



Nota van Inlichtingen

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Levering van achterladers"

Datum: 23-01-2025

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.

Nota van inlichtingen "Levering van achterladers" van Reinigingsdienst Maasland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
1	03 - PVE	2	AE-15	Het is niet in alle gevallen mogelijk om BEV chassis (onderdeel B) uit te voeren met scharnierende zijdelingse afscherming welke is voorzien van antislip profiel aangezien BEV chassis zijn voorzien van accupakketten al dan niet met beschermplaat aan beide zijden van het chassis. Om deze reden het verzoek is om de inrijbeveiliging in scharnierende uitvoering voorzien van antislip profiel te laten vervallen?	Dit is gedeeltelijk akkoord. Eis AE-15 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig dient voorzien te zijn van een door de RDW goedgekeurde afscherming/inrijbeveiliging t.b.v. de medeweggebruikers. De inrijbeveiliging is, daar waar mogelijk, scharnierend uitgevoerd daar waar achterliggende delen bereikbaar moeten zijn voor onderhoud. Scharnierend is niet van toepassing voor de zijafscherming ter hoogte van de accupakketten van een voertuig met een volledig elektrische aandrijving (BEV).
2	03 - PVE	3	AE-23	U vereist dat zowel chassis, opbouw en belading voorzien zijn van een automatisch centraal vetsmeersysteem. Voor ons chassis is dit niet noodzakelijk. Kunt u deze eis aanpassen, zodanig dat een automatische vetsmeersysteem alleen wordt aangebracht daar waar nodig?	Aanpassen is niet noodzakelijk. In eis AE-23 is namelijk het volgende opgenomen: "Minimaal de vetsmeerpunten welke meer dan tweemaal per jaar dienen te worden doorgesmeerd dienen aangesloten te zijn op het automatisch centraal vetsmeersysteem." Indien er geen vetsmeerpunten op het chassis aanwezig zijn is het automatisch vetsmeersysteem voor het chassis dus niet van toepassing.
3	03 - PVE	3	AE-45	Het verzoek is om voor onderdeel 2 opbouw zonder belading een cyclustijd van 28 seconden toe te staan, dit vanwege de toepassing van een langere cilinder in het persmechanisme voor een zo groot mogelijke opening tussen persplaat en trogrand.	Dit is akkoord. Eis AE-45 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: De cyclustijd van het persmechanisme dient zo kort mogelijk te zijn. De cyclustijd bedraagt: - Onderdeel 1 (opbouw met belading) maximaal 25 seconden - Onderdeel 2 (opbouw zonder belading) maximaal 28 seconden.
4	03 - PVE	3	AE-46	Wij nemen aan dat wanneer er belader(s) op de treeplanken staan er met een snelheid van max 30 km/h over verkeersdrempels gereden gaat worden, dit conform de ARBO catalogus, is deze aanname juist? Dit omwille van de veiligheid van de belader(s) en om mogelijk letsel te voorkomen.	Dit is correct.
5	03 - PVE	4	AE-52	Bedoeld u met een arbotechnisch verantwoorde manier dat er ook een trap dient te worden gemonteerd ?	Nee, een vaste trap op het voertuig is hier niet bedoeld. Voor de opstap naar de hoogte van de laadbak wordt gebruik gemaakt van een separate opstapvoorziening.
6	03 - PVE	4	AE-58	vriendelijk verzoek om ook een grotendeels open voorzijde toe te staan. Dit zal door U medewerkers gewardeerd worden, vooral tijdens schoonmaak werkzaamheden. Kunt U hier mee instemmen ?	Dit is akkoord. Eis AE-58 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: De voorzijde van de opbouw is dusdanig uitgevoerd dat de chauffeur (vanaf straatniveau) eenvoudig de positie van het uitdrukschot kan zien. Hierbij is tevens een werklamp in de ruimte achter het uitdrukschot aangebracht. Deze werklamp wordt geschakeld via een originele schakelaar (met controlelamp) in de cabine.
7	03 - PVE	4	AE-58	Onze laadbak is voorzien van een vast gesloten bovenste deel en een waterkering aan de onderzijde. In de voorzijde van de laadbak bevindt zich aan de rechterzijde 1 stijl met daarnaast een elektrische unit en aan de linker zijde bevindt zich 1 stijl met daarnaast de olietank. Het verzoek is om tevens deze uitvoering van de laadbak toe te staan waarbij de chauffeur (vanaf straatniveau) ook eenvoudig de positie van het uitdrukschot kan zien?	Zie antwoord vraag 6.
8	03 - PVE	4	AE-59	Het van binnenuit sluiten van de achterlader, ook niet tot op 1 meter', is conform de laatste versie van de EN 1501 niet meer toegestaan. Vriendelijke verzoek om derhalve het van binnenuit sluiten te laten vervallen, kunt u hier mee instemmen ?	Dit is niet akkoord. Eis blijft ongewijzigd gehandhaafd. Het openen en sluiten zoals beschreven in eis AE-59 is binnen de actuele normering nog steeds mogelijk.
9	03 - PVE	4	AE-73	Op de foto menen wij een 1100 liter rolcontainer te zien met 2-taps Kronenburg opneempunten. Kunt u dit bevestigen?	Mogelijk is de inhoud van de afgebeelde container inderdaad geen 1.000 ltr. De belading dient echter geschikt te zijn voor het ledigen van 700 - 1.000 ltr containers zoals beschreven in eis AE-73. Ter informatie: de afstand tussen de Bammens-Kronenburg opnamepunten bedraagt 1.600 mm in uitgeklapte positie.

Nota van inlichtingen "Levering van achterladers" van Reinigingsdienst Maasland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
10	03 - PVE	5	AE-92/AE-95	Is het toegestaan om banden in de maat 315/70R22,5 en 385/55R22,5 toe te passen?	Dit is akkoord. Eis AE-92 wordt gewijzigd. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van de volgende bandenmaten: - vooras en gestuurde sleepas 315/80 R 22,5, 315/70 R 22,5 of 385/65 R 22,5, 385/55R22,5 (vooras en sleepas van gelijke maatvoering) - aangedreven as 315/80 R 22,5 of 315/70 R 22,5 . Eis AE-95 komt te vervallen.
11	03 - PVE	5	AE-99	U vereist dat het voertuig NIET voorzien is van een frontcamera. Onze merken zijn niet gehomologeerd voor het weglaten van de frontspiegel, ook niet als er een 270gr front/zij/dodehoekcamera wordt gemonteerd, zoals verondersteld in AE-98. Is dit accoord?	U schrijft "U vereist dat het voertuig NIET voorzien is van een frontcamera." Dit is niet correct. Dit is namelijk beschreven in AE-98. Naar we aannemen bedoelt u de frontspiegel i.p.v. de frontcamera. Het is toegestaan de frontspiegel wel te monteren. Eis AE-99 komt hierdoor te vervallen.
12	03 - PVE	5	AE-100	Met de komst van het wettelijk verplichte GRS-pakket 1, worden inmiddels diverse nieuwe veiligheidssystemen standaard toegepast. Met de Side & Turn Assist wordt de bestuurder in de cabine gewaarschuwd voor weggebruikers aan de rechterzijde van het voertuig. Ook knipperende zijverlichting is standaard bij gebruik van het knipperlicht. Ten opzichte van eis AE-100 ontbreekt dan alleen nog het akkoustisch signaal buiten de cabine. Is deze nieuwe wettelijke verplichting voldoende om aan eis AE-100 te voldoen?	Dit is akkoord. Eis AE-100 wordt gewijzigd. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van een systeem dat een opvallend geluidssignaal produceert zodra het voertuig beneden een bepaalde snelheid komt en de rechter richtingaanwijzer ingeschakeld wordt. Daarnaast knippert gelijktijdig de zijverlichting mee. Op deze manier wordt over de volledige lengte van de vrachtwagen duidelijk gemaakt aan de verkeersdeelnemers dat deze gaat afslaan. Het geluidssignaal is ook voor de chauffeur duidelijk hoorbaar. Het geluidssignaal is door de werkplaats (niet door de chauffeur) in- en uitschakelbaar ten behoeve van de APK keuring. Deze eis is niet van toepassing indien het voertuig voorzien is van een dodehoekbewaking conform General Safety Regulation (GSR).
13	03 - PVE	6	AE-117	De in eis AE-92 vereiste bandenmaat 315/80R22 en 386/65R22,5 leidt bij ons product onlosmakelijk tot drie cabine-opstaptreden. Alleen met 315/70R22,5 en 385/55R22,5 (of lagere) banden kunnen wij voldoen aan de eis van twee opstaptreden. Zijn deze bandenmaten toegestaan?	Zie antwoord vraag 10.
14	03 - PVE	6	AE-130	U vraagt een 'Parrot MKi9100 LCD Bluetooth handsfree carkit. Dit is ons inziens een verouderd systeem. De trucks zijn uitgerust met handsfree Bluetooth in het audiosysteem ingebouwd, met bedieing op het stuur etc. Kun u deze AE-130 weglaten?	Eis AE-130 word aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig dient voorzien te zijn van een bluetooth handsfree voorziening waarmee minimaal 3 autonome mobiele telefoons worden herkend en bediend. Indien de voorziening niet affabriek geïntegreerd is in het audio systeem; dient het voertuig voorzien te zijn van een Parrot MKi9100 LCD bluetooth handsfree carkit.
15	03 - PVE	6	AE-131	Wij kunnen geen handbediend dakluik meer leveren. De keuze bestaat momenteel uit: geen dakluik of een elektrisch bediend dakluik. Is het toegestaan om een elektrisch bediend dakluik toe te passen?	Dit is akkoord. Eis AE-131 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: De cabine is voorzien van een hand- of elektrisch bediend ventilatieluik op het dak. Indien transparant dan zon- en warmtewerend uitgevoerd.
16	03 - PVE	6-7	AE-142 en AE-187	Bij deze eisen worden meer werkklampen gevraagd tov de NEN-EN 1501-1 Norm. Tevens wordt in AE-12 gevraagd om te voldoen aan deze NEN norm. Wilt u afwijken van de NEN norm of deze volgen?	De NEN-EN 1501 norm zal gerespecteerd worden. Dit wordt nader in de verificatievergadering afgestemd met de winnende inschrijver.

Nota van inlichtingen "Levering van achterladers" van Reinigingsdienst Maasland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
17	03 - PVE	4	AE-150	Zwaailampen aan de achterzijde zijn kwetsbaar en worden gemakkelijk beschadigd door laaghangende takken e.d. Wij stellen voor om de zwaailampen achter te vervangen door flitsers, die zowel rechts achter, achter en links achter een signaal afgeven. Kunt u hier mee instemmen ?	Dit is akkoord. Eis AE-150 wordt aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het voertuig is voorzien van de volgende signaleringen: - 2 LED zwaailampen op het cabinedak. 1 aan de linker en 1 aan de rechterzijde. Cabinedelen (bijvoorbeeld een zonnepaneel) mogen het zicht, vanaf de voorzijde, op de zwaailampen niet beperken - 2 LED flitslampen in de grill aan de voorzijde. Plaatsing in overleg - Signalering aan de achterzijde bestaande uit: * 2 LED zwaailampen, 1 links en 1 rechts, hoog gemonteerd). Plaatsing in overleg. of * LED flitslampen links en rechts, hoog gemonteerd. De LED flitslampen dienen voor personen zowel staand achter het voertuig als staand aan de zijkant van het voertuig zichtbaar te zijn. Plaatsing in overleg. De LED flitslampen en de LED zwaailampen worden bediend door middel van een originele schakelaar met controlelamp in de cabine.
18	03 - PVE	7	AE-158	Met de komst van het wettelijk verplichte GRS-pakket 1, worden inmiddels diverse nieuwe veiligheidssystemen standaard toegepast. Met de weghulp wordt de bestuurder tijdens optrekken gewaarschuwd voor weggebruikers aan de voorkant van het voertuig. Met de Side & Turn Assist wordt de bestuurder tijdens het rijden, met knipperlicht naar rechts aan, gewaarschuwd voor weggebruikers aan de rechterzijde van het voertuig. Deze wettelijke verplichting geldt voor alle merken. Kunt u eis AE-158 daarom laten vervallen?	Dit is akkoord. Eis AE-158 komt te vervallen.
19	03 - PVE	7	AE-158	U vereist dat het voertuig aan de voorzijde objecten en personen detecteert, maar niet aan de zijkant. Volgens mij is dit een onmogelijk verzoek, aangezien deze detectie aan de zijkant wettelijk verplicht is in het kader van GSR2 sinds juli 2024. Kunt u deze eis aanpassen?	Eis AE-158 komt te vervallen.
20	03 - PVE		AE-175 Gevolgschade	Eis 175: In deze eis wordt gesteld dat de leverancier volledig en onbeperkt aansprakelijkheid is voor gevolgschade. De inschrijvers kunnen juridisch en verzekeringstechnisch niet verantwoordelijk	De aansprakelijkheid betreft uitsluitende de direct aan het voertuig gerelateerde kosten. De aansprakelijkheid is daarnaast gelimiteerd tot de dekking van de aansprakelijkheidsverzekering (zie de aanbestedingsleidraad pagina 21. Hoofdstuk VI: <i>De aansprakelijkheid van de opdrachtnemer onder de overeenkomst is, voor zover nodig in afwijking van de inkoopvoorwaarden van de opdrachtgever, gelimiteerd tot maximaal de waarde van de dekking van de door de opdrachtgever verlangde aansprakelijkheidsverzekering. Deze beperking is niet van toepassing:</i> <i>a. ingeval van aanspraken van derden op schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel;</i> <i>b. indien sprake is van opzet of grove schuld aan de zijde van inschrijver of diens personeel.</i>
21	03 - PVE	4	AE-183	Ook in de huidige marktsituatie is 60 weken niet haalbaar, vriendelijk verzoek om ook voor de eerste bestellingen binnen 2 maanden na opdracht een maximale levertermijn van 90 weken te hanteren, kunt u hier mee instemmen ?	Nee, dit is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd. De levertermijn van 90 weken conflicteert namelijk met de actuele uitbreidingsbehoefte van de opdrachtgever.
22	03 - PVE	10	E.A.12	U veronderstelt een 'automatische versnellingsbak met hydraulische koppelmvormer (geen gerobotiseerde handbak). Ons merk levert alleen een automatische versnellings (in de basis een gerobotiseerd handbak), welke met de aanwezig Stop&Go-software uitermate geschikt is voor (huisvuil)afvalinzameling. Kunt u deze eis aanpassen?	Nee, dit is niet akkoord. De eis blijft ongewijzigd gehandhaafd. Op basis van de ervaring van de opdrachtgever is een volautomatische versnellingsbak met hydraulische koppelmvormer vereist voor deze inzet.

Nota van inlichtingen "Levering van achterladers" van Reinigingsdienst Maasland

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
23	03 - PVE	10	E.A.25	U vereist dat het voertuig automatisch afslaat na 5 minuten onbelast. De keuze van ons merk staat op 2,5 minuut (onbelast). Is dit voor u accoord?	Eis E-A.25 komt geheel te vervallen.
24	03 - PVE	10	E-A.25	Een automatische motorstop na vijf minuten onbelast stationair toerental, kunnen wij niet meer toepassen in combinatie met vuilniswagentoepassing. Kunt u deze eis daarom laten vervallen?	Dit is akkoord. Eis E-A.25 komt te vervallen.
25	03 - PVE	11	E-B.14	U eist een netto elektrisch accuvermogen van minimaal 295 kWh. Als we ervan uitgaan dat het netto, bruikbare accuvermogen 90% is van het bruto opgegeven vermogen dan is er bruto minimaal 330 kWh nodig. Als je uitgaat van SoH percentage van 70% dan is meer dan 420 kWh nodig. Om accu's met een capaciteit > 315 kWh aan het chassis kwijt te kunnen, hebben we langere wielbases nodig dan wat u gewend bent. Bovendien wordt daarmee eis E-B.01 m.b.t. draaistraal overschreden. Wij stellen voor om een accupakket van bruto 315 kWh aan te bieden. Is dat akkoord?	U noemt een SoH ('State of health') percentage in uw vraagstelling. Met de SoH waarde wordt de "slijtage" van de accu weergegeven. In de eis wordt een netto accuvermogen gevraagd. Dit om onduidelijkheden m.b.t. het bruto en het werkelijk bruikbaar (netto) geïnstalleerd vermogen te voorkomen. Een verschil van 85% tussen het bruto en het netto vermogen is gangbaar. Rekening houdend met deze factor wordt eis E-B.14 aangepast. De aangepaste eis luidt als volgt: Het geïnstalleerd bruikbare (netto) elektrisch vermogen bedraagt minimaal 265 kWh . Het vermogen is opgeslagen in lithium-ion of NCA/NMC accu's, welke aan het chassis zijn gemonteerd. Inschrijver voegt in de inschrijving een tekening toe van de opstelling van de accupakketten, waaruit tevens het totaal geïnstalleerd en het bruikbare (netto) elektrisch vermogen blijkt.
26	04 - KG criteria	1	KG-02	In KG-02 wordt de garantietermijn van (alleen) de opbouw beschreven, terwijl bij eis AE-172 de garantietermijn van het complete voertuig wordt beschreven. Kunt u verduidelijken of KG-02 alleen op de opbouw of op het complete voertuig van toepassing is?	KG-02 heeft inderdaad alleen betrekking op de garantietermijn van de opbouw. Dit gezien het beschreven onderhoudscontract op het chassis.
<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 • Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad.					