRR graag terug in de inschrijving.

Nota van inlichtingen 2 inzake de aanbesteding "Ambulances" van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 7-5-2024

#	Vraag	Antwoord
10	De zevende bullet van GC2 betreft de bedrijfszekerheid; hoe wij vaak ze buiten dienst gesteld moeten worden voor onderhoud. De eerste twee bullets van GC2 bevragen de downtime van de voertuigen en hoe wij die zo kort mogelijk houden. Wij vinden dat er een grote overlap zit tussen deze twee vragen. Immers, een korte downtime van voertuigen wordt gerealiseerd door maatregelen die ook bijdragen aan de bedrijfszekerheid van voertuigen.Kunt u aangeven wat het concrete verschil is tussen de vragen in de eerste twee bullets en die in de zevende bullet?	Voor de downtime geldt: hoe zorgt inschrijver ervoor dat de voertuigen zo snel mogelijk weer inzetbaar zijn voor de VRR. Voor de bedrijfszekerheid geldt: hoe zorgt de inschrijver ervoor dat de voertuigen zo min mogelijk buiten dienst gesteld hoeven te worden met behoud van kwaliteit. Dat en hoe er wellicht in de praktijk overlap zit tussen deze twee onderwerpen ziet de VRR graag terug in de inschrijving.
11	Bent u bereid een extra Nvl in te voegen gezien de antwoorden op vragen in Nvl 2 wellicht tot vervolgvragen kunnen leiden en de aangepaste planning hier wel ruimte voor biedt?	Nee, de VRR is hiertoe niet bereid.
12	U gaat akkoord met het maximum van 6 A4 voor GC1 Partnership. Kunt u er ook mee akkoord gaan dat ten behoeve van het stappenplan 1 A4 wordt vervangen door 1 A3 pagina?	Akkoord. Het BD wordt niet aangepast aangezien dit de enige aanpassing betreft.
13	Het antwoord op vraag 28 is ons niet duidelijk. Stel wij doen voor kerncomptentie 1 een beroep op een onderaannemer. 1) Dient dan in bijlage 10 boven de tabel naam, adres, plaats van de onderaannemer ingevuld te worden of van de hoofdaannemer? Naam inschrijver wekt in deze verwarring gezien de hoofdaannemer de inschrijver is maar een beroep gedaan wordt op de onderaannemer voor het voldoen aan de kerncompetentie. 2) Dient dan in bijlage 10 onder de tabel de handtekening door de onderaannemer te worden gezet of door de hoofdaannemer?	In het Beschrijvend document onder 4.2.2 wordt het volgende gesteld: "In geval een referentieopdracht in combinatie en/of in hoofd-/onderaanneming met een derde is uitgevoerd, kan de inschrijver deze slechts opvoeren als zijn eigen referentie voor zover het werkzaamheden betreft die hij in de referentieopdracht zelf heeft uitgevoerd (behoudens de mogelijkheid om een beroep te doen op de technische bekwaamheid van een derde als bedoeld in art. 2.94 Aanbestedingswet). De inschrijver dient in dat geval gegevens te overleggen die betrekking hebben op zijn eigen aandeel in de uitvoering van de referentieopdrachten." 1) voor dat deel waarvoor de onderaannemer wordt ingezet dient een apart referentieformulier ingevuld te worden met daarop de gegevens van de onderaannemer 2) die van de onderaannemer Het doel van de referentieformulieren is dat de VRR kan verifiëren dat er daadwerkelijk ervaring is met de kerncompetenties, daarom moet de partij die de ervaring heeft, opgevoerd worden op het referentieformulier.
14	In het antwoord op vraag 79 spreekt u over het overleggen van de gevraagde bewijsstukken, als in meervoud. De gestelde eis in hoofdstuk 4.2.1 van het beschrijvend document heeft betrekking op de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering. Kunt u bevestigen dat het bewijsstuk voor deze geschiktheidseis gaat om een kopie van een geldige polis van de bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering waaruit de gevraagde dekking blijkt?	Nee, dit kunnen wij niet bevestigen. In vraag 79 wordt namelijk gesproken over een offerte en een verklaring, dit zijn twee bewijsstukken. Zoals in paragraaf 4.2.1. staat volstaat het om bij de Inschrijving het "formulier schriftelijke ondertekening van de inschrijving" in te dienen. Indien Inschrijver dit wilt aanvullen met een verklaring en offerte van de verzekeraar is dit toegestaan. Een kopie van de polis dient echter pas op eerste verzoek van de VRR aangeleverd te worden (zoals gesteld in paragraaf 4.2.1.).
15	In Nederland bestaat de gedragsverklaring aanbesteden en verklaring betalingsgedrag van de Belastingdienst. In andere landen in Europa bestaan deze documenten niet altijd en is er ook geen gelijkwaardig alternatief beschikbaar. Is het toegestaan om 1) voor de gedragsverklaring aanbesteden een onder ede afgelegde verklaring waarin wordt aangegeven dat betreffende uitsluitingsgronden niet van toepassing zijn te overleggen? 2) voor de verklaring betalingsgedrag een onder ede afgelegde verklaring waarin wordt aangegeven dat geen belastingaanslagen of andere vorderingen openstaan waarvan de invordering aan de ontvanger is opgedragen te overleggen of een verklaring van de accountant dat geen belastingaanslagen of andere vorderingen openstaan waarvan de invordering aan de ontvanger is opgedragen?	Zoals gesteld wordt in artikel 60 lid 2, 2e alinea van de richtlijn 2014/24 is het volgende van toepassing in geval van een Inschrijver uit het buitenland: Wanneer dergelijke documenten of getuigschriften niet door de desbetreffende lidstaat of het betrokken land worden uitgegeven, of indien deze documenten niet alle in artikel 57, leden 1 en 2, en lid 4, onder b), bedoelde gevallen dekken, kunnen zij worden vervangen door een verklaring onder ede of, in lidstaten of landen waar niet voorzien is in verklaringen onder ede, door een plechtige verklaring die door betrokkene wordt afgelegd ten overstaan van een bevoegde rechterlijke of administratieve instantie, een notaris of een bevoegde beroepsorganisatie van de lidstaat of het land van herkomst of de lidstaat of het land waar de ondernemer gevestigd is.

Nota van inlichtingen 2 inzake de aanbesteding "Ambulances" van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 7-5-2024

#	Vraag	Antwoord
16	Leverancier dient marktconforme tarieven te hanteren, zowel bij inschrijving als bij uitvoering. Het staat de VRR vrij om alle aangeboden tarieven te controleren op marktconformiteit. Indien de VRR constateert dat de aangeboden tarieven niet marktconform zijn zal de VRR in gesprek gaan met Leverancier. Leverancier is gehouden om middels een open kostencalculatie de tarieven te verantwoorden. Deze calculatie wordt enkel gebruikt voor de marktconformiteitstoets en niet gedeeld met derden door de VRR. - In hoeverre verwacht u op component niveau een open kostencalculatie? kunt u dit verduidelijken? betreft dit zowel van de levering van een voertuig alsmede van het onderhoud? en gaat u akkoord met een calculatie op subcatagorie of verwacht u een open calculatie per onderdeel die toegepast wordt?	De VRR moet door de Leverancier in staat gesteld kunnen worden om de marktconformiteit te toetsen. Dit wordt alleen in voorkomende gevallen gevraagd en uiteraard in onderling overleg met Leverancier besproken.
17	GC1 Partnership betreft een omvangrijk gunningscriterium met 4 vragen, waarvan de 2e vraag een stappenplan is dat 3 fases dient te beschrijven en van elke fase 5 onderwerpen. De beantwoording dient te bestaan uit maximaal 4 A4. Kunt u dit ophogen tot 6 A4? en is onze aanname correct dat deze 6 pagina's exclusief voorblad en inhoudsopgave is? dit om e.e.a. overzichtelijk aan te kunnen bieden.	Dit is al aangepast naar 6a4. Voorblad en inhoudsopgave zijn toegestaan en maken geen onderdeel uit van het maximaal aantal pagina's, dit geldt voor alle gunningscriteria waar een beperking in het aantal a4 is gegeven.
18	GC2 Onderhoud en Reparaties betreft een omvangrijk gunningscriterium met 7 vragen, waarvan 1 vraag is onderverdeeld in 4 subvragen. De beantwoording dient te bestaan uit maximaal 3 A4. Kunt u dit ophogen tot 6 A4? en is onze aanname correct dat deze 6 pagina's exclusief voorblad en inhoudsopgave is? dit om e.e.a. overzichtelijk aan te kunnen bieden.	Zie antwoord op vraag 17 van Nvl2
19	In het kader van deze aanbesteding en omtrent de relevante wet- en regelgeving, in het bijzonder de Medical Device Regulation (MDR). Onze organisatie hecht veel waarde aan naleving van deze voorschriften. Een voorbeeld is zuurstofnetwerken en medicatiekoeling. Kunt u ons verduidelijken of en in welke mate de MDR van toepassing is op de producten/diensten die worden aangeschaft binnen deze aanbesteding? Tevens zijn wij geïnteresseerd in hoe uw organisatie omgaat met de naleving van dergelijke regelgeving en welke vereisten u stelt aan potentiële leveranciers in dit opzicht. Wij zien dit echter nergens terug in de aanbestedingsdocumenten. En hoe wordt hierop toegezien tijdens de inschrijf en/of verificatiefase?	VRR heeft de vrijheid genomen om deze vraag in drie subvragen te beantwoorden <i>V1: Kunt u ons verduidelijken of en in welke mate de MDR van toepassing is op de producten/diensten die worden aangeschaft binnen deze aanbesteding?</i> In het programma van eisen AE1 staat het volgende: “Het voertuig inclusief de inrichting dient te voldoen aan alle meest actuele en van toepassing zijnde wettelijke eisen en de vigerende wet- en regelgeving m.b.t. Ambulance vervoer” MDR valt hier ook onder ondanks dat deze niet specifiek is benoemd. <i>V2: Tevens zijn wij geïnteresseerd in hoe uw organisatie omgaat met de naleving van dergelijke regelgeving en welke vereisten u stelt aan potentiële leveranciers in dit opzicht. Wij zien dit echter nergens terug in de aanbestedingsdocumenten.</i> In het programma van eisen AE10 staat het volgende: “Een voertuig wordt pas aan de VRR overgedragen nadat de VRR het voertuig heeft geaccepteerd. (d.w.z. dat het voertuig voldoet aan ALLE in de Aanbestedingsdocumenten en Inschrijving opgenomen criteria (...))” Gelet op het antwoord hierboven dienen het voertuig en de relevante componenten te voldoen aan de MDR wetgeving. Dat men voldoet aan MDR wetgeving wordt aangetoond door middels van een CE-markering. Het staat de VRR vrij om in de EUDAMED database steekproefsgewijs deze CE-markeringen te controleren. <i>V3: En hoe wordt hierop toegezien tijdens de inschrijf en/of verificatiefase?”</i> Op het moment van inschrijving en/of verificatie is nog geen sprake van een CE-markering. Dit is pas het geval bij oplevering van het voertuig. Het is dus niet toegestaan dat de leverancier zaken in of aan het voertuig plaatst welke niet voldoen aan de CE-Markering danwel MDR wetgeving.

Nota van inlichtingen 2 inzake de aanbesteding "Ambulances" van Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond d.d. 7-5-2024

#	Vraag	Antwoord
20	In het kader van de aanbesteding hebben wij een vraag met betrekking tot de conformiteitenverklaring zoals beschreven in bijlage 12 van de aanbestedingsdocumenten, waarbij inschrijvers onvoorwaardelijk en ondubbelzinnig verklaren aan alle gestelde eisen in het Programma van Eisen (PvE) te voldoen. Wij willen graag verduidelijking over de mogelijkheid van overmachtssituaties die van invloed kunnen zijn op het vermogen van een leverancier om aan alle eisen van het PvE te voldoen gedurende de looptijd van het contract. Overwegende dat overheidsbesluiten of wijzigingen door leveranciers in hun producten vanwege bijvoorbeeld aansprakelijkheid, kunnen resulteren in situaties waarin naleving van alle eisen van het PvE niet langer mogelijk is. Graag vernemen wij of er binnen de aanbestedingsprocedure ruimte is voor dergelijke overmachtssituaties, en zo ja, op welke manier deze worden behandeld. Tevens vragen wij of het mogelijk is om een aanvulling op de conformiteitenverklaring op te nemen die rekening houdt met dergelijke situaties.	Graag verwijzen we naar artikel 13 van de AIV VRR 2017 en de toelichting daarop (ook artikel 13 in de toelichting). De conformiteitenverklaring wordt niet aangevuld.
21	Momenteel is het bij ons en de voertuigfabrikant nog niet bekend of er een wettelijke ontheffing komt voor het deactiveren van rijassistentiesystemen (eis VE6) voor nood- en hulpdiensten. De voertuigfabrikant zal pas beginnen met onderzoeken of het mogelijk is om de rijassistentiesystemen (permanent) te deactiveren als de wetgeving dit toestaat. Bovendien is het onbekend hoe lang dit eventuele onderzoeks- en ontwikkelingstraject duurt. Om deze reden kunnen we ons nu nog niet conformeren aan eis VE6. Uiteraard zullen wij ons ervoor inzetten om aan uw eis te voldoen, maar we kunnen dit momenteel niet toezeggen. Bent u bereid om deze eis te laten vervallen als aangetoond kan worden dat de voertuigfabrikant het deactiveren van de rijassistentiesystemen niet mogelijk kan maken?	zie antwoord op vraag 1 van Nvl2