

1e Nota van inlichtingen (9 maart 2022)

Betreft: EA Elektrische operationele en niet-operationele dienstvoertuigen
Kenmerk: IFV2021-FLIB-00120



Ref. nr.	Onderwerp	Vraag	Perceelen	Antwoord
1	Programma van eisen; eis 0.07	Wij kunnen helaas niet voorzien in een online bestelsysteem voor onderdelen. Wij verzoeken u dan ook deze eis te laten vervallen. In de huidige praktijk bestellen diverse veiligheidsregio de onderdelen direct en probleemloos bij de dealer.	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Akkoord, eis 0.07 komt te vervallen.
2	Inschrijvingsleidraad § 9.1 Onderhoud	Wij nemen aan dat de door inschrijver op te geven onderhoudskosten uitsluitend betrekking hebben op het preventieve onderhoud. Is deze aanname correct?	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Uw aanname is correct.
3	Programma van eisen; eis 55	Ons voertuig voldoet aan alle eisen met betrekking tot afmetingen, gewichten en indeling maar heeft een andere benaming dan "L1H1". Wij nemen aan dat dit geen belemmering vormt om in te schrijven. Is deze aanname correct?	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Uw aanname is correct.
4	Programma van eisen; eis 52	Het voertuig waar wij mee willen inschrijven is (nog) niet leverbaar in chassis dubbele cabine uitvoering. Wel in alle overige genoemde uitvoeringen. Wij verzoeken u dan ook om de chassis dubbele cabine uitvoering te laten vervallen in deze eis.	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Akkoord, de chassis dubbele cabine uitvoering uit eis 52 komt te vervallen.
5	Programma van eisen; eis 28	Deze vraag heeft uitsluitend betrekking op perceel 4. Het voertuig waar wij mee willen inschrijven kan voorzien worden van een aanhangwagenkoppeling met een maximum aanhangwagengewicht van 750 kg. Gaat u hiermee akkoord?	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Akkoord.

6	Bijlage 6 Eis 24	U eist dat alle in het voertuig op te laden apparatuur wordt gevoed vanuit het voertuigeigen accupakket. Tevens mag het voertuig niet worden voorzien van een 2e walaansluiting. Leverancier mag geen werkzaamheden op of aan het voertuigeigen accupakket uitvoeren, dit is verboden. Voertuigleverancier geeft aan dat wanneer er toch werkzaamheden aan het hoogspanning systeem uitgevoerd worden dat de garantie van het voertuig verval. Daarnaast werkt achteraf in en opgebouwde apparatuur veelal op 12 tot 24 volt. Het voertuigeigen accupakket werkt met een hoogspanning, waardoor het niet mogelijk is om extra apparatuur aan te sluiten. Bij deze het verzoek om een 2e walaansluiting toch toe te staan.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B	Een 2e walaansluiting wordt niet toegestaan. U dient uw apparatuur aan te sluiten op het voertuigeigen 12V systeem. (Zie toelichting bijlage stroomvoorziening.)
7	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G	U schrijft dat “indien voertuigverlichting (niet zijnde dagrijverlichting) is ingeschakeld, zijn alternierende koplampen buiten werking. Wat bedoeld u met voertuigverlichting?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Hiermee wordt dim- en grootlicht bedoeld.
8	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G	U eist dat groene signaalverlichting alleen ingeschakeld kan worden met uitgeschakelde blauwe en gele verlichting. In andere configuraties is het wel mogelijk dat groene verlichting ingeschakeld kan worden met gele verlichting, maar niet met blauwe verlichting. Kunt u de eis aanpassen naar: “De combinatie van het in werking zijn van de groene signaalverlichting met een in werking zijnde gele signaalverlichting is mogelijk, maar de combinatie met in werking zijnde primaire blauwe signaalverlichting is niet mogelijk.”	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Nee, de eis blijft gehandhaafd.

9	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G:	U beschrijft "Indien blauwe signaalverlichting in werking is, wordt bij activering van primaire gele signaalverlichting de blauwe signaal verlichting automatisch buiten werking gesteld en gereset. Onder Bijlage 3 punt 12 beschrijft u bovenstaande net andersom: "Bij activering van de primaire blauwe signaal verlichting wordt gele signaal verlichting buiten werking gesteld en gereset. Wat wenst de Aanbestedende dienst?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	De gemelde teksten zijn correct en niet tegenstrijdig. Indien de primaire signaalverlichting van kleur wisselt en vervolgens uitgeschakeld wordt dient de oorsponkelijke kleur niet weer vanzelf ingeschakeld te worden.
10	Bijlage 16 eis 02. Minimum variant:	U stelt dat de armatuur met rijen LED's verdeeld over de gehele hoogte en met blauw en amber gecombineerd moet zijn. We willen vragen of u de zin aan wilt passen bij rijen LED's: "of met aantoonbaar vergelijkend effect" . Er zijn lampen op de markt die aan alle regelgeving voldoen dezelfde hoogte hebben maar door een andere reflectortechniek minstens hetzelfde resultaat geven. De voorziene lamp wordt de laatste jaren succesvol en tot tevredenheid bij de politietenders toegepast.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	De Aanbestedende Dienst gaat hiermee akkoord indien in de toelichting bij de offerte aannemelijk kan worden gemaakt dat het beoogde effect aantoonbaar vergelijkend is.
11	BD 5.4 pag 24	Het is de Inschrijver toegestaan om voor de uitvoering van de Opdracht een of meerdere onderaannemers in te schakelen. Deze onderaannemers dienen te worden vermeld in het UEA bij Deel IIB. Wij zijn importeur en maken voor de uitvoering van deze opdracht gebruik van ons dealer netwerk. Volstaat het vermelden als zodanig op het UEA? Wij gaan er vanuit dat u niet van iedere dealer in het land een aparte UEA verlangt.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Het vermelden van het dealernetwerk op het UEA volstaat. Het dealernetwerk wordt niet aangemerkt als onderaannemer.

12	PvE Perceel 1 Eis 23	Voertuigen dienen uitgerust te kunnen worden met een verwarming met voldoende capaciteit om de ruiten gedurende minimaal 8 uur zichtvrij te houden. Het gebruik van de verwarming mag geen invloed hebben op de actieradius van het voertuig. De temperatuurregeling is thermostaat gestuurd. Indien voertuig gekoppeld is aan een laadvoorziening is dat geen probleem, echter zonder aangesloten te zijn is deze eis niet invulbaar, omdat dit gegarandeerd invloed gaat hebben op actieradius. Mogelijk lezen of interpreteren wij verkeerd. Graag nadere verduidelijking wat hier wordt bedoeld.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B	De functionele eis 8 uur / zichtvrij heeft betrekking op een aan een laadvoorziening gekoppeld voertuig.
13	PvE Perceel 1 Eis 24	Alle in het voertuig op te laden en energie verbruikende inventarisdelen en opgebouwde apparatuur wordt gevoed vanuit het voertuigeigen accupakket en daarmee indirect door de voertuigladers. De voertuigen worden niet voorzien van een tweede walaansluiting. De aanbieder verstrekt in de offerte een aansluitschema conform eis 18. Fabrikant staat koppelingen cq aansluiting op het voertuig eigen accupakket niet toe. Dit ivm product aansprakelijkheid en brandgevaar. Gelieve deze eis te laten vallen.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B	Zie het antwoord op vraag 6.
14	PvE perceel 2,3 en 4 Eis 16 en Eis 36	Elk voertuig is standaard voorzien van getint glas rondom. Bij alle voertuigen zijn de achterste zij- en achterruiten (vanaf de B stijl) voorzien van extra privacy-glas af fabriek. en Indien het voertuig leverbaar is in een 5 persoonsuitvoering met ramen rondom (RDC Bedrijfswagen-segment N-Commercials) dan dient deze in het leveringsprogramma opgenomen te worden. Het is ons niet geheel duidelijk wat u met deze 2 eisen bedoeld. Wenst u 'grijs' kenteken versie met ramen rondom (eis 16) en heeft Brandweer ontheffing om in dat geval met ramen rondom te mogen rijden (RDC A en B segment) of betreft het hier zg. Geel kenteken voertuigen die ook als 'grijs' kenteken voertuigen geleverd moeten kunnen worden? Eisen lijken elkaar tegen te spreken.	Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	De Aanbestedende Sienst wenst grijs kentekenvoertuigen met ramen rondom te kunnen bestellen. Indien de mogelijkheid bestaat dat deze voertuigen ook leverbaar zijn op geel kenteken dienen deze ook bestelbaar te zijn. De brandweer is vrijgesteld van BPM en kan grijs kenteken met ramen rondom voeren.

15	Perceel 3 Eis 41	Treklast van 1800kg is in dit segment niet leverbaar In combinatie met een volledig elektrisch voertuig. Gelieve aan te passen naar 1000kg	Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B	Akkoord.
16	Perceel 4, Eis 51	Het voertuig heeft een motorvermogen $\geq 100\text{kW}$, een minimale actieradius van maximaal 250 km en een maximaal laadvermogen van minimaal 11 kW AC en 100 kW DC. 1) Wij verzoeken u 100kW DC aan te passen naar 50kW DC en 2) Bij een elektrisch voertuig is max vermogen niet relevant gezien het direct beschikbare koppel en vermogen. Wij verzoeken u derhalve het max. vermogen bij te stellen naar 90kW	Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	1) Niet akkoord (i.v.m. optimale paraatheid). 2) Akkoord.
17	Prijzenblad	Klopt het dat Cel I4 de resultante is van de bruto opgevoerde prijzen (C4, E4 en G4) zonder dat met een eventuele korting rekening gehouden wordt. Dit terwijl het geven van een korting verplicht is (Bijlage 6 PvE tab 1 en 2 eis 03). Graag nadere verduidelijking.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	In cel C4, E4 en G4 geeft u de prijs waar het genoemde kortingspercentage (D4, F4 en H4) is toegepast.
18	BD LADV 9.1 Gunningscriterium de laagste prijs	Aangegeven is dat voor de prijs bepaling standaard voertuig dient te worden geoffreerd. Bedoeld u hiermee onze standaard leveromvang of de omvang van een voertuig binnen een perceel gespecificeerd met hierop de verplichte "s" eisen aan toe gevoegd?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	De inschrijfprijs wordt bepaald door de basisversie vermeerderd met de door "S" gemarkeerde toevoegingen.
19	BD LADV 9.1 Gunningscriterium de laagste prijs	Binnen de percelen zijn een aantal eisen verplicht opgenomen en een aantal optioneel. Dienen de optioneel gewenste opties ten alle tijd ook door de geselecteerde leverancier te kunnen worden geleverd?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Ja, deze dienen leverbaar te zijn.

20	BD #3.2 – pag. 9	Ten behoeve van de aanschaf is een looptijd van de overeenkomst vermeld van 2 jaar. Graag vernemen wij of dit tevens de gewenste contractperiode is ten behoeve voor de uitvoering van preventief en correctief onderhoud, aangezien in de onderhoudsbeschrijving (BD hoofdstuk 9 en prijzenblad onderhoud sprake is van 5 jaar. Wij gaan er zodoende vanuit dat de onderhoudsovereenkomst een looptijd zal hebben van niet 2 maar 5 jaar. Is dat een correcte aanname?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Uw aanname is correct.
21	Bijlage 2, Concept overeenkomst Artikel 4.4 – pag. 3	Ten behoeve van de prijsherziening stelt u voor CBS Statline Consumentenprijzen (2015=100) categorie Vervoer. Dit is een algemene breed georiënteerde categorie, die naar onze mening niet geheel aansluit bij prijsindexatie van onderhoudswerkzaamheden aan voertuigen. Wij stellen daarom voor de volgende index te hanteren: CBS Statline Producentenprijzen (PPI/2015=100) Prodcom 293 Delen en toebehoren van auto's. Gaat u daarmee akkoord?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst wil de administratieve lasten beperken en de uniformiteit t.o.v. andere overeenkomsten borgen.

22	Bijlage 10 Prijzenblad, Onderhoud 5 jaren (P1 t/m P4)	In het prijzenblad moeten de kosten voor onderhoud voor de periode van 5 jaren worden opgegeven. Daartoe enkele verduidelijkingsvragen: • Naar onze mening wordt hier bedoeld kosten op te geven voor het periodieke onderhoud preventief. Is dat correct? • Bij de uitleg in de tabel wordt tevens gesproken over slijtage onderdelen. Daarbij wordt de omvang conform uw beschrijving zodanig weergegeven, dat dit voor meerdere uitleg vatbaar is. Kunt u concreet verduidelijken welke kosten u hiervan in de kostenopgave wilt zien? Zodoende dient elke inschrijver exact dezelfde items hierin op te nemen, hetgeen inzake level-playing-field wenselijk is. Bijvoorbeeld door naast de kosten voor het onderhoud preventief de omvang zoals beschreven in PVE Onderhoudseis O.09 als vaste omvang te hanteren. Indien akkoord ons verzoek het prijzenblad dienovereenkomstig aan te passen. • Onderhoud dient te worden opgegeven voor een periode van 5 jaar. Komt dat overeen met de beoogde inzetperiode, waarna de voertuigen worden afgestoten? Zo niet, wat is de beoogde totale inzetperiode? • Kunt u bevestigen dat de voertuigen uit perceel 1 t/m 4 een inzet hebben van 20.000 kilometer per jaar? • In de kostentabel moeten de prijzen met een bijbehorend korting percentage worden opgegeven. Wij zien dat het opgegeven korting percentage niet in de prijsformule van cel I4 is verwerkt. Graag dit thema verduidelijken, zodat de inschrijver weet of in de kosten cellen bruto of netto prijzen moeten worden gevuld.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	1) Het betreft inderdaad preventief onderhoud. 2) Voor de omschrijving van slijtagedelen wordt verwezen naar onderhoudseis O.09 (aangepast prijzenblad in de bijlage), gelieve de prijzen voor de vermelde onderdelen toe te voegen aan cel G4. 3) Onderhoudsovereenkomsten worden op basis van looptijd en jaarkilometer overeengekomen. Dit kan afwijken de genoemde 5 jaar en 20.000 km/jaar. Voor het prijsvergelijk gaat u echter uit van 5 jaar en 20.000 km/jaar. 4) Nee, dan kan de Aanbestedende Dienst niet maar voor een level playing field inzake onderhoudstarieven gaat u uit van 20.000 km/jaar. 5) Zie het antwoord op vraag 17.
----	---	--	---	--

23	PVE Onderhoud eis O.02, vrijheid in keuze van onderhoud uitvoering	Via deze eis neemt de opdrachtgever de vrijheid om onderhoud uit te laten voeren bij zelf gekozen werkplaatsen, die eventueel geen deel uitmaken van de geautoriseerde werkplaatsorganisatie van de voertuig leverancier. Wij adviseren ten eerste deze elektrisch aangedreven voertuigen, die zijn voorzien van hoog moderne technologie waarvoor specifieke monteursopleidingen zijn vereist, niet buiten de oem organisatie te laten onderhouden. Naar verwachting zal in dat geval de inzetbaarheid en het kosten patroon negatief worden beïnvloed. Voorts gaan wij er vanuit dat in geval er gebruik gemaakt wordt van de aangeboden onderhoudsovereenkomst het onderhoud (en reparaties) uitsluitend zullen worden uitgevoerd door de hierbij aangesloten organisatie van de leverancier van het voertuig. Aangezien dat de enige manier is waarop aan de gestelde voorwaarden en condities kan worden voldaan.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Uw advies wordt begrepen en overgebracht naar de afnemers. In geval van onderhoudsovereenkomsten zal onderhoud binnen de organisatie van het betreffende merk plaatsvinden.
24	PVE Onderhoud eis O.02, vrijheid in keuze van onderhoud uitvoering	Conform deze eis zal zich eventueel de situatie voordoen dat het onderhoud aan deze elektrische voertuigen door eigen VR werkplaatspersoneel wordt uitgevoerd. Kunt u aangeven welke onderhoudswerkzaamheden de eigen VR werkplaats uit zou willen voeren, met dien verstande dat voor het werken aan de aandrijflijn specifieke opleidingseisen onvermijdelijk zijn. En kunt u aangeven of het eigen VR personeel voor het werken aan elektrisch aangedreven voertuigen reeds opgeleid is.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	De Aanbestedende Dienst kan niet aangeven of VR-eigen personeel hiervoor opgeleid is. De Opdrachtnemer kan met de afnemer afstemmen welke werkzaamheden toegestaan zijn.

25	PVE Onderhoud eis O.08, levertijd onderdelen	In deze eis wordt de leveringsbetrouwbaarheid beschreven, waaraan elke inschrijver uiteraard zal trachten te voldoen. Wij verzoeken u hierbij rekenschap te nemen van de actuele ontwikkelingen in de wereldmarkt, die zoals u ongetwijfeld weet, een negatieve invloed hebben op productie en beschikbaarheid. Deze uitzonderlijke situatie is ontstaan gedurende de covid-19 crisis op basis van een wereldwijd te kort aan materialen, te kort aan halfgeleiders, problemen in de transport sector en treft alle automotive fabrikanten. Een nieuwe crisis als gevolg van de inval van Rusland in de Oekraïne zal de actuele uitdagingen naar verwachting daar bovenop voor langere tijd ongunstig beïnvloeden. Wij stellen voor in voorkomend geval een overmacht situatie toe te staan, waarbij de leverancier in afstemming met de opdrachtgever een oplossing kan zoeken.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	In uitzonderlijke situaties volgt afstemming tussen Opdrachtnemer en het IFV.
26	Bijlage 16 eis 02. Minimum variant:	U stelt dat de armatuur met rijen LED's verdeeld over de gehele hoogte en met blauw en amber gecombineerd moet zijn. We willen vragen of u de zin aan wilt passen bij rijen LED's: "of met aantoonbaar vergelijkend effect" . Er zijn lampen op de markt die aan alle regelgeving voldoen dezelfde hoogte hebben maar door een andere reflectortechniek minstens hetzelfde resultaat geven. De voorziene lamp wordt de laatste jaren succesvol en tot tevredenheid bij de politietenders toegepast.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Zie het antwoord op vraag 10.
27	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G:	U beschrijft "Indien blauwe signaalverlichting in werking is, wordt bij activering van primaire gele signaalverlichting de blauwe signaal verlichting automatisch buiten werking gesteld en gereset. Onder Bijlage 3 punt 12 beschrijft u bovenstaande net andersom: "Bij activering van de primaire blauwe signaal verlichting wordt gele signaal verlichting buiten werking gesteld en gereset. Wat wenst de Aanbestedende dienst?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Zie het antwoord op vraag 9.

28	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G:	U eist dat groene signaalverlichting alleen ingeschakeld kan worden met uitgeschakelde blauwe en gele verlichting. In andere configuraties is het wel mogelijk dat groene verlichting ingeschakeld kan worden met gele verlichting, maar niet met blauwe verlichting. Kunt u de eis aanpassen naar: “De combinatie van het in werking zijn van de groene signaalverlichting met een in werking zijnde gele signaalverlichting is mogelijk, maar de combinatie met in werking zijnde primaire blauwe signaalverlichting is niet mogelijk.”	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Zie het antwoord op vraag 8.
29	Bijlage 17: Volledige technische uitvoering O&G:	U schrijft dat “indien voertuigverlichting (niet zijnde dagrijverlichting) is ingeschakeld, zijn alternierende koplampen buiten werking. Wat bedoeld u met voertuigverlichting?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Zie het antwoord op vraag 7.
30	Perceel 1 Eis 23:	In deze eis wordt gesteld: Voertuigen dienen uitgerust te kunnen worden met een verwarming met voldoende capaciteit om de ruiten gedurende minimaal 8 uur zichtvrij te houden. Het gebruik van de verwarming mag geen invloed hebben op de actieradius van het voertuig. De temperatuurregeling is thermostaat gestuurd. Het gebruik van een voertuig verwarming / koeling zonder additionele accu of andere energiebron zal altijd ten koste gaan van de actieradius zowel elektrisch als conventioneel! Naast elektriciteit is er standaard geen energie bron in het voertuig aanwezig die deze eis zou kunnen invullen, hoe stelt u zich dit voor, een standkachel op diesel?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Een standkachel op diesel past niet binnen de duurzaamheidsgedachte achter deze aanbesteding. De Aanbestedende Dienst ziet de technische mogelijkheden in deze maar laat de invulling aan de aanbieders. De Aanbesteden Dienst heeft niet aangegeven dat er geen additionele accu's geplaatst mogen worden.

31	Perceel 1 Eis 24:	In uw eis wordt gesteld: Alle in het voertuig op te laden en energie verbruikende inventarisdelen en opgebouwde apparatuur wordt gevoed vanuit het voertuigeigen accupakket en daarmee indirect door de voertuigladers. De voertuigen worden niet voorzien van een tweede walaansluiting. De fabrikant / voertuig producent staat niet toe dat er aan het voertuig eigen accupakket spanning wordt afgenomen. Deze spanning is overigens een veelvoud van de aansluitspanning van de energie verbruikende inventarisdelen en opgebouwde apparatuur die doorgaans 12V of in een uitzonderingsgeval 24V is. 1. ☒ Wij verzoeken u een 2e walaansluiting toe te staan? 2. ☒ Welke verbruikende inventarisdelen worden er nadien nog aangesloten in het voertuig? Deze vraag dient om een noodzakelijke energiebalans te kunnen opstellen.	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B, Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	1) Niet akkoord. 2) U kunt uitgaan van o.a. aditionele interieur- / rondomverlichting of een MDT.
32	Perceel 1 Eis 28:	Het motorvermogen bedraagt minimaal 100 kW, gebruikelijk in deze voertuig categorie is een vermogen tussen de 50 en 80kW. Kunt u het maximale vermogen hierop aanpassen? Weergegeven is tevens; snelladen met een maximale capaciteit van minimaal 350 km/h, wat bedoelt u met snelladen in km/h?	Perceel 1: Personenvoertuigen RDC segment B	Niet akkoord. Snelladen in km/h is een vrij gangbare eenheid voor de laadcapaciteit bij personenvoertuigen en geeft de actieradius aan, na een uur snelladen.
33	Perceel 2, 3, en 4 Eis 28:	De voertuigen kunnen indien mogelijk voorzien worden van een trekhaak met aanhangwagenaansluiting. U geeft hier aan “indien mogelijk” wij lezen hier dat dit dus niet verplicht is. Is dit juist?	Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Uw aanname is correct.

34	Perceel 2, 3 en 4 Eis 30:	In uw eis wordt gesteld: Alle in het voertuig op te laden en energie verbruikende inventarisdelen en opgebouwde apparatuur wordt gevoed vanuit het voertuigeigen accupakket en daarmee indirect door de voertuigladers. De voertuigen worden niet voorzien van een tweede walaansluiting. De fabrikant / voertuig producent staat niet toe dat er aan het voertuig eigen accupakket spanning wordt afgenomen. Deze spanning is overigens een veelvoud van de aansluitspanning van de energie verbruikende inventarisdelen en opgebouwde apparatuur die doorgaans 12V of in een uitzonderingsgeval 24V is. 1. ☐ Wij verzoeken u een 2e walaansluiting toe te staan? 3. ☐ Welke verbruikende inventarisdelen worden er nadien nog aangesloten in het voertuig? Deze vraag dient om een noodzakelijke energiebalans te kunnen opstellen.	Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	1) Niet akkoord. 2) U kunt uitgaan van o.a. additionele interieur- / rondomverlichting of een MDT.
35	Perceel 2, 3 en 4 Eis 31:	In deze eis wordt gesteld: Voertuigen dienen uitgerust te kunnen worden met een verwarming met voldoende capaciteit om de ruiten gedurende minimaal 8 uur zichtvrij te houden. Het gebruik van de verwarming mag geen invloed hebben op de actieradius van het voertuig. De temperatuurregeling is thermostaat gestuurd. Het gebruik van een voertuig verwarming / koeling zonder additionele accu of andere energiebron zal altijd ten koste gaan van de actieradius zowel elektrisch als conventioneel! Naast elektriciteit is er standaard geen energie bron in het voertuig aanwezig die deze eis zou kunnen in vullen, hoe stelt u zich dit voor, een standkachel op diesel?	Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A, Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B, Perceel 4: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment C	Een standkachel op diesel past niet binnen de duurzaamheidsgedachte achter deze aanbesteding. De Aanbestedende Dienst ziet de technische mogelijkheden in deze maar laat de invulling aan de aanbieders. De Aanbesteden Dienst heeft niet aangegeven dat er geen additionele accu's geplaatst mogen worden.
36	Aanvullend Perceel 2 A Eis 35:	U stelt: De achterdeuren dienen in twee standen te arreteren, te weten in de standen minimaal 90° en maximaal 270°. Ons voertuig kent alleen de standen 90° en 180° is dit akkoord voor u?	Perceel 2: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment A	Akkoord.

37	Aanvullend Perceel 3 segment B Eis 40:	Het voertuig heeft een motorvermogen ≥ 100 kW, gebruikelijk in deze voertuig categorie is een vermogen tussen de 50 en 80kW. Kunt u het maximale vermogen hierop aanpassen? Tevens wordt gevraagd een maximaal laadvermogen van minimaal 11 kW AC en 100 kW DC. Voor ons is in DC maximaal 80kW mogelijk, kunt u het laadvermogen in DC hierop aanpassen?	Perceel 3: Bedrijfsvoertuigen tot 3500 kg RDC bedrijfswagen segment B	Zie het antwoord op vraag 32.
38	Beschrijvend Document (BD), p. 4 “Aanbestedende dienst”, p. 5 “Opdrachtgever” + p. 6 “Veiligheidsregio’s” in combinatie met raamovereenkomst, onderdeel “Opdrachtgever”	U geeft op p. 4 van BD aan dat IFV in deze aanbestedingsprocedure slechts als tussenpersoon fungeert voor de Aanbestedende dienst. Op p. 5 BD geeft u bij Opdrachtgever aan “De Veiligheidsregio’s”. Op p. 6 BD geeft u 9 Veiligheidsregio’s aan die gebruik maken van de raamovereenkomst. Daarnaast zijn er een ongedefinieerd aantal Veiligheidsregio’s die niet met naam en toenaam worden genoemd, maar die wel van de raamovereenkomst gebruik kunnen maken maar hiertoe niet verplicht zijn (optioneel). In de raamovereenkomst geeft u aan dat het IFV de opdrachtgever is (en dus niet de Veiligheidsregio’s zoals op p. 5 BD genoemd Vragen: 1) Wat is de juridische verhouding tussen IFV en de Veiligheidsregio’s inzake deze aanbestedingsprocedure die uitmondt in een raamovereenkomst waaronder bestellingen kunnen worden afgenomen? 2) Waaruit blijkt dat IFV de Veiligheidsregio’s wettelijk gezien in deze raamovereenkomst kan binden? Dit mede gelet op de wijze waarop dagvaardingen moeten worden ingediend (vgl. p. 19 BD). 3) U geeft in het BD aan dat de Veiligheidsregio’s de opdrachtgever zijn, in de raamovereenkomst is dat ineens het IFV. Wie is nu de daadwerkelijke opdrachtgever: de gezamenlijke 9 Veiligheidsregio’s of het IFV in Arnhem? 4) Indien IFV de opdrachtgever blijkt te zijn, waaruit blijkt dan dat zowel de 9 veiligheidsregio’s die zijn genoemd op p. 6 BD partij zijn bij deze raamovereenkomst naast een aantal ongedefinieerde veiligheidsregio’s? Hierover wordt helemaal niets gezegd in de raamovereenkomst hetgeen naar onze mening op voorhand wel duidelijk zou moeten zijn wie de contractspartijen zijn en wie optioneel mee doet onder welke voorwaarden. 5) Op grond van het arrest HvJ EU C-216/17 d.d. 19 december 2018 dient in de aanbestedingsstukken een duidelijke uitbreidingsclausule opgenomen te zijn, dat wil zeggen dat er duidelijk vermeld dient te zijn welke aanbestedende dienst(en) potentieel vanaf welk moment kunnen toetreden zodat dit voor inschrijvers op voorhand duidelijk is. Nu worden deze noch genoemd op p. 6 BD, noch in de raamovereenkomst. Datzelfde staat in artikel 2.163c AW 2012: de aard en de omvang van de wijziging/optie en de voorwaarden waaronder deze kunnen worden toegepast dienen in een duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausule genoemd te zijn. Nu is daar naar onze mening niet aan voldaan. Bent u bereid zowel het BD als de raamovereenkomst hierop aan te passen? Zo nee, waarom niet?		1) Het IFV fungeert als aankoopcentrale en is door de negen Veiligheidsregio's gemachtigd. 2) De Veiligheidsregio's hebben een verklaring van deelname en volmacht ondertekend. 3) Er is een nieuwe concept overeenkomst toegevoegd in de bijlage. 4) Alleen de negen genoemde Veiligheidsregio's kunnen afnemen onder deze raamovereenkomst. 5) Er is een nieuwe concept overeenkomst toegevoegd in de bijlage. Alleen de negen genoemde Veiligheidsregio's kunnen afnemen onder de raamovereenkomst.

39	BD, p. 4 “Aanbestedende dienst”	U geeft op p. 4 aan paragraaf 4.14. Wij nemen aan dat u bedoelt paragraaf 4.15? Klopt dit?		Correct. Dit betreft paragraaf 4.15.
40	BD, paragraaf 3.3, p. 9 + bijlage 14	U geeft aan dat de verwachte maximaantallen worden benoemd. Op grond van de arresten HvJ EU C-216/17 d.d. 19 december 2018 en C-23/20 d.d. 17 juni 2021 moet u het maximum aantal of de maximumwaarde aangeven, inclusief de afname van de potentiële (u noemt ze optionele) veiligheidsregio's. Zijn de genoemde maximaantallen in bijlage 14 inclusief de potentiële afname van de optionele veiligheidsregio's of betreft het hier alleen de afname van de 9 Veiligheidsregio's die op p. 6 BD zijn genoemd? Dat wordt nu niet duidelijk. Graag een nadere toelichting van uw kant.		De maximaantallen betreft de afname van de negen (9) veiligheidsregio's.
41	BD, paragraaf 3.3, p. 9 + bijlage 14	U geeft op p. 9 BD aan dat er geen minimum hoeveelheid wordt afgenomen. Hoe moeten wij dat lezen: is er geen afnameverplichting?		Correct. Er is geen afnameverplichting.
42	BD, paragraaf 4.3, p. 13	Wat is de datum waarop bewijsmiddelen moeten worden ingeleverd? Deze datum ontbreekt in de beoogde planning en in h6/h7 wordt alleen gezegd binnen 7 dagen na verzending gunningsbeslissing. Ivm meivakantie/Koningsdag etc. is het belangrijk om nu al een datum te weten. Wij gaan er van uit dat u daarbij ook rekening houdt met landelijke vrije dagen.		Indien de gunningsbeslissing op 25 april 2022 wordt verstuurd dan verwacht het IFV de bewijsmiddelen uiterlijk 6 mei 2022.
43	BD, p. 14, paragraaf 4.5	U geeft aan dat ondernemers bij een tweede vragenronde alleen vragen mogen indienen n.a.v. de direct daaraan voorafgaande Nvl. Naar onze mening is dit in strijd met het bepaalde in artikel 2.54 lid 1 AW 2012 waarin staat dat vragen tot 10 dagen voor de uiterste datum van indiening van de offerte worden beantwoord, mits tijdig ingediend. Vragen die voor het eerst worden gesteld na de Eerste Nvl zijn dan tijdig ingediend en zouden daarmee gewoon beantwoord moeten worden door de IFV. Wij gaan er vanuit dat onze zienswijze klopt. Indien dit niet zo is, vernemen wij graag gemotiveerd waarom onze zienswijze niet klopt.		Uw zienswijze is correct.

44	BD, paragraaf 4.7, p. 15 (komt vaker terug in BD, bv. ook bij stap 1 op p. 16)	U geeft aan dat dat de Aanbestedende dienst beoordeelt of terzijde legging in een individueel geval disproportioneel is in Inschrijving onvolledig is. Een soortgelijke passage komt overigens vaker voor in het BD. U geeft geen criteria aan op basis waarvan u bepaalt wat (dis)proportioneel is. Hoe waarborgt u hierbij dan het transparantiebeginsel en waarborgt u gelijke behandeling van inschrijvers en voorkomt u daarmee willekeur (en favoritisme)?		Een proportionaliteitstoets geschiedt altijd op basis van alle omstandigheden van het geval. In algemene zin kunnen daar dus geen afwegingsregels voor worden gegeven, behalve de kaders die voortvloeien uit artikel 1.10 Aw, de Gids Proportionaliteit en de daaruit voortvloeiende jurisprudentie. Uiteraard zal het IFV een beslissing in dezen deugdelijk onderbouwen en hebben inschrijvers het recht de beslissing en onderbouwing te laten toetsen door de rechter.
45	BD, paragraaf 4.8, stap 3, p. 16	“Voor die gevallen op te zeggen”. U behoudt zich het recht voor om op te zeggen, echter u zou op basis van het gelijkheidsbeginsel niet een keuze moeten hebben (behoud het recht voor), maar gewoon moeten uitsluiten dan wel de overeenkomst ontbinden/opzeggen. Bent u dit met ons eens? Zo nee, waarom niet?		Het IFV past te allen tijde de regels toe zoals opgenomen in de Aw, meer in het bijzonder artikel 2.86 Aw e.v. Onder omstandigheden kan uitsluiting - ondanks dat voldaan is aan alle toepassingsvoorwaarden - disproportioneel zijn (ex artikel 2.87a en 2.88 Aw). In die gevallen zal geen uitsluiting plaatsvinden.

46	BD, paragraaf 4.8, stap 3	Wij gaan er vanuit dat dit ook geldt voor het inleveren van de bewijsmiddelen geschiktheidseisen: als deze niet, niet tijdig of niet juist zijn aangeleverd geldt toch ook uitsluiting? Vgl. ook tekst in tweede alinea paragraaf 7.1, p. 30: indien een inschrijver niet of niet volledig voldoet aan een of meerdere geschiktheidseisen, legt de aanbestedende dienst de inschrijving terzijde.		Onder omstandigheden kan het IFV gehouden zijn een herstelkans te bieden. Het IFV wijst daartoe op de jongste jurisprudentie op dit gebied.
47	BD, paragraaf 4.10, p. 18	Indien Inschrijver een Inschrijving indient voor meerdere percelen, dan dient de Inschrijver per perceel een complete inschrijving in te dienen. Betekent dat dat het UEA voor ieder perceel opnieuw moet worden ingeleverd of kan worden volstaan met 1 UEA waar alle percelen in staan genoemd? Ons is dit niet duidelijk. Graag een toelichting van uw kant.		1 UEA voor meerdere percelen volstaat.
48	BD, paragraaf 4.13, p. 18	De Aanbestedende dienst kan voor het niet naleven van dit voorschrift een herstelkans bieden, maar is hier geenszins toe verplicht. Kan houdt een optie in: wel of niet. Onder welke omstandigheden kent de aanbestedende dienst wel en wanneer geen herstellingsplicht toe? Dat zou in het kader van het transparantiebeginsel en gelijke behandeling op voorhand duidelijk moeten zijn.		Het IFV zal in ieder geval een herstelkans bieden als zij daartoe op grond van het proportionaliteitsbeginsel / evenredigheidsbeginsel en/of het zorgvuldigheidsbeginsel toe gehouden is.
49	BD, paragraaf 4.14, p. 19	Wijzigingen in wet- en regelgeving dan wel beslissingen van toezichthouders of gerechtelijke instellingen leiden ten tijde van de looptijd van de opdracht niet tot wijzigingen in de door inschrijver geoffreerde prijzen en tarieven. De inschrijver heeft geen invloed op wijzigingen in wet- en regelgeving dan wel beslissingen van toezichthouders of gerechtelijke instellingen. Wij zijn daarom van mening dat als beslissingen van deze instellingen tot prijswijzigingen leiden de geoffreerde prijzen en tarieven moeten kunnen worden aangepast. Bent u dit met ons eens? Zo nee, waarom is dit dan volgens u niet aan de orde?		Nee, dat is het IFV niet met u eens. Het IFV wil zekerheid omtrent de te betalen prijzen. Om die reden wenst het IFV zo veel als mogelijk onzekere factoren uit te sluiten. Uiteraard staat het de inschrijver vrij om een dienaangaande risico-opslag te hanteren in de prijsstelling.

50	BD, paragraaf 4.15, p. 19	Begrijpen wij het goed dat indien sprake is van een kort geding wij alle 9 benoemde Veiligheidsregio's op p. 6 BD en het IFV vestiging Arnhem of Zoetermeer (1) dagvaarding moeten sturen of moeten wij alle Veiligheidsregio's 1 dagvaarding sturen en het IFV 9 dagvaarding. Onduidelijk is nl. wat wordt bedoeld met de tekst "(....) één dagvaarding t.a.v. elk der entiteiten betekenen aan het adres van de Aanbestedende dienst te Z of A". Graag een nadere toelichting van uw kant.		De Inschrijver moet alle entiteiten die onderdeel zijn van de Aanbestedende Dienst daadwerkelijk dagvaarden, maar de Inschrijver dient één dagvaarding ten aanzien van elk der entiteiten te betekenen aan het adres van de Aanbestedende Dienst te Zoetermeer of Arnhem. Dat houdt dus in dat feitelijk kan worden volstaan met 1 dagvaarding, waarop alle deelnemende entiteiten afzonderlijk worden genoemd als gedaagde. Deze dagvaarding dient te worden betekend bij het IFV. Afzonderlijk dagvaarden van de veiligheidsregio's op hun eigen adres is dus niet nodig.
51	BD, paragraaf 4.15, p. 19	"De Aanbestedende dienst kan de overige inschrijvers op de hoogte stellen indien en voor zover er een kort geding aanhangig is gemaakt." Kan is optioneel: u licht wel in of u licht niet in. Inschrijvers moeten de gelegenheid hebben tot voegen of tussenkomst, maar moeten om die keuze te maken wel geïnformeerd worden. Wij gaan er daarom van uit dat u bij een kort geding altijd alle inschrijvers informeert. Klopt dat? Zo nee, waarom informeert u dan de overige inschrijvers niet?		Bij een kort geding informeert het IFV alle inschrijvers.

52	BD, paragraaf 4.17, p. 20	U geeft aan dat u 120 kalenderdagen gestanddoeningstermijn toepast. Wij vinden deze gestanddoeningstermijn erg lang gelet op de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst. Definitieve gunning = 17 mei en inwerkingtreding overeenkomst is 1 juni. Waarom kan dan niet worden volstaan met 60 dagen of wellicht 90 dagen gestanddoeningstermijn? De gestanddoeningstermijn moet proportioneel zijn en daarmee niet langer dan nodig. Er wordt nl. ook op p. 19 gezegd dat de gestanddoeningstermijn op verzoek van de aanbestedende dienst altijd verlengd kan worden.		De gestanddoeningstermijn wordt van 120 kalenderdagen aangepast naar 90 kalenderdagen.
53	BD, paragraaf 5.4, p. 24	Wat is de reden dat onderaannemers al bij inschrijving een ingevuld UEA moeten overleggen? Gelet op het voorkomen van administratieve lasten is het logischer om van onderaannemers het UEA in de bezwaarperiode in te laten dienen en hier dus in de gunningsbeslissing naar te vragen. Als de inschrijver met inzet van onderaannemers de opdracht niet krijgt gegund, is er veel werk voor niets geweest. Kunt u hiermee instemmen? Zo nee, waarom niet?		Niet akkoord. Aanbestedende Dienst wil voor voorlopige gunning inzicht hebben.

54	BD, laatste alinea paragraaf 7.1, p. 30 in relatie tot paragraaf 7. 3, p. 31 geschiktheidseis 2 alinea net boven kopje bewijsmiddelen	Op p. 30 zegt u dat het samenwerkingsverband als geheel moet voldoen aan alle geschiktheidseisen. Op p. 31 zegt u dat indien een samenwerkingsverband een inschrijving indient, dan wordt geëist dat tenminste 1 van de leden van het samenwerkingsverband voldoet aan deze eis. Op p.30 bij geschiktheidseis 1 en op p. 31 bij geschiktheidseis 3 zegt u niets over inschrijven in samenwerkingsverband. Dat lijkt tegenstrijdig te zijn. Voor ons is onduidelijk welke bewijsmiddelen bij welke vorm van inschrijven ingeleverd moeten worden, zowel voor h6 als voor h7. Kunt u een duidelijk lijstje maken wat alle combinanten/leden van het samenwerkingsverband moeten inleveren aan bewijsmiddelen en wat slechts 1 lid van het samenwerkingsverband/combinatie moet inleveren? Dit om te voorkomen dat te weinig of te veel bewijsmiddelen worden ingeleverd en het dus niet goed gaat.		Geschiktheidseis 1: Indien een Samenwerkingsverband een Inschrijving indient dan wordt geëist dat alle leden van het samenwerkingsverband voldoen aan deze geschiktheidseis. Geschiktheidseis 3: Indien een Samenwerkingsverband een Inschrijving indient dan wordt geëist dan ten minste één van de leden van het samenwerkingsverband aan deze geschiktheidseis voldoet. Aanvulling op checklist inschrijving (bijlage 1): 1. Gedragverklaring (alle leden van het samenwerkingsverband) 2. Uittreksel handelsregister (alle leden van het samenwerkingsverband) 3. Verklaring Belastingdienst (alle leden van het samenwerkingsverband) 4. Bewijs van verzekering (het samenwerkingsverband dan wel elk lid afzonderlijk) 5. Bewijs van kwaliteitsmanagementsysteem (alle leden van het samenwerkingsverband die daadwerkelijk de Opdracht gaat/gaan uitvoeren) 6. Kopie goedkeurende accountantsverklaring of samenstellingsverklaring (tenminste één van de leden van het samenwerkingsverband)
----	--	--	--	--

55	BD, paragraaf 7.3, geschiktheidseis 3, p. 31	U geeft aan dat de dekking € 2.500.000,-- per aansprakelijkheid moet zijn en maximaal € 5.000.000,--. Wij vinden dit gelet op het feit dat er geen afnameverplichting lijkt te zijn en de bestellingen steeds afzonderlijk via een Nadere Opdracht in een Nadere Overeenkomst worden vastgelegd erg hoog. Mogen wij daaruit afleiden dat analoog aan artikel 14 ARIV de waarde van iedere Nadere Opdracht dan meer bedraagt dan € 500.000? Indien dat niet het geval is, verzoeken wij u om de verzekeringsdekking in het kader van het proportionaliteitsbeginsel naar beneden bij te stellen.		Uw aanname dat iedere Nadere Opdracht meer dan € 500.000 bedraagt is niet correct.
56	BD, paragraaf 9.1, p. 37	U gunt op laagste prijs. Gelet op het beperken van de administratieve lasten vragen wij ons daarom af waarom er bij de laagste prijs al bij de inschrijving ook een onderhoudsovereenkomst mee moet worden gestuurd? Er kan maar 1 winnaar zijn, dus veel bedrijven besteden hun tijd en menskracht dan aan iets waar niets tegenover staat. Bovendien geeft u op p. 37 aan “*de opgegeven onderhoudskosten dienen als basis voor een eventueel af te sluiten onderhoudsovereenkomst”. Wat is de reden dat u dit al bij Inschrijving wilt hebben? Waarom kan niet binnen 14 of 30 dagen na definitieve gunning deze onderhoudsovereenkomst worden ingeleverd? Het heeft geen toegevoegde waarde voor het gunningscriterium laagste TCO prijs over 5 jaar. Zonder de onderhoudsovereenkomst is die namelijk ook te bepalen. Bent u bereid de onderhoudsovereenkomst in te laten leveren 14 of 30 dagen na definitieve gunning en daarmee dan ook artikel 2 lid 5 raamovereenkomst aan te passen? Zo nee, waarom niet?		Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst wil een compleet beeld hebben van het totaal.
57	Bijlage 2 algemeen	Wij missen duidelijke en ondubbelzinnige bepalingen ten aanzien van gebruikers van de raamovereenkomst, zowel van die Veiligheidsregio's die afnemen als van die Veiligheidsregio's die optioneel kunnen deelnemen. Wij vragen u hiervoor bepalingen op te nemen in lijn met twee Europese arresten over raamovereenkomsten zoals in eerdere vragen genoemd en artikel 2.163c AW 2012. Indien u dit niet wilt, waarom niet?		Er is een nieuwe concept overeenkomst toegevoegd.

58	Bijlage 2, artikel 2.5	Wij vragen u om dit artikel n.a.v. een eerder door ons gestelde vraag als volgt aan te passen: De Producten worden door de Opdrachtnemer op de datum en het afleveradres dat staat vermeld in de Nadere Opdracht. Opdrachten voor onderhoud vinden plaats op basis van door Opdrachtnemer opgestelde onderhoudsovereenkomst die binnen 14/30 dagen na definitieve gunning bij Opdrachtgever wordt ingeleverd. Indien u hiermee niet akkoord kunt gaan, waarom niet?		Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst wil een compleet beeld hebben van het totaal.
59	Bijlage 2, artikel 4 lid 4	In deze aanbesteding gaat het om Business to Business (B2B) en niet om auto's voor consumenten. Dan is het gebruikelijk om de SBI-2008 update 2018, versie 2021 te gebruiken die past bij deze opdracht, te weten categorie 45 en/of mogelijke subcategorieën. Bent u bereid geen consumentenprijzenindex toe te passen en dit te wijzigen? Zo nee, waarom niet?		Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst wil de administratieve lasten beperken en de uniformiteit t.o.v. andere overeenkomsten borgen.
60	Bijlage 2, artikel 9	Is het niet verstandig om zowel voor Opdrachtgever als voor Opdrachtnemer ook een vervangende persoon/reservepersoon op te nemen in geval van ziekte, vakantie etc?		Tijdens het verificatiegesprek worden de gegevens van een vervanger gedeeld.
61	Bijlage 2, artikel 10	Moet het woord product/producten in de verschillende bepalingen van dit artikel niet met een hoofdletter P geschreven worden?		Er is een nieuwe concept overeenkomst toegevoegd.
62	Bijlage 2, artikel 11, lid 1	Gelet op het maken van afspraken met daadwerkelijke veiligheidsregio's die deelnemen aan deze aanbesteding en de ongedefinieerde optionele Veiligheidsregio's die ook kunnen afnemen maar waar nog geen naam van bekend is, vragen wij u om een lijst van alle Veiligheidsregio's met naam, contactpersoon en bereikbaarheidsgegevens. Deze informatie ontbreekt nu en kan makkelijk als bijlage aan de raamovereenkomst worden gevoegd. Bent u bereid een dergelijke bijlage op te stellen? Zo nee, waarom niet.		Er is een nieuwe concept overeenkomst toegevoegd. Na de definitieve gunning ontvangt de Opdrachtnemer een lijst met contactgegevens van de Veiligheidsregio's.

63	Bijlage 2, KPI 5, p. 9	Wat is de reden dat u hier werkt met boetes? Dat stelt weinig vertrouwen in opdrachtnemer. Bent u bereid de boetes te laten vallen? Zo nee, waarom niet?		De rapportages dienen op tijd binnen te zijn om het contract juist te managen en te kunnen meten. Pas wanneer leverancier twee keer de rapportage te laat inlevert is een boete van € 2.500,00 direct opeisbaar. Aanbestende Dienst is niet bereid de boete te laten vervallen.
64	Bijlage 6 eis 01 in alle tabbladen	U geeft aan dat rekening wordt gehouden met COVID. Daar zijn wij blij mee. Wij missen echter de vertaalslag daarvan naar de raamovereenkomst (want geen bepaling over opgenomen) en in artikel 8 waarin de vertaling naar de ARIV wordt gemaakt. Het lijkt ons dat bepaalde artikelen uit ARIV-2018 dan ook op een andere wijze toegepast moeten worden (bv. artikelen 13, 14, 15, 16). Kunt u hiervoor alsnog nadere bepalingen opnemen zodat voor alle inschrijvers kenbaar is hoe de aanbestedende dienst daarmee omgaat? Zo nee, waarom niet?		Er worden geen extra bepalingen opgenomen in de raamovereenkomst. De documenten waarin COVID wordt genoemd zijn onderdeel van de raamovereenkomst.
65	Bijlage 6 tabblad onderhoudseisen, eis 09 + bijlage 10 "Onderhoud 5 jaren"	U geeft aan dat de stuksprijzen moeten worden genoemd in het prijzenformulier. Wij zien in bijlage 10 geen verwijzing naar deze eis terug. Klopt het dat wij de stuksprijs bij het onderdeel Onderhoud 5 jaren moeten benoemen?		Ja, dat is correct.

66	Bijlage 10	Hoe moet dit formulier ingevuld worden? Voor 1 voertuig, of voor de verwachte afname uit bijlage 14 of voor de maximale afname uit bijlage 14? En welke uitgangspunten/aannames zijn van toepassing voor het bepalen van de kortingspercentages? En is voor iedereen duidelijk welke eisen uit bv. bijlage 6 en 17 en wellicht meer bijlagen waar geprijsd moeten worden? Er moet een eenduidige wijze zijn van lezen en invullen van dit formulier door inschrijvers mogelijk zijn om gelijke behandeling en daarmee een gelijke beoordeling te waarborgen. Nu is dat naar onze mening niet het geval. Wij verzoeken u met een vast aantal te werken of te werken in staffels zodat iedereen ook echt hetzelfde inlevert en daarmee gelijk beoordeeld wordt. En wij verzoeken u duidelijk in het prijsformulier te verwijzen naar de eisen uit de verschillende bijlagen zodat eenduidig leesbaar en begrijpelijk is wat waar geprijsd of beschreven moet worden in bijlage 10.		Het prijzenblad betreft de prijs voor 1 voertuig. In cel C4, E4 en G4 geeft u de prijs waar het genoemde kortingspercentage (D4, F4 en H4) is toegepast. De niet verplichte opties voegt u toe in een bijlage.
67	Bijlage 17, p. 3 eis 07	Hier wordt gezegd dat aanbieder in zijn offerte moet aangeven: -Welk systeem wordt toegepast -Op welke wijze het systeem in het geboden voertuig zal functioneren -Op welke wijze de diagnose gesteld gaat worden in geval van storing en onderhoud -Waar service en onderhoud uitgevoerd moeten worden Waar moet dit aangeleverd worden? In bijlage 10 onderdeel Opbouw? Graag een toelichting.		Toevoegen aan onderdeel opbouw is akkoord.
68	Bijlage 17, p. 4 eis 12	Waar moet de gevraagde informatie voor eis 12 in de offerte worden opgenomen? Is dat in bijlage 10 bij Opbouw? Graag een toelichting.		Toevoegen aan onderdeel opbouw is akkoord.

69	BD, paragraaf 5.1, p. 23	U geeft in deze paragraaf betreffende onderaannemer een tegenstrijdigheid aan, namelijk: “Een onderneming mag slechts eenmaal betrokken zijn bij een Inschrijving [per perceel]: óf als zelfstandige Inschrijver, óf als lid van een Samenwerkingsverband óf als onderaannemer.” en “Een onderneming mag bij meerdere Inschrijvingen betrokken zijn als onderaannemer. Echter, een onderneming die bij (een) Inschrijving(en) als onderaannemer betrokken is, mag niet daarnaast nog zelfstandig of in een Samenwerkingsverband een Inschrijving indienen.” In de markt wordt, door omvang van de opdracht en specialisme, vaak gebruik gemaakt van dezelfde opbouwers als onderaannemers Kunt u de tekst in aanpassen naar: “Een onderneming mag slechts eenmaal betrokken zijn bij een Inschrijving [per perceel]: óf als zelfstandige Inschrijver, óf als lid van een Samenwerkingsverband.”		Niet akkoord.
70	BD, paragraaf 9.3, p. 38	U beschrijft het beoordelingsproces, maar zegt niets over het beoordelingsteam. Uit hoeveel personen bestaat het beoordelingsteam en welke functie hebben deze personen? Graag een nadere toelichting van uw kant.		De inkoopadviseur en de projectleider beoordelen de ingediende stukken en delen de uitkomsten met het projectteam.

71	BD, algemene vraag horend bij gunningsbeslissing	U gunt op laagste prijs. In het Beschrijvend Document vermeldt u echter niets over de wijze waarop met wel/niet vermelden van prijzen in de gunningsbeslissing wordt omgegaan. Gebeurt dat per perceel met rangorde van inschrijvers o.v.v. prijzen in een tabel of noemt u alleen de namen van de inschrijvers in rangorde en noemt u de prijzen niet? Hierover bestaat diverse (Europese) jurisprudentie. U bent in ieder geval verplicht vooraf transparant aan te geven wat u in de gunningsbeslissing weergeeft. Voor welke optie kiest u en waarom?		Het IFV volgt de kaders zoals opgenomen in de Aw. In beginsel wordt de prijs van de winnende inschrijver bekendgemaakt aan de afgewezen inschrijvers. Dat kan echter anders zijn indien en voor zover die informatie in het individuele geval kwalificeert als bedrijfsvertrouwelijk. Thans valt niet te beoordelen of die informatie (geoffreerde TCO) kwalificeert als bedrijfsvertrouwelijk. Uit het genoemde arrest vloeit voort dat de winnende inschrijver het recht heeft om aan te tonen dat de door hem verstrekte informatie bedrijfsvertrouwelijk is.
72	BD, algemene vraag horend bij gunningsbeslissing	Op grond van EHvJ-arrest d.d. 7-9-2021 (ECLI: EU:C:2021:700) dienen bij de motivering van een gunningsbeslissing alle gegevens verstrekt te worden, dus ook de prijzen. In deze aanbesteding wordt gegund op laagste prijs, hetgeen betekent dat de TCO-prijzen vermeld zouden moeten worden. Deze zijn daarmee dus niet als bedrijfsvertrouwelijke informatie te beschouwen. Klopt		Zie het antwoord op vraag 71.

73	BD, par. 7.4, Geschiktheidseis 4: Referenties, pag. 32/33	1. Gelden de beide referentie-eisen in algemene zin, ongeacht of je op 1 of meerdere percelen inschrijft, of gelden ze per perceel en moet er dus voor 4 percelen telkens aan de twee referentie-eisen worden voldaan? 2. Referentie-eis 1: Naar onze mening is deze kerncompetentie niet haalbaar, omdat er niet tenminste 3 marktpartijen aan kunnen voldoen. Bent u bereid om deze kerncompetentie anders te formuleren qua aantal, qua woord turnkey en in een batch. Kunt u deze kerncompetentie schrappen of zodanig herformuleren dat de markt daar in de breedte aan kan voldoen om tot een fair level playing field te komen? 3. Referentie-eis 2: Wat bedoelt u met tenminste 5 elektrische voertuigen in 1 batch? Zijn dat de voertuigen zoals genoemd in de percelen of zijn dit elektrische voertuigen in de algemene zin van het woord?		1. De referentie-eisen gelden in algemene zin en inschrijver hoeft niet per perceel twee referentie-eisen in te dienen. 2. De referentie-eis wordt aangepast: u geeft uw referentie inzake levering turnkey voertuigen. 3. De referentie-eis wordt aangepast: u geeft uw referentie inzake de levering van elektrisch aangedreven voertuigen.
74	Bijlage 5, punt 6, pagina 2	M.b.t. referentie-eis 2: Indien wordt aangeboden in een Samenwerkingsverband wat niet eerder heeft samengewerkt, wat betekent dit dan voor het invullen van punt 6 bij de referenties? Wat als je wel turnkey hebt geleverd, maar niet met de partner waarmee je nu aanbiedt? Moet je dan 0% invullen, immers, een ombouwer levert geen auto's.		De Aanbestedende Dienst ontvangt graag een toelichting op uw vraag.
75	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 2 RDC bedrijfswagen segment A, Eis 36	U vraagt een bedrijfswagen segment N1 in een 5 persoons uitvoering met ramen rondom. Naar onze mening is dit in segment A niet mogelijk in het bedrijfswagensegment. Het lijkt ons dat deze eis aangepast moet worden. Graag een toelichting van uw kant.		In Nederland passen N1 voertuigen met ramen rondom binnen BPM-bepalingen. De brandweer is hier echter van vrijgesteld en maakt daar ook gebruik van.

76	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 3 RDC bedrijfswagen segment B, Eisen 41/42	Eis 41 wordt (als nummer) twee keer vermeld en eis 42 ontbreekt. Kunt u alsnog de tekst voor eis 42 alsnog verstrekken of aangeven dat deze verval?		De tweede eis van eis 41 wordt gewijzigd in eis 42.
77	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 3 RDC bedrijfswagen segment B, Eis 41	In eis 41 stelt u dat u een 8 persoons auto wenst in het bedrijfswagensegment B en/of N-commercials. Dit is ons inziens niet mogelijk. Kunt u deze eis aanpassen? Zo nee, waarom niet?		Niet akkoord. Het beeld van de Aanbestedende Dienst is dat deze 8 persoons auto wel mogelijk is.
78	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 3 RDC bedrijfswagen segment B, Eis 41 (volgens doorlopende telling zou moeten zijn 42)	Eis 41 (2e) stelt een minimale treklast van 1.800 kg. De treklast is over het algemeen lager bij elektrische voertuigen. Wij kennen geen elektrische voertuig dat op dit moment kan voldoen aan deze eis. Wij verzoeken u om deze eis aan te passen naar minimaal 1.000 kg treklast.		Zie het antwoord op vraag 15.

79	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 4 RDC bedrijfswagen segment C, Eis 51	U stelt dat het minimale motorvermogen 100 kW moet zijn. Wij kunnen alleen 90 kW leveren. Bent u bereid het programma van eisen aan te passen in die zin dat het minimale motorvermogen van 100 kW gewijzigd wordt naar minimaal 90 kW. Zo nee, waarom niet?		90 KW is akkoord.
80	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 4 RDC bedrijfswagen segment C, Eis 51	1. U stelt dat sprake moet zijn van 250 KM rijbereik. Is dit o.b.v. de NEDC-normering of is dit o.b.v. de WLTP-normering? 2. Om het aantal inschrijvingen te verhogen lijkt het ons raadzaam om de WLTP-normering terug te brengen naar 220 km. Is dit voor de Aanbestedende Dienst akkoord? Zo nee, waarom niet?		1) Dit betreft de WLTP-normering 2) 220 km is akkoord.
81	Bijlage 6 PvE, Werkblad Bedrijfsvoertuigen tot 3500kg, Technische eisen perceel 4 RDC bedrijfswagen segment C, Eis 55	Er wordt gesproken over een nuttig laadvermogen van 900k g. 1. Is dit nuttig laadvermogen voor inbouw of na inbouw? 2. Indien dit voor inbouw is, kan de eis dan aangepast worden naar 800kg om het aantal inschrijvingen te verhogen. Zo nee, waarom niet? 3. Indien de AD kiest voor een elektrisch voertuig segment C met 3500 kg GVW, is de eis van 900 kg laadvermogen voor inbouw niet haalbaar. Mag deze eis aangepast worden naar 800kg (fabrieksgegevens voor inbouw) om het aantal inschrijvingen te verhogen? Indien nee, waarom niet? 4. De basisversie zou kunnen met 800kg (voor inbouw), echter met een opbouw versie, Chassis Cabine of meerdere zitplekken blijft er nagenoeg geen laadvermogen over. Bent u zich hiervan bewust?		1) Dit is vóór inbouw. 2) Akkoord. 3) Niet akkoord. De Aanbestedende Dienst ziet in de markt meerdere voertuigen met ruimschoots meer laadvermogen dan de genoemde 800kg. De Aanbestedende Dienst wijst er op dat het basisvoertuig ter prijsbepaling is maar dat overige voertuigen van het voertuigtype anders gespecificeerd kunnen zijn, zie ook PvE-eis 03. 4) Ja.

82	Bijlage 6 PvE, Werkblad Personenvoertuigen, Eis 23 (maar dit komt in meerdere percelen voor)	moeten eenduidig leesbaar en interpreteerbaar zijn. Ons is niet duidelijk hoe wij deze vraag moeten lezen en begrijpen in het kader van de oplossing die wij moeten aanbieden voor deze eis. Is het doel dat in deze eis wordt gesteld het minimaal 8 uur zichtvrij houden van de ramen? Zo nee, wat bedoelt u dan wel?		Het door u begrepen doel is inderdaad correct. (Zie bijlage van de NVI).
----	---	---	--	--