

Aanbesteding: Hulpverleningsvoertuigen tbv Veiligheidsregio IJsselland
Aanbestedende Dienst: Veiligheidsregio IJsselland
Referentie: 7657

Toelichting:

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 Bijlage B Voorwaarden NIC – Pagina 10

Vraag:

Indien als geschiktheidseis wordt gesteld dat er maatregelen zijn genomen ten aanzien van milieubeheer kan worden volstaan met een ISO 14001 certificaat. Wij zien dit niet terug in de leidraad en gaan ervan uit dat dit niet van toepassing is. Is dit juist?

Antwoord:

Dat is juist.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
2 Bijlage B Voorwaarden NIC – Pagina 6

Vraag:

De toepasselijkheid van voorwaarden van opdrachtnemer wordt nadrukkelijk uitgesloten. Voor de fabrieksgarantie stelt de fabrikant garantievoorwaarden op. Indien u voor fabrieksgarantie in aanmerking wenst te komen gelden deze voorwaarden. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

Conform inkoopvoorwaarden is een garantietermijn van 2 jaren van toepassing op het gehele voertuig, inclusief opbouw. De bepalingen met betrekking tot onderhoud zijn opgenomen in "Bijlage 4B PvE onderhoudscontract". De aanbestedende dienst gaat akkoord met de garantievoorwaarden, voorzover deze niet in strijd zijn met het PvE. De garantievoorwaarden zullen in de overeenkomst in de rangorde worden opgenomen, onder het PvE onderhoud.

Beantwoord op: 30-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
3 PVE eis 602.6

Vraag:

602.6. Indien het uitlaatgas-nabehandelingssysteem in storing gaat mag dit geen motorkoppel beperkende invloed op de motor hebben. (Toelichting: vrijstelling noodloop zonder ad blue). Dit is een wettelijke eis en kan niet veranderd worden. Wij vragen u dan ook deze eis te laten vervallen. Is dit akkoord?

Antwoord:

Niet akkoord. Voor brandweervoertuigen bestaat een vrijstelling voor een noodloop zonder ad blue (zie PVE eis 205.6 602.5). Dit is een operationele eis bij brandweervoertuigen.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

4

Onderwerp:

Bijlage 4B - 404-2

Vraag:

In eis 404 - 2 eist u het volgende: Voor iedere dag, of een deel daarvan, dat het voertuig per jaar langer buiten dienst staat is opdrachtnemer aan opdrachtgever een boete van € 500,- verschuldigd. Reparaties als gevolg van schade, bedienfouten, onkundig en oneigenlijk gebruik, het niet volgen van de onderhoudsvoorschriften door de gebruiker en het preventief onderhoud aan het voertuigchassis vallen buiten deze regeling.

Inschrijver acht deze boete relatief hoog en niet in proportie met de schade die Aanbestedende dienst lijdt in het geval een voertuig (een deel van) een dag langer in onderhoud is. Ter illustratie: Indien inschrijver een onderdeel voor onderhoud dient te bestellen en deze wordt de volgende dag geleverd, maar inschrijver stelt het voertuig weer om 10:00 uur in de ochtend ter beschikking, dan is inschrijver desondanks een boete van €500,00 verschuldigd. Inschrijver verzoekt u de boete te verlagen en te relateren aan dagdelen doet hiertoe het volgende voorstel: Voor ieder dagdeel (=4 werkuren) dat het voertuig per jaar langer buiten dienst staat, is opdrachtnemer aan opdrachtgever een boete verschuldigd van €125,00.

Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie.

Antwoord:

Niet akkoord. Het bedrag is wel degelijk in verhouding tot de schade die wordt geleden door Opdrachtgever. Verder dient een boete voldoende hoog te zijn om daadwerkelijk de opdrachtnemer te motiveren om te voorkomen de boete daadwerkelijk opgelegd te krijgen.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

5

Onderwerp:

PVE Eis 401-1

Vraag:

In eis 401.1 vraagt u om een 6x4(+2) as-configuratie. (Toelichting: 6x4 met gestuurde naloopas en een hydraulisch aangedreven vooras.) In eis 608.3 vraagt u om de mogelijkheid om de naloopas pneumatisch te liften. Ter verduidelijking: u bedoelt hier een 3-assig voertuig met as 1 hydraulisch aangedreven, as 2 aangedreven en as 3 een niet aangedreven liftbare en gestuurde naloopas. Is dit juist?

Antwoord:

Dit is juist, het betreft inderdaad een 3-assig voertuig met as 1 hydraulisch aangedreven, as 2 aangedreven en as 3 een niet aangedreven liftbare en gestuurde naloopas

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

6

Onderwerp:

Overeenkomst artikel 1.2

Vraag:

In artikel 1.2 bepaalt u de rangschikking van de documenten in geval van tegenstrijdigheid. Hierin prevaleert de Overeenkomst boven de Nota van Inlichtingen. De Nota van Inlichtingen kan echter wijzigingen in de Overeenkomst bevatten. Inschrijver verzoekt u daarom om de Nota('s) van Inlichtingen te laten prevaleren boven alle andere documenten, waarbij een eventueel later gepubliceerde Nota van Inlichtingen prevaleert boven een eerder verschenen Nota van Inlichtingen.

Bent u hiermee akkoord?

Antwoord:

Dit is niet akkoord. In de definitieve overeenkomst zullen de uitkomsten van de nota's van inlichtingen zijn verwerkt. Voor de nota's van inlichtingen geldt inderdaad dat later gepubliceerde nota's prevaleren boven eerdere.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Contract

Ref.nr.

7

Onderwerp:

Algemene Inkoopvoorwaarden Artikel 17

Vraag:

Inschrijver veronderstelt dat artikel 17 wederkerig is en dat Inschrijver eveneens de gelegenheid heeft onder dezelfde voorwaarden de overeenkomst te ontbinden indien Aanbestedende Dienst toerekenbaar tekort schiet, bijvoorbeeld - maar niet beperkt tot - in haar betalingsverplichting?

Is onze veronderstelling correct? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw toelichting.

Antwoord:

Artikel 17 is inderdaad eenzijdig geformuleerd. Dit komt omdat de prestatie, levering en onderhoud van hulpverleningsvoertuigen HV1, door de leverancier wordt geleverd. Ondanks de eenzijdige formulering van dit artikel heeft ook de leverancier, op grond van het Burgerlijk Wetboek, deze rechten in geval van toerekenbaar tekortschieten door de opdrachtgever.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.

8

Onderwerp:

Algemene Inkoopvoorwaarden Artikel 13.3

Vraag:

In artikel 13 bepaalt u de aansprakelijkheid. Uit artikel 13.3 blijkt dat u deze op geen enkele wijze beperkt. Voorschrift 3.9 D, Gids Proportionaliteit luidt: 1. De aanbestedende dienst verlangt geen aansprakelijkheid die op geen enkele manier gelimiteerd is.

Inschrijver verzoekt u daarom de aansprakelijkheid te beperken tot de waarde van de Overeenkomst per gebeurtenis per jaar, met een maximum van de waarde van de Overeenkomst per jaar en; de aansprakelijkheid te beperken tot direct schade.

Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw uitgebreide motivatie.

Antwoord:

De aanbestedende dienst zal de aansprakelijkheid matigen en voor wat betreft het matigen aansluiten bij de ARIV 2018 (artikel 14), hierbij wordt net als in ARIV 2018 geen onderscheid gemaakt tussen directe en indirecte schade:

De aansprakelijkheid wordt beperkt tot € 1.500.000,- per gebeurtenis en € 3.000.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is;

Samenhangende gebeurtenissen worden daarbij aangemerkt als één

gebeurtenis.

De beperking van de aansprakelijkheid als hiervoor bedoeld komt te vervallen:

- a. ingeval van aanspraken van derden op schadevergoeding ten gevolge van dood of letsel;
- b. indien sprake is van opzet of grove schuld aan de zijde van de andere Partij of diens personeel.

Beantwoord op: 30-04-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.

9

Onderwerp:

Algemene Inkoopvoorwaarden Artikel 13.2

Vraag:

Artikel 13.2 luidt: "De leverancier vrijwaart de opdrachtgever tegen eventuele aanspraken van derden terzake van schade door deze derden geleden ten gevolge van de uitvoering door de leverancier van de overeenkomst en het gebruik of toepassing van de geleverde goederen of diensten van de leverancier."

Inschrijver acht deze bepaling uitzonderlijk disproportioneel, gezien de passage "en het gebruik of toepassing van de geleverde goederen of diensten van de leverancier." Ter illustratie: Inschrijver levert u een deugdelijk voertuig. Bij het gebruik van het geleverde bij instorting van een instabiele constructie raakt een brandweermedewerker of een derde, zoals een toezichthouder van de locatie, ernstig gewond met als gevolg levenslange invaliditeit. Inschrijver is dan conform deze bepaling aansprakelijk voor alle schade voortvloeiend uit dit ongeval, omdat het door inschrijver geleverde voertuig gebruikt werd. Aangezien in dit artikel geen onderscheid gemaakt wordt in schuld en oorzaak, is dit disproportioneel.

Inschrijver verzoekt u derhalve dit artikel aan te passen en de passage die wij quoten in deze vraag buiten toepassing te verklaren.

Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw toelichting op de proportionaliteit van dit artikel.

Antwoord:

Leverancier is alleen verplicht schade te vergoeden als leverancier aansprakelijk is voor de betreffende schade. Dit is zo bepaald in het Burgerlijk Wetboek en daarom niet in de artikel herhaald. Zie verder het antwoord op vraag 8.

Beantwoord op: 30-04-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.
10

Onderwerp:

Algemene Inkoopvoorwaarden artikel 7 lid 1 en lid 5 pagina 6

Vraag:

Inschrijver is niet de fabrikant van de voertuigen, opbouw en/of onderdelen en derhalve niet de eigenaar van de Intellectuele Eigendomsrechten. Om deze reden kan Inschrijver deze niet aan Aanbestedende Dienst overdragen.

Inschrijver verzoekt u daarom om lid 1 en 5 van artikel 7 buiten toepassing te verklaren.

Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie.

Antwoord:

Aan artikel 6 wordt aan lid 2, aanvullingen en afwijkingen van de algemene voorwaarden, de volgende tekst toegevoegd: 'De leden 1 tot en met 3 van artikel 7, intellectueel eigendom, zijn niet van toepassing.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Juridisch

Ref.nr.
11

Onderwerp:

Eis Hoofdstuk 4 401-1

Vraag:

U eist hier een 6X4 met hydraulisch inschakelbare vooras. Daarnaast blijkt uit de overige eisen dat u een terreinwaardig voertuig wenst, 15 graden oploep hoek, klasse S-2, het gebruik op onverharde wegen. Ons inziens is dit tegenstrijdig, een hydraulisch inschakelbare vooras heeft slechts een zeer beperkte terreinwaardigheid en werkt slechts mee tot een beperkte snelheid. Daarnaast wenst u het enige voordeel dat een hydraulisch inschakelbare vooras heeft ten opzichte van een mechanisch inschakelbare vooras niet te gebruiken, dit is namelijk lagere chassishoogte, u eist immers een oploep hoek van 15 graden.

Ook gezien het beperkte plafondbedrag adviseren wij u te kiezen voor een Mechanisch inschakelbare vooras. Een mechanisch inschakelbare vooras is goedkoper in aanschaf, en heeft doordat deze robuuster en eenvoudiger is uitgevoerd een lagere onderhoudskosten.

Zodoende verzoeken wij u een inschakelbare mechanisch aangedreven vooras toe te staan. Indien u vasthoudt aan deze eis zien wij graag een goede onderbouwing.

Antwoord:

Een mechanisch aangedreven vooras is niet akkoord, vanwege de effecten die dit heeft op de voertuighoogte. De eisen met betrekking tot de terreinvaardigheid van de HV1 zijn inderdaad licht, er is maar een beperkte

terreinvaardigheid vereist. Van belang is namelijk ook dat het voertuig inzetbaar moet zijn in de stad, waar veelal beperkte doorrijdhoogtes zijn en wendbaarheid is vereist.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.
12

Onderwerp:
PVE eis 601-4

Vraag:

De meeste truckmerken kunnen geen D-sluitingen aan de voorzijde leveren en de moderne cabines hebben hier geen voorzieningen voor. Als alternatief kunnen wij een centraal verzwaard sleepoog bieden waarbij zonder losse delen te monteren eenvoudig een sleepkabel bevestigd kan worden welke geschikt is om het voertuig te bergen. Dit sleepoog is tevens voor hogere gewichten geschikt dan D-sluitingen. Graag uw akkoord hiervoor

Antwoord:

Niet akkoord, De D-sluitingen aan de voorzijde dienen als vast punt gebruikt te worden en niet als sleepoog(zie bijgevoegde foto).

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.
13

Onderwerp:
PVE eis 901-4

Vraag:

Bij een truckchassis is het lakproces van cabine en chassis een seriematig, volledig geautomatiseerd proces waarop vele kwaliteitscontroles van toepassing zijn waarbij de bescherming tegen roest bij jarenlange inzet onder alle omstandigheden gegarandeerd is. Daarbij is de door u gevraagde uitgebreide informatie bij fabrikanten niet eenvoudig beschikbaar. Wij gaan er dan ook vanuit dat deze eis niet op het chassis gedeelte van toepassing is omdat de kwaliteit van het lakproces buiten kijf staat. Graag uw bevestiging hiervoor.

Antwoord:

Akkoord, deze eis niet van toepassing op het vrachtwagenchassis.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

Onderwerp:

14

PVE 608-3

Vraag:

Aangezien het gewicht van de kraan ervoor zorgt dat het gewicht op de aangedreven as reeds het wettelijk toegestane maximum overschrijdt is het niet toegestaan en daardoor technisch ook niet mogelijk om de naloopas te liften. Wel kan met een druk op de knop de druk op de sleepas verlaagd worden voor meer tractie bij het weggrijden. Wij verzoeken u de eis aan te passen van liften naar ontlasten voor extra tractie.

Antwoord:

Akkoord, indien het verlagen van de sleepas dezelfde functionaliteit heeft als het liften van de naloopas.

Beantwoord op: 29-04-2021**Label:** Uitvoering**Ref.nr.**

15

Onderwerp:

PVE 612-3

Vraag:

Aangezien het gewicht van de kraan ervoor zorgt dat het gewicht op de aangedreven as reeds het wettelijk toegestane maximum overschrijdt is het niet toegestaan en daardoor technisch ook niet mogelijk om de naloopas te liften. Wel kan met een druk op de knop de druk op de sleepas verlaagd worden voor meer tractie bij het weggrijden. Wij verzoeken u vriendelijk deze eis te laten vervallen aangezien deze conflicteert met de wettelijke voorschriften.

Antwoord:

Akkoord, indien het verlagen van de sleepas dezelfde functionaliteit heeft als het liften van de naloopas is dit ook toegestaan.

Beantwoord op: 29-04-2021**Label:** Uitvoering**Ref.nr.**

16

Onderwerp:

PVE 610-7

Vraag:

Het is niet gebruikelijk dat alle assen geremd worden door de handrem, deze werkt alleen op de vooras en de aangedreven as. Dit werkt bij eerder geleverde HV's naar behoren. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met deze uitvoering.

Antwoord:

Akkoord, handrem die werkt op vooras en aangedreven as is toegestaan.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

17

Onderwerp:

PVE eis 208-3

Vraag:

Om de gevraagde oploophoek te kunnen realiseren is een extra hoog chassis noodzakelijk. Dit heeft negatieve gevolgen voor de stabiliteit, hoogte van de kasten/opstapkleppen en de doorrijdhoogte van het voertuig. Bij diverse andere korpsen hebben we HV's met standaard chassis hoogte geleverd. Gaat u akkoord met een oploophoek van 14 graden zodat een standaard hoogte gekozen kan worden?

Antwoord:

Akkoord, een oploophoek van 14 graden is toegestaan.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

18

Onderwerp:

Bijlage 5A - Concept overeenkomst Hulpverleningsvoertuigen HV1 (artikel 4.2)

Vraag:

U geeft in het contract aan dat de indexering 3 maanden van te voren moet worden doorgegeven. Dit houdt in dat de index van 6 maanden eerder toegepast kan worden en achterloopt op de indexatie die van toepassing zou zijn op dat moment. Wij stellen voor deze periode te verkorten naar 1 maand. Graag uw akkoord?

Antwoord:

Nee, dit is niet akkoord. Hier kan in de originele prijsstelling rekening mee gehouden worden.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Contract

Ref.nr.

19

Onderwerp:

Bijlage 5A - Concept overeenkomst Hulpverleningsvoertuigen HV1 (artikel 4.2)

Vraag:

In het contract stelt u indexatie conform CPI index voor. Wij stellen voor om hier de PPI toe te passen met PRODCOM 292 die beter van toepassing is op dit project. Graag uw akkoord?

Antwoord:

Aanbestedende Dienst is het eens dat de PPI meer passend is. PRODCOM 292 is niet passend voor dit project omdat de overeenkomst gaat over het gehele voertuig en niet enkel de Carrosserieën. Voor dit project wordt daarom de PPI PRODCOM 29 gehanteerd.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Contract

Ref.nr.

20

Onderwerp:

Gunningscriterium Prijs (plafondbedrag)

Vraag:

U geeft aan dat het plafond bedrag voor 4 voertuigen incl. opties 1, 2, 3 en 4 max € 2.115.702,48 is (€ 528.925,62 per voertuig). Dit plafond bedrag is absoluut niet toereikend naar wat gespecificeerd is in het PvE. Wij verzoeken u het plafondbedrag per voertuig incl. opties 1, 2, 3 en 4 te verhogen naar minimaal € 675.000,00 excl. BTW

Antwoord:

Dit is niet akkoord. Uit de marktconsultatie is gebleken dat het huidige plafondbedrag meer dan toereikend is voor het gevraagde voertuig.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Uitvoering

Ref.nr.

21

Onderwerp:

617- Voertuigcabine. (punt 4)

Vraag:

R14 betreft de de ankerpunten van de veiligheidsgordels. Waarschijnlijk bedoelt U hier R29 "bescherming van de inzittenden van de cabine van een bedrijfsvoertuig". Graag Uw bevestiging?

Antwoord:

U heeft gelijk, hiermee wordt bedoeld R29 de sterkte van de cabine.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
22

Onderwerp:
210- Klimatologische omstandigheden. (punt 1)

Vraag:
Volgens de EN 1846-3 (1.1) is de maximale inzet temperatuur 35°C. Wij verzoeken u de maximale inzettemperatuur bij te stellen naar 35°C

Antwoord:
Niet akkoord, de maximale inzettemperatuur van 35 graden is te laag in verband met de inzet gedurende de zomers. De inzet van het voertuig moet te waarborgen zijn bij hogere temperaturen dan 35 graden.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr.
23

Onderwerp:
403- Gewichtsverdeling. (punt 5)

Vraag:
Wij verzoeken u de minimale last onder de vooras in beladen toestand bij te stellen naar minimaal 27% van de massa

Antwoord:
Niet akkoord, 33% belaste vooras is nodig voor de rijvaardigheid van het voertuig.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr.
24

Onderwerp:
208- Wegomstandigheden - Afloophoek. (punt 4)

Vraag:
U vraagt hier een afrijhoek van 16 graden. Vanaf september 2021 worden de nieuwe voorschriften voor onderrijbeveiligingen van kracht (R58-3). In dit voorschrift is o.a. bepaald dat de maximale afstand tussen wegdek en onderzijde bumper nog maar 450 mm mag zijn. Hierdoor zal het niet mogelijk zijn om een afloophoek van meer dan 16° te realiseren. Wij verzoeken u om een afloophoek van 11° toe te staan.

Antwoord:
Akkoord, een afloophoek van 11 graden is toegestaan.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
25 403- Gewichtsverdeling. (punt 1)

Vraag:

U vraagt hier een groot voertuig met een zware kraan. De door U gevraagde kantelhoek zal in de praktijk niet haalbaar zijn. Wij verzoeken u de eis voor de statische kantelhoek bij te stellen naar $> 25^\circ$

Antwoord:

Akkoord, de kantelhoek wordt bijgesteld naar minimaal 25 graden.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
26 Optionele voertuigen

Vraag:

Kunt u aangeven wanneer de drie optionele voertuigen geleverd dienen te worden, indien deze worden aangeschaft? Dit heeft grote invloed op onze calculatie.

Antwoord:

Het eerste voertuig wordt direct besteld. De drie optionele voertuigen kunnen afhankelijk van nader te bepalen beleid later worden besteld vanuit de overeenkomst. Hier is nog geen richtlijn voor te geven.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. **Onderwerp:**
27 Eis 401.1

Vraag:

Wij gaan er vanuit dat u een 6x2 chassis bedoelt waarbij aanvullende de vooras hydraulisch is aangedreven. Klopt dat?

Antwoord:

Ja, dit klopt, zie antwoord vraag 5.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
28

Onderwerp:
2-2 Verificatietesten

Vraag:

Zijn de Lane Change en Kanteltest wél of niet van toepassing?
Indien wél, dan nemen we aan dat voor de gehele serie deze testen slechts éénmalig behoeven te worden uitgevoerd. Wat is uw reactie?

Antwoord:

U moet kunnen aantonen dat het voertuig aan eis 404.8 uit het PvE voldoet. Wij willen dit graag verifiëren door middel van een praktijktest. de Lane change test en Kanteltest deze hoeven slechts éénmalig te worden uitgevoerd. In bijlage 4C heeft u de keuze om de lane change test en kanteltest aan te bieden.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
29

Onderwerp:
PvE 801-Arbo

Vraag:

Is er volgens u een chassis beschikbaar dat onder de genoemde omstandigheden ≤ 83 dB(A) scoort volgens EN1846?

Antwoord:

De aanbestedende dienst heeft hier geen oordeel over. Het is aan de inschrijver een geschikt chassis te kiezen of het chassis geschikt te maken.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
30

Onderwerp:
PvE 511 2-luiks achterkast

Vraag:

Kunt u nader omschrijven hoe de 2-luiks achterkast is gedacht?

Antwoord:

Dat is een kast geplaatst achter de laadkraan en voorzien van 2 compartimenten met rolluiken.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 31
Onderwerp: 1.3.1 3x optionele HV

Vraag:
Op welke termijn is de bestelling voor de 3 optionele HV's voorzien?

Antwoord:
Zie antwoord vraag 26.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Contract

Ref.nr. 32
Onderwerp: 3.2.2 Kerncompetenties

Vraag:
Mag als referentievoertuig ook een brandweervoertuig voor een Nederlandse regio met een kraanopbouw en kastruimte met bekapping en een pompopbouw worden toegepast?

Antwoord:
Ja als referentievoertuig mag ook een brandweervoertuig met een kraanopbouw en kastruimte met bekapping en een pompopbouw worden toegepast.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Proces

Ref.nr. 33
Onderwerp: Beschrijvend document pag 14

Vraag:
U stelt dat de kerncompetentie mag bestaan uit maximaal 1 referentie. Hiermee sluit u partijen uit welke wel brandweer voertuigen kunnen leveren en onderhouden maar dat (nog) niet voor hetzelfde referentie project hebben kunnen realiseren. Wij verzoeken u de referentie op te mogen geven in maximaal twee referenties.

Antwoord:
Ja het is toegestaan om de kerncompetentie aan te tonen door een combinatie van maximaal twee referenties.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 34
Onderwerp: Beschrijvend document pag 14

Vraag:

Wij nemen aan dat het leveren van een brandweer voertuig (bijvoorbeeld een gecombineerd blus- en hulpverleningsvoertuig) ten behoeve van een hulpdienst voldoet aan het gestelde in deze kerncompetentie. Graag uw bevestiging.

Antwoord:

Ja het leveren van een gecombineerd blus- en hulpverleningsvoertuig ten behoeve van een hulpdienst voldoet aan het gestelde in deze kerncompetentie.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 35
Onderwerp: PVE 209-3

Vraag:

U eist de uitlaat eindpijp aan de linker kant. Bij vele chassis met Euro 6 motor is het verplaatsen van de uitlaatdemper met geïntegreerde uitlaat eindpijp niet (meer) mogelijk. Wij verzoeken u de uitlaat eindpijp tevens aan de rechter zijde toe te staan.

Antwoord:

Een uitlaat aan de linkerzijde is niet vereist Zie ook PVE eis 603.2.

Beantwoord op: 29-04-2021
Label: Inhoud

Ref.nr. 36
Onderwerp: PVE 403-1

Vraag:

U eist hier een statische kantelhoek van 30°. Wij verzoeken u de statische kantelhoek aan te houden conform de door u geëiste voertuigklasse S2 zijnde 27°.

Antwoord:

Zie antwoord vraag 25.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

37

Onderwerp:

PVE 507-1

Vraag:

Indien het voor de stabiliteitseisen van de kraan niet noodzakelijk is de steunpoten aan de voorzijde (hydraulisch) uit te moeten schuiven, is het dan toegestaan aan de voorzijde een niet uitschuifbare hydraulische steunpootset te voorzien?

Antwoord:

Het is toegestaan als de functionaliteit van de laadkraan niet wordt beperkt(Zie PVE eis 503.4)Bij inschrijving wordt dit gevraagd in K1.A en bij afname wordt dit ook getoetst.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

38

Onderwerp:

507-8

Vraag:

U eist hier onderleg- en opvulplaten met aardingstrips. Dit is een eist welke voorkomt bij redvoertuigen maar welke niet voorkomt bij voertuigen met autolaadkraan. Bij dergelijke voertuigen wordt altijd een kunststof onderlegplaat meegeleverd. Wij verzoeken u standaard kunststof onderlegplaten mee te mogen leveren. Graag uw bevestiging.

Antwoord:

Het is niet toegestaan standaard kunststof onderlegplaten mee te leveren volgens eis 507.8 in het PVE. De kunststof onderlegplaten blijken in de praktijk te glad te zijn, vandaar de eis voor houten onderlegplaten.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.

39

Onderwerp:

PVE 510-1

Vraag:

Bij de fabrikant van de door u beschreven bergingslier is een bekabelde noodbediening niet mogelijk.

Antwoord:

Noodbediening moet aanwezig zijn zodat bij storingen alsnog de bergingslier kan worden bestuurd. Indien deze bediening niet bekabeld is, maar rechtstreeks op de lier/het voertuig is dit ook toegestaan.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
40

Onderwerp:
PVE 601-4

Vraag:

U beschrijft in deze eis dat het chassis voorzien dient te zijn van D-sluitingen aan zowel de voor- als achterzijde. Deze kostbare optie is aan de voorzijde niet bij elk merk chassis leverbaar. Wij verzoeken u een centraal afsleeppunt aan de voorzijde van het chassis toe te staan.

Antwoord:

Zie antwoord vraag 12.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
41

Onderwerp:
PVE 605-1

Vraag:

Is het toegestaan, i.c.m. een automatisch schakelende versnellingsbak, specifieke brandweer schakelsoftware optioneel aan te bieden?

Antwoord:

Nee, dit is niet toegestaan om het optioneel aan te bieden. Wij wijzen u op PVE 402, waarin prestaties worden vereist die met standaard schakelsoftware moeilijk te behalen zijn.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
42

Onderwerp:
PVE 618-2

Vraag:

Een zoeklamp op het dashboard wordt nog zelden toegepast. Kunt u bevestigen dat een handzoeklamp met spiraalsnoer en opbergschaal op het dashboard de eis is?

Antwoord:

Nee, met een zoeklamp wordt bedoeld een kaartleeslamp of kaartlees spotje welke standaard fabriek af worden geleverd bij brandweercabines.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
43

Onderwerp:
PVE 621-2

Vraag:

Staat u een functioneel gelijkwaardige oplossing toe dat het / de camera beeld (en) weer te geven in het grote opbouw bedienscherm in de cabine welke geheel in het zichtveld van de chauffeur ingebouwd is?

Antwoord:

Dat is akkoord wanneer het niet een los beeldscherm op het dashboard is en het de zichtlijnen van de bestuurder naar buiten niet blokkeert.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud

Ref.nr.
44

Onderwerp:
PVE 718-1

Vraag:

Voor een Lichtpijl met waarschuwingstekst is een LED matrix bord noodzakelijk. Een LED matrix bord is niet leverbaar bij iedere leverancier. Wij verzoeken u de waarschuwingstekst in de Lichtpijl te laten vervallen.

Antwoord:

Niet akkoord, de lichtpijl dient ook waarschuwingstekst weer te kunnen geven.

Beantwoord op: 29-04-2021

Label: Inhoud