

Nota van Inlichtingen 1

Openbare Europese Aanbestedingsprocedure

Blusvoertuigen

Aanbestedingsplatform kenmerk: **TN340527**

Zaaknummer: **20-51860**

Project **P00217**

Status: Definitief
Stellers: C. Scheppink (Inkoopadviseur)
M. Bosma (Projectleider)

Versie: 1.0
Datum: 4 februari 2022

Nota van Inlichtingen

Deze Nota van Inlichtingen bestaat uit twee gedeelten:

Deel 1: Wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten

Deel 2: Vraag en antwoord

De Nota van Inlichtingen is beschikbaar gesteld via Tendersnet en maakt integraal onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten behorende bij aanbesteding “Blusvoertuigen VNOG”, zoals gepubliceerd op 20 december 2021, met kenmerk TN 340527.

Wijzigingen naar aanleiding van de Nota van Inlichtingen zijn in een afwijkende kleur in de aanbestedingsdocumenten verwerkt (in rood). Indien eisen of gegevens zijn vervallen dan is de tekst “doorgehaald” (~~voorbeeld~~).

Deel 1: Wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten

Nr.	Verwijzing	Wijziging
1.	Beschrijvend Document Hoofdstuk 2.3.2	Tabel opties aangevuld met optie OT.27a en OT.27b
2.	Beschrijvend Document Hoofdstuk 3.5	Nummers “of-eisen” aangepast.
3.	Bijlage 01 Inschrijvingsleidraad H3.4	Wijziging in type vragen na verstrijken Nvl-1.
4.	Bijlage 01 Inschrijvingsleidraad H4.2.2	Wijziging in kerncompetentie 3 en de periode waarin aan de kerncompetenties moet zijn voldaan. Aanvulling met eis ingeval Inschrijver fungeert als dealer.
5.	Bijlage 02 PvE Blusvoertuigen	Diverse eisen zijn aangepast, aangevuld of vervallen.
6.	Bijlage 03 Toelichting op PvE, Bijlage 5 Mobilofoon	DEFA is vervangen door RETTBOX/AIRBOX
7.	Bijlage 07 Conformiteitenverklaring	Door de Aanbestedende Dienst zijn de juiste nummers m.b.t. de “of-eisen” opgenomen in het formulier. Versie 2 vervangt daarmee versie 1.

Deel 2: Vraag en antwoord

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord	Basis 4x2	Basis 4x4	Combi
1.	PVE OT.27	Bedoeld u hier alleen het door de fabrikant voorgeschreven preventief onderhoud inclusief keuringen? Of dient hier ook reparaties van defecten in opgenomen te zijn, dus preventief en correctief onderhoud exclusief banden?	In optie OT.27 wordt het preventief onderhoud - exclusief banden en accu's - bedoeld conform de onderhoudsvoorschriften zoals u deze beschrijft in het onderhoudsplan.	X	X	X
2.	PVE OT.07	In combinatie met volautomaat ligt de minimale snelheid bij onze trucks op 6 km/h. Vriendelijk verzoek om deze geringe afwijking toe te staan.	Optie OT.07 wordt aangepast. De minimale snelheid is 6 km/h.		X	X
3.	PVE OT.02	De genoemde optie is niet algemeen gangbaar in trucks en door ons niet leverbaar. Wij verzoeken u vriendelijk om deze optie niet verplicht aan te hoeven bieden maar deze als wens te aan te merken.	Optie OT.02 blijft gehandhaafd. De gevraagde optie is een after-market product en dient door de Inschrijver optioneel geleverd te kunnen worden.	X	X	X
4.	PVE TE.348	Het is technisch niet mogelijk om de op een 4x2 verplichte veiligheidssystemen AEBS en LDWS automatisch uit te laten schakelen bij inschakelen van optische- en geluidssignalen. Reden hiervan dat deze functies deel uitmaken van de digitale besturing van een truck en hierop geen externe signalen aangesloten kunnen worden. Daarnaast is het ook wettelijk niet toegestaan om wijzigingen aan te brengen in de verplichte veiligheidssystemen van een truck. Hierdoor mag deze eis ook niet op deze manier gesteld worden,	Eis TE.348 wordt aangepast. Eventueel aanwezige functies zoals "Brake Assist" en/of "Forward Collision Warning", het "Lane Departure Warning System" en het "Advanced Emergency Braking System" moeten handmatig, middels 1 schakelaar per veiligheidssysteem, uitgeschakeld kunnen worden. Bij het herstarten van de motor zijn het LDWS en AEBS weer actief.	X	X	X

		u geeft daarbij ook zelf in eis TE.01 reeds aan dat het voertuig aan alle geldende toelatingseisen moet voldoen. Daarbij moet worden opgemerkt dat er voor deze systemen voor voorrangsvoertuigen geen uitzondering geldt in de wet- en regelgeving. Wel zijn trucks voorzien van schakelaars waarmee bovengenoemde functies eenmalig door de chauffeur zijn uit te schakelen bijvoorbeeld in geval van storingen of slechte weersomstandigheden. Nadat het voertuig weer opnieuw gestart wordt zullen de functies automatisch weer inschakelen. Gezien bovenstaande verzoeken wij u vriendelijk de eis aan te passen door het automatisch uitschakelen te vervangen door de eis dat de verplichte veiligheidssystemen tijdelijk handmatig uitgeschakeld moeten kunnen worden.				
5.	PVE TE.311	Bij onze 4x4 zijn mistlampen niet leverbaar. Is het mogelijk deze eis voor de 4x4 en combi te laten vervallen?	Eis TE.311 komt te vervallen voor de TS-Basis4x4 en TS-Combi en wordt omgezet naar optie OT.27a in de categorie I. De Inschrijver kan een TS-Basis4x4 en TS-Combi voorzien van mistlampen. Eis TE.311 blijft gehandhaafd voor de TS-Basis4x2.		X	X
6.	PVE TE.170	De getinte ramen zoals die toegepast worden door de truckfabrikant zijn onderdeel van de typegoedkeuring en voldoen daarmee sowieso al aan de wetgeving. Een verklaring van de lichtdoorlatendheid is dan ook overbodig	Eis TE.170 blijft gehandhaafd. Uit de vraag blijkt niet dat de toegepaste zonwering maximaal is binnen wettelijke regelgeving. VNOG wil voor de ramen in de bestuurderscabine en manschappencabine	X	X	X

		aangezien dit al blijkt uit het CoC wat door de fabrikant afgegeven wordt. Wij verzoeken u deze verklaring te laten vervallen.	een maximaal toegestane zonwering, daarbij kan de lichtdoorlatendheid van de cabines verschillen. De Inschrijver geeft aan hieraan te kunnen voldoen. Bij aflevering van het complete voertuig wordt een verklaring meegeleverd dat de lichtdoorlatendheid voldoet aan wettelijke regelgeving.			
7.	PVE TE.138	Kunt u aangeven wat u onder "fail-safe" verstaat? De door u genoemde ICE 62016 en Sistema tool zijn ons onbekend en voor zover wij weten nog niet eerder geëist in een aanbesteding voor het leveren van (brandweer)voertuigen. Daarbij moet ieder voertuig reeds aan alle deelcertificaten in de typegoedkeuring voldoen waardoor voorzien wordt in veiligheid. Om onduidelijkheden te voorkomen verzoeken wij u vriendelijk de ICE norm en Sistema berekening te laten vervallen indien een af fabriek manschappencabine aangeboden wordt die voorzien is van een Europese Typegoedkeuring en waarbij onderstaand geldt: 1. de centrale vergrendeling gaat tijdens het rijden niet automatisch op slot 2. indien de deuren op slot zijn is het te allen tijden mogelijk de deuren handmatig van binnenuit te openen	Eis TE.138 blijft gehandhaafd. Abusievelijk is in het PvE de norm ICE 62016 genoemd; dit moet zijn IEC 62016. U gaat uit van een eventueel af fabriek te leveren manschappencabine terwijl de Aanbestedende Dienst ruimte laat voor een later door de een Inschrijver te produceren of leveren manschappencabine. VNOG wil in dat geval met deze eis de faalkans tussen verschillende systemen minimaliseren. In de eis is aangegeven dat hiervoor de Sistema of vergelijkbare tool mag worden gebruikt. Het staat de Inschrijver dus vrij om aan te tonen hoe de faalkans tussen verschillende systemen (onderbouwt met een berekening) tot een minimum wordt beperkt.	X	X	X
8.	PVE TE.129	Een airbag in een truck is niet algemeen gangbaar en bij meerdere truckmerken waaronder ons merk, niet leverbaar. Hierdoor sluit u ons en anderen uit van deelname. Daarbij willen we	Eis TE.129 komt te vervallen.	X	X	X

		opmerken dan in diverse onderzoeken is aangetoond dat de airbag functie, anders dan bij personenvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen, geen verbeterde bescherming biedt aan de chauffeur. De belangrijkste oorzaak is de beduidend afwijkende zitpositie van de chauffeur ten opzichte van het vlakker geplaatste stuurwiel waardoor een airbag in zware voertuigen geen significante verbetering van de veiligheid voor de chauffeur tot gevolg heeft. Wij verzoeken u vriendelijk de airbag uit de eis te laten vervallen				
9.	PVE FE.12 & TE.332	In deze eisen beschrijft u een hoofdschakelaar welke via het contact geschakeld is. Bij de huidige generatie Euro 6 voertuigen is het niet toegestaan en vanwege de grote kans op motorstoringen niet wenselijk om het chassis volledig spanningsloos te maken. In plaats daarvan zijn onze chassis reeds van een batterij management systeem voorzien welke automatisch systemen uitschakelt en het voertuig in een rustmodus brengt. Gelieve deze eis te beperken tot de opbouw.	Eis TE.332 wordt aangepast. Hoewel mogelijk tekstueel niet juist verwoord is de eis bedoeld zoals door u omschreven. De Inschrijver wordt verwacht bij FE.12 aan te geven hoe invulling wordt gegeven aan deze eis.	X	X	X
			Bij eis TE.332 en TE.333 wordt verwacht dat alles wordt afgeschakeld behoudens de componenten waar spanning op moet blijven staan.	X	X	X
10.	PVE TE.80	Elke truckfabrikant past een uitgebreide roestbescherming en laksysteem toe wat uit vele stappen bestaat en wat conform de kwaliteitsvoorschriften continu gecontroleerd wordt. Het gaat hier om serieproductie van cabines die over de hele wereld geleverd worden en bestand zijn tegen alle klimaten. Er mag ons inziens dan ook geen twijfel zijn over de lak	Eis TE.80 wordt aangepast. Voor de lakbehandeling geldt dat: 1. Alle verflagen moeten vrij zijn van chromaatverbindingen. 2. Voor het spuiten moeten de noodzakelijke, door de lakfabrikant voorgeschreven voorbereidingen van de verzinkte en/of RVS metalen delen, aluminium delen, kunststof	X	X	X

		kwaliteit van de in Europa gebouwde trucks. Daarbij vraagt erg veel gedetailleerde informatie die niet voorhanden is of niet afgegeven wordt door truckfabrikanten. Vanwege bovenstaand verzoeken wij u vriendelijk punt 4 uit de eis te beperken tot de opbouw en te laten vervallen voor de af truck fabrikant geleverde cabine.	delen en panelen alsmede kitranden en kitnaden uitgevoerd worden. 3. RVS-delen eerst beitsen en passiveren, te gebruiken kitsoorten moeten overschilderbaar zijn. 4. Van het te hanteren laksysteem van de opbouw en eventueel aangebouwde manschappencabine moet aangegeven worden: - Type en fabricaat van de verfproducten. - Minimale laagdikte, waarmee aan gestelde eisen kan worden voldaan. - Maximale spreiding laagdikte. - Bewerkings- en applicatiemethoden. - Een volledige procesbeschrijving en de controle daarop (bij voorbeeld toepassen hechtingsproef bij afname). (Toelichting: Het gaat hier om het standaard af fabriek toegepaste laksysteem door opdrachtnemer. De juiste uitvoering van het laksysteem is onderdeel van de product verificatie tijdens afname).			
11.	PVE TE.67	Bij een 4x2 kunnen we geen permanente gemonteerde bergingsmogelijkheid leveren. Het is echter gebruikelijk om hiervoor de meegeleverde sleepogen te gebruiken welke met een eenvoudige handeling geplaatst kunnen worden. Dit wordt bij vele veiligheidsregio's op deze manier gebruikt. Wij verzoeken u vriendelijk om voor de	Eis TE.67 wordt aangepast. Het is uitsluitend bij de TS-Basis4x2 toegestaan om de permanente bergingsogen aan de voorzijde te vervangen door af fabriek los meegeleverde bergingsogen. De losse bergingsogen krijgen een vaste plaats in de opbouw. De positie wordt meegenomen in de	X	X	X

[illegible]

			water- en vuilafstotend materiaal in de kleur zwart. De stoel is uitgevoerd met water- en vuilafstotend materiaal. Indien de stoel niet af fabriek leverbaar is in de kleur zwart is het toegestaan om een goed en strak passende (after-market) stoelhoes mee te leveren uitgevoerd in een niet-glad, water- en vuilafstotend materiaal in de kleur zwart.			
15.	TE.134	De door u gestelde minimale binnenruimte van 1.600mm resulteert in diverse uitdagingen voor de inschrijver om te kunnen voldoen aan andere eisen zoals o.a. de geëiste maximale hoogte i.c.m. het Arbo ladderrek bij de 4x2 of de vaste dakmonitoren bij de 4x4. Indien de Aanbestedende Dienst de hoogte van 1500mm aan zou houden zoals gesteld in de NEN-EN 1846 zou dit voor de diverse inschrijvers meer mogelijkheden bieden om een passend chassis aan te kunnen bieden welke voldoet aan alle overige gestelde eisen in het bestek, en perfect invulling zou kunnen geven aan de gestelde functionele eisen. De Eis beperkt het aantal gegadigden ons inziens onnodig. Zodoende verzoeken wij u de eis m.b.t. de minimale binnenhoogte te verlagen naar 1.500 mm	Eis TE.134 blijft gehandhaafd. Op basis van ervaringen met de huidige cabines met een inwendige hoogte van ca. 1.750 mm, opgehaalde informatie tijdens de marktconsultaties maar bovenal de gebruikerswensen om zoveel mogelijk ruimte in de cabine te hebben blijft de eis gehandhaafd. Gebleken is dat er meerdere manschappencabine's leverbaar zijn die aan de eis kunnen voldoen.	X	X	X
16.	TE.348	U eist hier automatische uitschakeling van wegmarkeringsdetectie en andere veiligheidssystemen bij ingeschakelde blauwe verlichting Prio 1. Het is niet mogelijk en wettelijk	Eis TE.348 wordt aangepast. Eventueel aanwezige functies zoals "Brake Assist" en/of "Forward Collision Warning", het "Lane Departure Warning System" en het	X	X	X

		niet toegestaan om deze systemen automatisch op elektronische wijze uit te schakelen. Onze chassis zijn voorzien van schakelaars om deze functies handmatig uit te schakelen. Deze systemen worden bij volgend gebruik automatisch weer ingeschakeld (autoreset) omdat het hier veiligheidssystemen betreft. Dit systeem wordt naar volle tevredenheid door andere veiligheidsregio's ingezet. Graag uw goedkeuring voor deze af fabriek oplossing.	“Advanced Emergency Braking System” moeten handmatig, middels 1 schakelaar per veiligheidssysteem, uitgeschakeld kunnen worden. Bij het herstarten van de motor zijn het LDWS en AEBS weer actief.			
17.	TE.125	U eist hier de mogelijkheid een kantelinstallatie uit te breiden met een externe elektrohydraulische pomp. Wij hebben af fabriek de mogelijkheid een mechanisch /hand bediende kantelpomp te leveren of een volledig elektrohydraulische kantelpomp. Indien het originele kantelsysteem lokaal aangepast wordt naar een dergelijk externe aansluiting kunnen wij niet instaan voor de veiligheid van uw en onze medewerkers. Zodoende verzoeken wij u de eis aan te passen naar of een volledig hand bediend kantel systeem, of een volledig elektrohydraulisch kantelsysteem.	Eis TE.125 blijft gehandhaafd. Uit onderzoek is gebleken dat het kosten verhogend werkt en minder duurzaam is als alle voertuigen af fabriek naast een handpomp worden voorzien van een elektrisch-hydraulische kantelpomp. De Inschrijver dient garant te staan voor het leveren van een veilige installatie. Veiligheidsvoorschriften dienen nabij de aansluiting te worden aangebracht en opgenomen in de handboeken.	X	X	X
18.	FE.23	U stelt hier dat de accu's vervangen moeten worden zonder de cabine te hoeven kantelen. In eis FE23 stelt u dat alle chassis componenten eenvoudig bereikbaar moeten zijn voor onderhoud en reparatie. Daarnaast eist u onderhouds vrije accu's en een noodstartvoorziening. Ons inziens zal de cabine	Eis FE.23 blijft gehandhaafd. FE.23 is een functionele eis (zie FE.01). Onder FE.23 kunt u aangeven hoe eenvoudig alle componenten, inclusief accu's, bereikbaar zijn. Gelet op het gewicht en de afmetingen van de accu's, en het feit dat de accu's in voorkomende gevallen door één persoon op	X	X	X

		vaker gekanteld moeten worden om onderhoud uit te voeren aan de aandrijflijn dan dat deze gekanteld zal moeten worden om onderhoud of vervanging uit te voeren aan de accu's. Ook is het niet wenselijk de accu's in de kastruimte te plaatsen. Zodoende zijn wij van mening dat eis FE.23 niet geheel in lijn is met de andere eisen. Eis FE.23 beperkt een uitstekende mogelijkheid voor de plaatsing van de accu's onder de cabine, een ideale ruimte welke anders onbenut blijft. Wij verzoeken u dan ook om toe staan dat de cabine gekanteld mag worden voor het vervangen van de accu's	locatie vervangen moeten worden is het niet toegestaan om de accu's zodanig te monteren dat die alleen bij gekantelde cabine bereikbaar zijn voor onderhoud of vervanging.			
19.	TE.90	U stelt eisen aan de spontane regeneratie van het roetfilter. Indien ons voertuig automatisch regenereert, wordt deze onderbroken bij de volgende handelingen: handrem af zetten, versnellingsbak in versnelling zetten en / of het gebruik van de PTO. Met andere woorden, deze handelingen krijgen voorrang op het regenereren en het regeneratieproces stopt dan automatisch. Dit is een af fabriek oplossing die geen (storingsgevoelige) achteraf wijziging vraagt. Aanvaardt u deze af fabriek oplossing?	Eis TE.90 wordt aangepast. Het (inkomen van) regenereren mag op geen enkele wijze invloed hebben, of automatisch uitsluiten van, op- en van de handrem zetten, versnellingsbak in- of uitschakelen, PTO in- of uitschakelen. Een optische signalering van regeneratieproces is zichtbaar op het dashboard.	X	X	X
20.	FE.12	Bij deze eis spreekt u over een hoofdschakelaar bediend over het contact. . Gezien de laatste generatie voertuigen meer en meer elektronische systemen bevatten die na het afzetten van het contact nog enkele minuten narekenen en	Eis FE.12 wordt aangepast. Hoewel mogelijk tekstueel niet juist verwoord is de eis bedoeld zoals door u omschreven. De Inschrijver wordt verwacht bij FE.12 aan te geven hoe invulling wordt gegeven aan deze	X	X	X

		afsluiten, is een hoofdschakelaar voor het chassisgedeelte die over het contact schakelt lastig te realiseren en niet wenselijk. Het betreft hier een lokale aanpassing welke een complexe schakeling vraagt die voor onnodige storingen kan zorgen bij het gebruik van het voertuig. Daarbij zit, ons inziens, het grootste risico op verliezen bij de opbouw. Tevens eist u bij eis TE.113 en TE.114 een acculader welke een lege accu voorkomt. Staat u toe dat enkel de opbouw voorzien wordt van een hoofdschakelaar en dat deze na het contact van het chassis geschakeld zit?	eis. Bij eis TE.332 wordt verwacht dat alles wordt afgeschakeld behoudens de componenten waar spanning op moet blijven staan.	X	X	X
21.	FE.11	Kan de Aanbestedende Dienst meer duidelijkheid geven welke functionaliteit wordt beoogd met deze eis.	Toelichting: Storingsmeldingen waarbij er geen directe schade kan ontstaan aan voertuig(motor) dienen eenvoudig te resetten zijn bijv., door contactsleutel een keer naar de 0 stand te draaien, of het voertuig uit- een aan te zetten. Daarbij moeten de storingsmeldingen worden opgeslagen en achteraf uitleesbaar te zijn. Het gaat hier om een functionele eis, u wordt gevraagd aan te geven welke voorziening hiertoe aanwezig is of welke mogelijkheden er zijn op storingen tijdelijk te verbergen danwel later zijn uit te lezen.	X	X	X
22.	TE.46, TE.47, TE.48	Kunt u gelijk als bij de aanbesteding voor de WTS500, een tolerantie in de hoogte toe staan van 1%	Alleen eis TE.48 wordt aangepast. Het voertuig heeft in onbeladen toestand een maximale hoogte, inclusief in rijstand positie gebrachte AWG HH 1260 monitoren, of			X

			vergelijkbaar, die links en rechts op het dak van de manschappencabine zijn aangebracht, van maximaal 3.550 mm. Toelichting: De genoemde maximale hoogtes zijn afgestemd op de stallingsplaats van het voertuig. WTS voertuigen komen mogelijk op andere posten en of in een andere stallingsplaats te staan als de blusvoertuigen. Er mag dus geen vergelijk gemaakt worden met andere projecten binnen de VNOG.			
23.	TE.48 en TE.277	U eist dakmonitoren vast gemonteerd op het cabine dak. Daarnaast stelt u een maximale hoogte van 3.450 mm. Deze eisen in combinatie met de eisen over de terreinvaardigheid, op en afloophoek, bodem/asvrijheid en minimale binnenruimte, zijn niet mogelijk. Wij verzoeken u de maximale hoogte op te rekken naar 3.800mm voor de combi. Of een blusvoorziening in een demontabele of losse uitvoering toe te staan zoals reeds in gebruik bij de VNOG, om te kunnen voldoen aan de maximale hoogte.	Eis TE.48 wordt aangepast. Het voertuig heeft in onbeladen toestand een maximale hoogte, inclusief in rijstand positie gebrachte AWG HH 1260 monitoren, of vergelijkbaar, die links en rechts op het dak van de manschappencabine zijn aangebracht, van maximaal 3.550 mm. Toelichting: T.o.v. de huidige voertuigen wordt er een grotere debiet op de dakmonitoren gevraagd. Daarmee zijn de dakmonitoren zwaarder en groter en vandaar dat Aanbestedende Dienst deze monitoren vast op het dak gemonteerd wil hebben. De maximale hoogte van de voertuigen is overigens vastgesteld op de maximale			X

			doorrijhoogte van de verschillende posten. Uit marktconsultatie, onderzoek en de uitkomsten van een engineeringsoopdracht is gebleken dat de combinatie van genoemde eisen mogelijk is.			
24.	TE.46	U eist hier een maximale hoogte 3.250 mm voor de 4x2 TAS. Dit in tegenstelling tot de maximale hoogte van de 4X4 van 3.450 mm. Gezien de aard van de aanbesteding nemen wij aan dat alle voertuigen bij de verschillende kazernes binnen moeten kunnen. Daarnaast wens u in FE.31 een ruime binnenhoogte. De combinatie van deze en andere eisen van het bestek zoals o.a. de minimale binnenhoogte van de manschappencabine en de eisen gesteld aan het ARBO Ladderrek beperkt het aantal chassis aanbieders zeer. Door de maximale hoogte voor de 4X2 te beperken wordt het zeer geringe aantal chassis leveranciers dat aan zou kunnen bieden nog verder uitgedund. Wij verzoeken u de eis aan te passen naar 3.450mm. Indien niet akkoord verzoeken wij u dit nader toe te lichten.	Eis TE.46 blijft gehandhaafd. Uw aanname dat alle voertuigvarianten in alle verschillende kazernes naar binnen moeten is niet correct. De in de eisen genoemde maximale hoogte is afgestemd op de huidige hoogte van de beoogde posten voor een voertuigvariant.	X		
25.	TE.53 en TE.16	U biedt in deze eis de keuze tussen parabool vering en luchtvering op de achteras. Door de gewenste korte wielbasis van het voertuig kunnen wij geen paraboolvering op de achteras aanbieden. Wel hebben wij de mogelijkheid een klassiek veerpakket aan te bieden, echter is deze oplossing zonder schokbrekers. Doordat het	Eis TE.53 wordt aangepast. Het is zonder concessie te doen aan overige eisen, toegestaan om op de achteras een 'klassiek' veerpakket zonder schokbrekers te leveren. Voorwaarde is wel dat de Inschrijver aantoonbaar kan maken dat het voertuig beschikt over het gewenste comfort en	X	X	X

		veerpakket wrijving geeft tijdens het veren werkt de vering zelf als schokbreker. Ervaring leert dat bij geleverde voertuigen aan andere Veiligheidsregio's, er met dit type vering geen concessies gedaan worden aan stabiliteit of rijcomfort. Wij verzoeken u pakket vering op de achteras toe te staan zonder schokbrekers.	rijgedrag. Toelichting: De ervaring is dat paraboolveren aanzienlijk meer comfort en stabiliteit geven dan klassieke bladveren.			
26.	TE.339 Sistema tool	Deze is niet gangbaar voor de brandweer. Het verzoek is deze eis te laten vervallen.	Eis TE.339 blijft gehandhaafd. Het is niet relevant of de eis gangbaar is voor de brandweer. Toelichting: VNOG wil met deze eis de faalkans tussen verschillende systemen minimaliseren. In de eis is aangegeven dat hiervoor de Sistema of vergelijkbare tool mag worden gebruikt. Het staat de Inschrijver dus vrij om aan te tonen hoe de faalkans tussen verschillende systemen (onderbouwt met een berekening) tot een minimum wordt beperkt.	X	X	X
27.	FE.44 NIOSH til-index	De NIOSH tilindex is voor werkzaamheden die de hele dag moeten worden uitgevoerd. Bij de brandweer is het vaak éénmalig. Dit is niet in te geven in het betreffende model en betekent dat een kratje van 10 kg niet meer kan worden uitgenomen. Hoe de materialen uitgenomen moeten worden is ook vastgelegd in de EN1846. Als de bekleding ingebouwd wordt volgens EN1946 zou dit ook voldoende moeten zijn. Wat is	Eis FE.44 blijft gehandhaafd. Toelichting: De NEN-EN1846 is een norm en daarmee richtinggevend. Echter in Nederland hebben we ook te maken met de arbeidsomstandighedenwet. In de Arbeidsomstandighedenwet - of kortweg: de Arbowet - staan regels voor werkgevers en	X	X	X

		uw reactie?	werknemers om de gezondheid, veiligheid en welzijn van werknemers te bevorderen. De NIOSH-methode draagt daar toe aan bij en kijkt niet alleen naar het gewicht van het voorwerp, maar ook naar de omstandigheden waaronder het wordt verplaatst. Zoals de frequentie, de afstand van de verplaatsing, de hoogte tot de vloer en de draaiing van het lichaam.			
28.	2.1. Beste PKV versus schouwen voertuigen	Het is altijd moeilijk om een voertuig te demonstreren voor de schouw dat volgens specificatie is. Dat betekent dat die leverancier die het voertuig tijdens een schouw kan laten zien dat het dichtst bij de specificatie ligt behoorlijk in het voordeel is. Vervolgens hangt er een waardering van 30% aan de schouw, terwijl invulling van de functionele eisen veel belangrijker lijkt. Schouwen van een voertuig zou als toegevoegde waarde moeten hebben om te staven of er zaken die in de offerte worden genoemd die niet correct zijn. Als er dan een PvE ligt met een aantal nieuwe opties kunnen die niet gestaafd worden. Dat kan moeilijk objectief beoordeeld worden. Als een leverancier aangeeft dat wordt voldaan aan het PvE dient hij er ook zorg voor te dragen dat het voertuig zo gerealiseerd wordt. Het verzoek is dan ook om een waardering voor de schouw te laten vervallen of voor maximaal 5% mee te wegen. Wat is uw reactie?	Beoordeling en waardering blijft gehandhaafd. Doel van een schouw is om een Inschrijver zijn of haar product waarmee is ingeschreven te presenteren zodat de Aanbestedende Dienst kan beoordelen of datgeen voldoet aan de eisen en verwachtingen en er mogelijk een waardering aan gehangen kan worden. De Aanbestedende Dienst begrijpt dat mogelijk niet alle eisen, wensen en opties in één geleverd voertuig terug komen, het staat de Inschrijver vrij om meerdere voertuigen te presenteren zodat maximaal invulling gegeven kan worden aan de schouw. De voor een Inschrijver nieuwe opties kunnen middels een duidelijke presentatie, ondersteund met tekeningen, schema's, tijdens de schouw worden voorgelegd. Zie voor verdere toelichting het Beschrijvend Document.	X	X	X

29.	4.2.2. Referenties	U vraagt voor alle 3 typen voertuigen referenties. Om kerncompetenties van leveranciers te kunnen bepalen lijkt het niet nodig om referentieprojecten van specifieke voertuigen te vragen. Wél om aan te tonen dat er competentie aanwezig is voor 4x2 TS-en en 4x4 TS-en. En natuurlijk moet het bedrijf voldoende productiecapaciteit hebben om 75 voertuigen te kunnen bouwen. Is het toegestaan om met projecten voor 4x2 TS en 4x4 TS-en en met de jaarcapaciteit voor productie voertuigen de competentie voor dit project aan te tonen?	Eisen in Hoofdstuk 4.2.2. van de Inschrijvingsleidraad blijven gehandhaafd m.u.v. kerncompetentie 3 en de periode. Kerncompetentie 3: De Inschrijver heeft ervaring met het vervaardigen en het naar behoren werkend opleveren van tenminste 10 TS-Combi / TS-Natuurbrand (CCFM) inclusief 2 dakluiken links en rechts geplaatst in de manschappencabine t.b.v. de dak-blussing. Referentieproject: De Inschrijver dient in de afgelopen 4 jaar, gerekend vanaf de datum van aankondiging van deze Aanbestedingsprocedure • één opdracht of • meerdere opdrachten (voor meerdere opdrachtgevers) te hebben uitgevoerd waarmee wordt voldaan aan bovengenoemde kerncompetenties.	X	X	X
30.	TE.134 Hoogte cabine TE.47 hoogte voertuig	Met de eis van een inwendige stahoogte van 1.600 mm is het moeilijk om met een permanent aanwezige dakmonitor onder de totale voertuighoogte van 3.450 mm te blijven. Is het voor de 4x4 voertuigen acceptabel een maximale voertuighoogte van 3.600 mm aan te houden?	Eis TE.134 blijft gehandhaafd. Op basis van ervaringen met de huidige cabines met een inwendige hoogte van ca. 1.750 mm, opgehaalde informatie tijdens de marktconsultaties maar bovenal de gebruikerswensen om zoveel mogelijk ruimte in de cabine te hebben blijft de eis gehandhaafd. Gebleken is dat er meerdere	X	X	X

			manschappencabine's leverbaar zijn die aan de eis kunnen voldoen. Eis TE.48 wordt gewijzigd: Het voertuig heeft in onbeladen toestand een maximale hoogte, inclusief in rijstand positie gebrachte AWG HH 1260 monitoren, of vergelijkbaar, die links en rechts op het dak van de manschappencabine zijn aangebracht, van maximaal 3.550 mm. Uit marktconsultatie, onderzoek en de uitkomsten van een engineeringsoopdracht is gebleken dat de combinatie van genoemde eisen mogelijk is.			X
31.	TE.21 Manschappencabine	Is het toegestaan een manschappencabine toe te passen als separate module? Deze zit niet vast aan de voertuigcabine en niet vast aan de opbouw. Deze is met eigen trillingsdempers op het hulpframe gemonteerd zodat dit veel comfort geeft in de manschappencabine en niet teveel beweging in het zware terreinrijden. Mag dit worden toegepast?	Eis TE.21 blijft gehandhaafd. Toelichting: Zie beschrijvend document voor toelichting.	X		
32.	TE.214 Geluid	Het is voor opbouwers niet mogelijk het geluid dat door de chassis wordt geproduceerd weg te nemen. Is het acceptabel te geluidseis bij te stellen naar: Het pompgeluid mag geen verhoging van het geluidsniveau van het chassis opleveren?	Eis TE.214 wordt aangepast. Het geluidssterkte dient maximaal 85 dB(A) / piekgeluidsdruk max. 112Pa te zijn, gemeten conform bijlage F van EN 1846-2.	X	X	X

33.	TE.206 Bepakking	Worden alle bekappingsmaterialen aangeleverd door de opdrachtgever?	Nee, de Inschrijver wordt geacht de in het PvE aangemerkte delen, welke onderdeel uitmaken van de levering en ook als zodanig zijn aangegeven, mee te leveren. De overige delen zoals omschreven in bijlage 4 worden aangeleverd en dienen eveneens te worden meegenomen in de inrichtingstekening en inbouw.	X	X	X
34.	TE.175 lasverbindingen	Staat u ook een gelaste aluminium of RVS opbouw toe? Deze zijn kwalitatief gelijk aan een lijm of bout montage en staan garant voor een levensduur van minimaal 15 jaar. Met de genoemde methode worden sommige partijen mogelijk bevoordeeld. Graag uw reactie.	Eis TE.175 blijft gehandhaafd. Toelichting: Bij de Aanbestedende Dienst loopt nog een onderzoek m.b.t. het uitvoeren van preventief- en correctief onderhoud. Een opbouw zonder lasverbindingen is in eigen beheer (en mogelijk ook extern) eenvoudiger en daarmee goedkoper te herstellen. Zie ook beschrijvend document.	X	X	X
35.	TE.176 Opbouw	Staat u ook een gelaste aluminium of RVS opbouw toe? Deze zijn kwalitatief gelijk aan een lijm of bout montage en staan garant voor een levensduur van minimaal 15 jaar. Met de genoemde methode worden sommige partijen mogelijk bevoordeeld. Graag uw reactie.	Eis TE.176 wordt aangepast. De gehele opbouw dient variabel indeelbaar te worden uitgevoerd zodat ook op een later moment de Aanbestedende Dienst de indeling nog kan wijzigen. De Inschrijver wordt geacht de in het PvE aangemerkte delen, welke onderdeel uitmaken van de levering en ook als zodanig zijn aangegeven, mee te leveren. De overige delen zoals omschreven in bijlage 4 worden aangeleverd en dienen eveneens te worden meegenomen in de	X	X	X

			inrichtingstekening en inbouw. Omdat de Aanbestedende Dienst de bekapping zo uniform mogelijk op alle voertuigen wil bergen worden er geen concessies gedaan aan het aantal en afmetingen kunststofbakken.			
36.	TE.158 Dakluiken	Mogen de dakluiken ook achter elkaar worden geplaatst? Dat geeft betere mogelijkheden als met 2 man naar één zijde van het voertuig moet worden geblust.	Eis TE.158 wordt aangepast. In het dak van de manschappencabine is links en rechts een dakluik aangebracht t.b.v. dakblussing. Het openen van deze dakluiken wordt op het dashboard signaleerd. De afmetingen van de dakluiken zijn 60 x 60 cm, de dakluiken zijn voorzien van zonlichtbeschermend glas/slagvast kunststof, in geval van glazen uitvoering voorzien van een folie tegen versplinteren, welke in gesloten toestand van binnen uit te openen is en in geopende toestand horizontaal op het dak te vergrendelen is. De randen van de openingen in het dak dienen voorzien te zijn van ietsel voorkomende stootkussens/schuimrubberprofiel met een minimale dikte, t.b.v. een zo groot mogelijke sta-/werkruimte bij geopende dakluiken. Toelichting: Zie ook beschrijvend document functionele toepassing dakblussing.			X
37.	TE.143 Dak manschappencabine	Waarom moet het mogelijk zijn met een integraalcabine (TE.121) dat het dak van de	Eis TE.142 blijft gehandhaafd.	X	X	X

		manschappencabine door 2 man beloopbaar is?	Toelichting: Eis TE. 121 gaat alleen over een integraalcabine, u bedoeld mogelijk eis TE.142? Het dak dient beloopbaar te zijn voor uitvoeren van preventief-, correctief- en cosmetisch onderhoud aan het dak, optische signalering, antennes, dakluiken, leidingwerk, dakmonitoren, ladderrek, etc.			
38.	TE.121 en TE.122	In TE.121 wordt gesproken over een integraalcabine los van de opbouw en in TE.122 wordt gesproken van een afzonderlijke chassiscabine en manschappencabine. Wat wordt bedoeld?	Toelichting: Bij eis TE.120 en TE.121 staan de definities van cabines beschreven.	X	X	X
39.	TE.77 Ommanteling elektrische bekabeling	Bedoelt u hier een ommanteling van kabels die standaard door de chassisleverancier wordt geleverd?	Eis TE.77 blijft gehandhaafd. Toelichting: De Aanbestedende Dienst heeft geen kennis van het chassis waar u mee denkt in te schrijven nog waar dat chassis aan voldoet. De ommanteling moet voldoen aan de gestelde eisen.			X
40.	TE.74 Bandenaflaatsysteem	Bedoelt u hier een systeem dat geleverd wordt door de chassisleverancier?	Eis TE.74 blijft gehandhaafd. Toelichting: De Aanbestedende Dienst heeft geen kennis van het chassis waar u mee denkt in te schrijven nog waar dat chassis en systeem aan			X

			voldoet. Het systeem moet voldoen aan de gestelde eisen.			
41.	Schouwen huidige voertuigen	Is het mogelijk uw huidige TS Combi te schouwen?	Aanbestedende Dienst vraagt zich af met welk doel u dit zou willen. Van de Inschrijver wordt verwacht dat die, ondersteund door aantoonbare referenties, voldoende kennis en ervaring heeft in het ontwikkelen, produceren en leveren van voertuigen die aansluiten bij de eisen en wensen van de Aanbestedende Dienst zoals omschreven in de aanbestedingsdocumenten.			X
42.	TE.73 Montage anti-spray spatlappen	Kunt u dit nader toelichten? Geldt dit ook voor de 4x2?	Eis TE.73 blijft gehandhaafd. Aanbestedende Dienst maakt niet uit uw vraag op welke toelichting u zoekt. Eén en ander staat omschreven in het PvE. Voor de TS-Basis4x2 zie eis TE.72	X	X	X
43.	TE.70 inner-liner	Wat wordt bedoeld met inner-liner?	Eis TE.70 blijft gehandhaafd en wordt tevens van toepassing op de TS-Basis4x4 waar abusievelijk geen "kruisje" stond in de kolom. Toelichting: Een innerliner frame is een X mm dik verstevigingsprofiel uit hoogwaardig staal, dat langs een gedeelte van het chassisframe wordt aangebracht. Elk gerenommeerd chassis merk heeft dit in het programma.		X	X
44.	TE.49	De eventuele afwijking in gewichtsberekeningen is	Eis TE.49 blijft gehandhaafd.		X	X

	Gewichtsverdeling	normaal +/- 2,5 %. Mag van deze tolerantie worden uitgegaan?	Toelichting: Zie voor een nadere toelichting vraag en antwoord nr. 94.			
45.	Extra vragenronde	Gezien de omvang van het project lijkt het raadzaam een tweede vragenronde op te nemen. En niet alleen voor vragen die in ronde één zijn gesteld maar ook verdere vragen. Vanwege voortschrijdend inzicht in het opstellen van de offerte kan dit gewenst zijn. Het kan zijn dat vanwege antwoorden niet mogelijk is een bepaald chassis toe te passen. Is het derhalve mogelijk een tweede vragenronde op te nemen?	Ja, dat is akkoord. De planning hiervoor is: 4 februari publicatie Nvl-1 18 februari om 12:00 uur sluiting vragenmodule t.b.v. Nvl-2 (verdiepingsvragen én nieuwe vragen) 25 februari versturen Nvl-2	X	X	X
46.	PvE OT.02	De door u gevraagde chauffeursstoel is niet gangbaar bij vrachtwagens. Ik verzoek u vriendelijk toe te staan, dat deze optie niet hoeft te worden aangeboden.	Optie OT.02 blijft gehandhaafd. Toelichting: De gevraagde optie is een after-market product en dient door de Inschrijver optioneel geleverd te kunnen worden.	X	X	X
47.	PvE TE.333	U vraagt een hoofdstroomschakelaar. Bij de huidige generatie chassis met moderne digitale CAN-bus elektronica schakelt het elektrisch systeem van het chassis automatisch uit na het terugdraaien van het contactslot (conform uw eis TE.332). Alleen de systemen die spanning nodig hebben, blijven van spanning voorzien worden. De hoofdstroomschakelaar heeft voor het chassis geen toegevoegde waarde en is eerder een bron	Eis TE.332 wordt aangepast. Hoewel mogelijk tekstueel niet juist verwoord is de eis bedoeld zoals door u omschreven. De Inschrijver wordt verwacht bij FE.12 aan te geven hoe invulling wordt gegeven aan deze eis. Bij eis TE.332 en TE.333 wordt verwacht dat alles wordt afgeschakeld behoudens de componenten waar spanning op moet blijven staan.	X	X	X

		van storingen. Ik verzoek u de hoofdstroomschakelaar voor het chassis te laten vervallen.				
48.	PvE TE.138	De door u gevraagde berekeningsmethode wordt niet toegepast in de automotive sector. Dergelijke berekeningen zijn derhalve ook niet beschikbaar. Ik verzoek u vriendelijk de eis met betrekking tot de rekenmethode te laten vervallen.	Eis TE.138 blijft gehandhaafd. Toelichting: VNOG wil met deze eis de faalkans tussen verschillende systemen minimaliseren. In de eis is aangegeven dat hiervoor de Sistema of vergelijkbare tool mag worden gebruikt. Het staat de Inschrijver dus vrij om aan te tonen hoe de faalkans tussen verschillende systemen (onderbouwt met een berekening) tot een minimum wordt beperkt.	X	X	X
49.	PvE TE.112	U eist dat de accu's bij aflevering niet ouder dan 6 maanden mogen zijn. Dat betekent dat voor aflevering de accu's vervangen moeten worden, hetgeen vanuit milieuoogpunt niet wenselijk is. Indien de opbouwfabrikant de accu's tijdens de opbouwfase correct op spanning houdt, vermindert de levensduur van de accu's nagenoeg niet. Ik verzoek u de eis van 6 maanden oude accu's te laten vervallen.	Eis TE.112 wordt aangepast. De accu's zijn minimaal van een onderhoudsarm type en zijn bij acceptatie van het voertuig niet ouder dan 12 maanden.	X	X	X
50.	PvE TE.90	U vraagt een akoestisch signaal, dat aangeeft wanneer het roetfilter dient te regenereren. Het hele regeneratieproces en de aansturing daarvan is wettelijk vastgelegd en mag door de truckfabrikant niet aangepast/gewijzigd worden.	Eis TE.90 wordt aangepast. Het (inkomen van) regenereren mag op geen enkele wijze invloed hebben, of automatisch uitsluiten van, op- en van de handrem zetten, versnellingsbak in- of uitschakelen, PTO in- of	X	X	X

		Het is derhalve niet mogelijk een akoestisch signaal toe te voegen. Ik verzoek u het akoestische signaal te laten vervallen.	uitschakelen. Een optische sinalering van regeneratieproces is zichtbaar op het dashboard.			
51.	PvE TE.80 punt 4	Dit betreft een technische eis en toch wenst u in de offertefase al diverse toelichtingen. Ik verzoek u het bij de offerte voegen van deze informatie te laten vervallen en de lakdikte e.d. bij een afname van een voertuig te controleren.	Eis TE.80 wordt aangepast. Voor de lakbehandeling geldt dat: 1. Alle verflagen moeten vrij zijn van chromaatverbindingen. 2. Voor het spuiten moeten de noodzakelijke, door de lakfabrikant voorgeschreven voorbereidingen van de verzinkte en/of RVS metalen delen, aluminium delen, kunststof delen en panelen alsmede kitranden en kitnaden uitgevoerd worden. 3. RVS-delen eerst beitsen en passiveren, te gebruiken kitsoorten moeten overschilderbaar zijn. 4. Van het te hanteren laksysteem van de opbouw en eventueel aangebouwde manschappencabine moet aangegeven worden: - Type en fabricaat van de verfproducten. - Minimale laagdikte, waarmee aan gestelde eisen kan worden voldaan. - Maximale spreiding laagdikte. - Bewerkings- en applicatiemethoden. - Een volledige procesbeschrijving en de controle daarop (bij voorbeeld toepassen hechtingsproef bij afname). (Toelichting: Het gaat hier om het standaard af	X	X	X

			fabriek toegepaste laksysteem door opdrachtnemer. De juiste uitvoering van het laksysteem is onderdeel van de product verificatie tijdens afname).			
52.	PvE TE.42	U vraagt voor het 4x2 chassis een maximale wielbasis van 4.100 mm. De standaard maat bij ons chassis bedraagt 4.160 mm, waarmee een optimale gewichtsverdeling te realiseren is. Ik verzoek u vriendelijk een wielbasis van 4.160 mm toe te staan.	Eis TE.42 wordt gehandhaafd. Toelichting: Bij eis TE.42 wordt een WB van 4.000 mm gevraagd.	X		
53.	PvE TE.38	U vraagt voor het 4x2 chassis een draaicirkel van maximaal 15,5 m. Ons chassis heeft een draaicirkel van 15,6 m over de voorbumper. Ik verzoek u vriendelijk dit kleine verschil toe te staan.	Eis TE.38 wordt aangepast. Het chassis heeft een draaicirkel van maximaal 15,6 meter en is zodanig geconstrueerd dat er een goede balans is in asbelastingen, draaicirkel en achteroverbouw in opgebouwde vorm. Berekeningen en tekeningen hieromtrent maken deel uit van de aanbidding.	X		
54.	PvE TE.32	U vraagt een verklaring van de chassisleverancier, dat de opbouwfabrikant heeft voldaan aan de opbouwrichtlijnen van het chassis. De chassisfabrikant kan juridisch niet de verantwoording voor het correct opbouwen op zich nemen, dit dient de opbouwfabrikant te doen. Ik verzoek u een verklaring van de opbouwfabrikant te vragen.	Eis TE.32 wordt aangepast. De aanbieder/Inschrijver respecteert de in- en opbouwvoorschriften van chassisleverancier en alle afzonderlijke onderdelen- en componentenleveranciers. Bij aflevering van het voertuig wordt een conformiteitsverklaring met daarin de bevestiging dat het voorstaande voertuig met verwijzing naar kenteken of chassisnummer is gebouwd conform voorschrift. Bij elk voertuig wordt een EG-verklaring van	X	X	X

			overeenstemming afgegeven. Alle van toepassing zijnde Europese Richtlijnen dienen daarop vermeld te zijn. Deze verklaring dient alle EG-verklaringen van overeenstemming van de toeleveranciers en de onderaannemers te overkoepelen. Toevoeging: Het is toegestaan om een separate EG verklaring af te geven voor zowel het chassis als de opbouw.			
55.	Inschrijvingsleidraad - 4.2.2 GE3 Ervaring inschrijver	Voor de referenties wordt gevraagd naar een standaard Nederlandse basiseenheid (tankautospuiter). Aangezien voor alle tankautosputters in Europa de EN1846 van toepassing is, willen wij u vragen om ook leveringen buiten Nederland als referentie toe te laten. Wij zijn importeur van een van de grootste fabrikanten van tankautosputters in Europa. Ook in Nederland hebben wij veel standard 4x2 voertuigen geleverd. Gezien de specifieke eisen voor kerncompetentie 2 en 3 willen wij u echter vragen om ook referenties uit het Europese buitenland toe te laten.	Dit is toegestaan mits de voertuigen overeenkomstig zijn met de aanbestedingsdocumenten van deze aanbesteding.		X	X
56.	Inschrijvingsleidraad - 4.2.2 GE3 Ervaring inschrijver	Kunt u bevestigen dat de inschrijver als importeur gebruik kan maken van de referenties van de onderaannemer / fabrikant? Wij zijn importeur van een van de grootste fabrikanten van tankautosputters in Europa. Wij gaan ervan uit dat de hoofdaannemer gebruik mag maken van de referenties van zijn onderaannemer?	Hoofdstuk 4.2.2 van de Inschrijvingsleidraad zal worden aangevuld met: Indien de Inschrijver als importeur fungeert, mag deze de ervaring per kerncompetentie van de productielocatie opvoeren bij de referentie-opdrachten. In dit geval voldoet de productielocatie minimaal aan de	X	X	X

			kerncompetenties.			
57.	PVE P217/20-5186 TE.18	In eis TE.18 geeft u aan dat reparatie van eventueel ontstane schade tijdens de keuring voor rekening zijn van de opdrachtnemer. Kunt u bevestigen dat schade veroorzaakt door opdrachtgever door verkeerd/onzorgvuldig gebruik uitgesloten is?	Eis TE.18 wordt gehandhaafd. Toelichting: Het gaat hier alleen om voertuigen die door de Aanbestedende Dienst worden aangewezen om te laten controleren door een NoBo. De Inschrijver voert de testen zelf uit onder toezicht oog van de NoBo en Aanbestedende Dienst.	X	X	X
58.	PVE P217/20-5186 - TE.32	U vraagt in eis 32 bij aflevering van ieder voertuig een schriftelijke verklaring van de chassisleverancier met daarin de bevestiging dat het voorstaande voertuig met verwijzing naar kenteken of chassisnummer is gebouwd conform voorschrift. Het is niet gebruikelijk dat deze verklaring van de chassisleverancier ter beschikking gesteld wordt. Alle chassis leveranciers hebben hun eigen opbouw richtlijn. De opbouwfabrikant is verantwoordelijk voor het nakomen van de opbouw richtlijnen en kan dit bevestigen door een eigen fabrikantenverklaring. Wij vragen u daarom om per voertuig een verklaring voor de conformiteit met de opbouwrichtlijnen door de inschrijver/fabrikant i.p.v. van de chassis leverancier te accepteren.	Eis TE.32 wordt aangepast. De aanbieder/Inschrijver respecteert de in- en opbouwvoorschriften van chassisleverancier en alle afzonderlijke onderdelen- en componentenleveranciers. Bij aflevering van het voertuig wordt een conformiteitsverklaring met daarin de bevestiging dat het voorstaande voertuig met verwijzing naar kenteken of chassisnummer is gebouwd conform voorschrift. Bij elk voertuig wordt een EG-verklaring van overeenstemming afgegeven. Alle van toepassing zijnde Europese Richtlijnen dienen daarop vermeld te zijn. Deze verklaring dient alle EG-verklaringen van overeenstemming van de toeleveranciers en de onderaannemers te overkoepelen. Toevoeging: Het is toegestaan om een separate EG verklaring af te geven voor zowel het chassis als de opbouw.	X	X	X

59.	PVE P217/20-5186 - TE.38	Wij willen u vragen de maximale draaicirkel voor de basis 4x2 te verhogen van 15,5m naar 16m. Hiermee kunnen wij een standaard wielbasis af fabriek aanbieden wat kostenbesparend is en een snellere levertijd van het chassis mogelijk maakt omdat de wielbasis niet achteraf aangepast moet worden. Ook i.v.m. de homologatie is het een voordeel om een standaard wielbasis af fabriek te gebruiken. Hiervoor dient de eis voor de wielbasis van 15,5m naar 16m aangepast te worden. Ter info: De min. eis uit de norm EN1846 ligt zelfs bij 17m.	Eis TE.38 wordt aangepast. Het chassis heeft een draaicirkel van maximaal 15,6 meter en is zodanig geconstrueerd dat er een goede balans is in asbelastingen, draaicirkel en achteroverbouw in opgebouwde vorm. Berekeningen en tekeningen hieromtrent maken deel uit van de aanbidding.	X		
60.	PVE P217/20-5186 - TE.42	U vraagt voor de 4x2 combi een wielbasis van max. 4000mm. Wij verzoeken u de max. wielbasis te verhogen naar 4185mm. Ook met deze standaard wielbasis wordt een draaicirkel < 16m bereikt. De langere wielbasis biedt betere rijeigenschappen en meer plaats in de opbouw. Indien aan de eis van de max. draaicirkel wordt voldaan, willen wij u vragen om een max. wielbasis van 4185mm toe te laten. Ter info: Ook de laatste geleverde 4x2 tankautospuitten binnen de VNOG hebben een wielbasis van 4185mm.	Eis TE.42 blijft gehandhaafd.	X		
61.	PVE P217/20-5186 - TE.81	U geeft aan dat de opbouw tegen corrosie moet beschermd worden door het conserveren van alle staaldelen van de opbouw, buitenzijden in kleur afgelakt, panelen van de carrosserie poedercoat conform de standaard af fabriek methode.	Eis TE.81 wordt aangepast. Met betrekking tot het conserveren van het voertuig en de materialen geldt dat: 1. Het voertuig moet tegen corrosie beschermd worden door het conserveren van holle carrosserie- CQ. buisdelen van de cabine,	X	X	X

		Wij willen u vragen om het gebruik van hoogwaardige folie voor de afwerking van de opbouw toe te staan. Wij gebruiken sinds vele jaren een zeer hoogwaardige folie voor het beplakken van de aluminium opbouw. Deze folie verkleurt niet door UV straling en kan bij schade snel en goedkoop vervangen worden. De folie is reeds op > 10.000 brandweervoertuigen wereldwijd ingezet. Ter info: Ook de laatste geleverde 4x2 tankautospullen binnen de VNOG hebben een opbouw die met folie afgewerkt is en niet gespoten is.	de onderzijde van de cabine en de binnenzijde portieren. 2. De opbouw moet tegen corrosie beschermd worden door het conserveren van alle staaldelen van de opbouw, buitenzijden in kleur afgelakt, panelen van de carrosserie poedercoat conform de standaard af fabriek methode. 3. De onderzijde van het voertuig moet worden behandeld met een sterke, elastische en slijtvaste coating (tectyl of gelijkwaardig). 4. De totale behandeling moet zodanig zijn uitgevoerd dat met maximaal één nabehandeling na een gebruikperiode van ca. 5 jaar een bescherming van minimaal 7 jaar wordt gegarandeerd. 5. De periodiek uit te voeren nabehandelingen moeten opgegeven worden voor een bescherming gedurende een gebruikperiode van minimaal 15 jaar. 6. De anti-corrosiebehandeling moet voor de aflevering van het voertuig worden uitgevoerd. Na de behandeling wordt er niet meer aan het voertuig gewerkt. Uitsluitend voor de afwerking van de opbouw is het plakken van een hoogwaardige folie ook toegestaan.			
62.	PVE P217/20-5186 -	U vraagt voor de ademluchtgebruikers een	Eis TE.39 gaat over de draaicirkel etc. U			

	TE.39	ontgrendeling van de ademluchtbeugels aan de voorzijde van de zitting. Wij leveren > 1000 tankautospuiten per jaar met gestandaardiseerde ademluchtbeugels waar de ontgrendeling op schouderhoogte aan de ademluchtbeugels ergonomisch bereikbaar is. Het verplaatsen naar de voorzijde van de zitting zou een aanpassing zijn van een “proven technology” ademluchtbeugel die wereldwijd gebruikt wordt. Wij vragen u daarom ook een andere plaats voor de ontgrendeling van de ademluchtbeugels toe te laten.	bedoelt waarschijnlijk eis FE.39. Eis FE.39 blijft gehandhaafd.	X	X	X
63.	PVE P217/20-5186 - TE.134	U vraagt in TE.134 een afstand tussen voorzijde ademluchttoestel (Dräger PSS7000QC+TXmanometer + BG1500 ademlucht toestel met 6 l/300bar ademluchtcilinders) en voorzijde zitting van minimaal 450 mm. Zoals in eis TE.134 aangegeven wijkt dit af van de norm. De norm zegt 450 ±50 mm. Aangezien wij onze ademluchtbeugels en zitbanken seriematig conform de Europese norm produceren en wereldwijd leveren, verzoeken wij u om zich aan de norm EN1846 te houden en de in de norm gespecificeerde tolerantie van +/-50mm toe te staan.	Eis TE.134 blijft gehandhaafd. Toelichting: Door de tijd is de ontwikkeling van ademluchttoestellen ook verder gegaan en zijn die in omvang toegenomen. De in de norm genoemde marge van ±50 mm gebruikt de Aanbestedende Dienst om, mede op nadrukkelijk verzoek van de gebruikers, de maximale zitdiepte te behouden.	X	X	X
64.	PVE P217/20-5186 - TE.185	U geeft in punt 4 van TE.185 aan dat de rolluiken in ieder gewenste stand open kunnen blijven staan. Dit is niet mogelijk. Onze rolluiken zijn voorzien van een automatisch oprolmechanisme maar blijven niet in tussenstanden staan. Wij	Eis TE.185 blijft gehandhaafd.	X	X	X

		leveren > 1000 tankautospuiten per jaar wereldwijd en gebruiken zeer hoogwaardige rolluiken. Het heeft volgens ons geen meerwaarde voor de VNOG om specifieke rolluiken te ontwikkelen die ook in alle tussenstanden kunnen blijven staan. Wij vragen u daarom van de eis in punt 4 van TE.185 af te zien.				
65.	PVE P217/20-5186 - TE.123	In TE.123 wordt aangegeven dat de aan de cabine gebouwde manschappencabine t.o.v. de maximale breedte van de cabine aan elke zijde maximaal 10cm breder worden mag. Wij willen uw vragen om deze eis aan te passen en een maximaal verschil van 12,5cm aan elke zijde toe te staan. Bij onze seriematig geproduceerde manschappencabines wordt de overgang naar de cabine met gestroomlijnde design elementen afgewerkt. Hierdoor ontstaat een optisch vloeiend design. Om de breedte in de manschappencabine zo groot mogelijk te kunnen realiseren, willen wij u vragen om een max. breedteverschil van 12,5cm i.p.v. 10cm aan elke zijde toe te staan.	Eis TE.123 blijft gehandhaafd. Toelichting: Op basis van ervaringen met de huidige 4x2 voertuigen willen gebruikers nadrukkelijk een zo gering mogelijk verloop van bestuurders-naar manschappencabine, of van crew-cab naar opbouw. De nu in het PvE opgenomen breedte van max 10 cm was al reden voor interne discussie. De ervaringen met huidige voertuigen waarin een forse verspringing is tussen de chauffeurscabine en manschappencabine is aanleiding om de eis te stellen. Een bredere bestuurderscabine met meer inwendige ruimte en daarbij een kleinere overgang naar crew-cab heeft een sterke voorkeur en komt als zodanig terug in de beoordeling.	X	X	X
66.	PVE P217/20-5186 - TE.182 en TE.232	In TE.182 wordt voor de Basis 4x4 en de Combi 4x4 een T-tank gevraagd. In TE.232 wordt de T-tank enkel voor de 4x4 Combi en niet voor de Basis 4x4	Eisen TE.182 blijft gehandhaafd. Eis TE.232 blijft gehandhaafd.		X X	X X

		gevraagd. Wat is juist?	Toelichting: Bij het onderwerp T-tank is abusievelijk geen kruisje geplaatst in de kolom van de 4x4.			
67.	PVE P217/20-5186 - FE.61	U vraagt in FE.61 een uitvoering van het vaste leidingwerk in RVS (304). Wij leveren seriematig onze tankautospuiten met leidingwerk in een zeer hoogwaardige zeewaterbestendige aluminium uitvoering. Dit is erkende “proven technology” die wereldwijd sinds vele jaren ingezet wordt. Wij verzoeken u om ook aluminium leidingwerk toe te staan.	Eis FE.61 blijft gehandhaafd.	X	X	X
68.	PVE P217/20-5186 - TE.317	In TE.317 word in de manschappencabine een console in het midden gevraagd met daarin links en rechts een richtingaanwijzer- en remlichtsignalering en speakers gemonteerd. Mogen de richtingaanwijzer- en remlichtsignalering ook in de handgrepen bij de deuren (goed zichtbaar en niet verblindend) geïntegreerd worden?	Eis TE.317 wordt aangepast. In het midden van de manschappencabine of nabij de handgrepen van de portieren bevindt zich een console met daarin links en rechts een richtingaanwijzer- en remlichtsignalering en speakers gemonteerd. Uitvoering niet verblindend.	X	X	X
69.	PVE TE.47	Bij ons concept is deze hoogte-eis erg krap. Is het mogelijk om hier een tolerantie van 1% toe te staan?	TE.47 gaat over de hoogtemaat voor de basis 4x4. Wij nemen aan dat uw vraag bedoelt is voor de 4x4 combi (eis TE.48) Eis TE.48 wordt aangepast. Het voertuig heeft in onbeladen toestand een maximale hoogte, inclusief in rijstand positie gebrachte AWG HH 1260 monitoren, of vergelijkbaar, die links en rechts op het dak van de manschappencabine zijn aangebracht,			X

			van maximaal 3.550 mm.			
70.	Bijlage 01, blz 18, kerncompetentie 2	Wij verzoeken u de periode waarin deze voertuigen zijn geleverd te vergroten naar 4 jaar. Stemt u daarmee in?	Eisen in Hoofdstuk 4.2.2. van de Inschrijvingsleidraad blijven gehandhaafd m.u.v. kerncompetentie 3 en de periode. Kerncompetentie 3: De Inschrijver heeft ervaring met het vervaardigen en het naar behoren werkend opleveren van tenminste 10 TS-Combi / TS-Natuurbrand (CCFM) inclusief 2 dakluiken links en rechts geplaatst in de manschappencabine t.b.v. de dak-blussing. Referentieproject: De Inschrijver dient in de afgelopen 4 jaar, gerekend vanaf de datum van aankondiging van deze Aanbestedingsprocedure • één opdracht of • meerdere opdrachten (voor meerdere opdrachtgevers) te hebben uitgevoerd waarmee wordt voldaan aan bovengenoemde kerncompetenties.	X	X	X
71.	Planning leveringen	U stelt dat de eerste drie voorloopvoertuigen geleverd dienen te worden in 2023. Gezien de huidige situatie in de wereldmarkt is het voor ons momenteel onduidelijk of dit haalbaar is. De chassis zullen bijvoorbeeld al niet eerder beschikbaar zijn dan Q1-Q2 2023. Wij verzoeken u geëiste levertermijn van de voorloopvoertuigen	Aanbestedende Dienst kan moeilijk inschatten wat een haalbaar alternatief is voor de planning van de voorlopers. Aanbestedende Dienst handhaaft vooralsnog de eis en stelt aan u de vraag om te komen met een realistische leverplanning van de voorlopers middels een verdiepingsvraag in de tweede	X	X	X

		los te laten.	Nota van Inlichtingen.			
72.	Individuele vraag	Deze vraag betreft bedrijfsgevoelige informatie die tevens in andere aanbestedingen nadelig kan zijn.	De vraag is door de Aanbestedende Dienst één-op-één beantwoord aan de vraagsteller.			
73.	PVE TE.307	U eist hier een maximale geluidsterkte van 80 dB(A). Dit is niet haalbaar. Wij verzoeken u dit te verhogen naar 85 dB(A).	Eis TE.307 wordt aangepast. Het voertuig wordt voorzien van dubbele Martinhoorns met accelerator, gevoed door het voertuigeigen drukluchtsysteem. De Martinhoorns worden zodanig geplaatst dat de wettelijke geluidssterkte wordt gehaald en de geluidssterkte in de cabine niet meer dan 85dB(A) / piekgeluidsdruk is max. 112Pa is. De akoestische signalering voldoet aan de meetmethode "tweetonig hoornsignaal op voorrangsvoertuigen" volgens TNO rapport 2010 – doelgroep 1. De hoorns niet kwetsbaar voor onbedoelde beschadigingen op- of onder gebouwd. De accelerator wordt bediend door de voertuigeigen claxonschakelaar.	X	X	X
74.	PVE TE.302	Onze geïntegreerde dakset kan niet worden voorzien van richtingaanwijzers. U verzoeken u vriendelijk deze eis te laten vervallen.	Eis TE.302 komt te vervallen.	X	X	X
75.	PVE TE.288 en TE.289	Kunt u het maximale debiet bij eis TE.288 wijzigen naar 1.000 l/min aangezien dit debiet ook bij eis TE.289 staat genoemd?	Eis TE.288 wordt aangepast. De frontmonitor heeft een maximaal debiet van 1.000 l/min en dient zonder beperking omgezet te kunnen worden van gebonden straal naar sproeistraal. Het aanpassen van de straal en debiet is vanuit de cabine instelbaar			X

			tussen 450 l/min en 1.000 l/min. Het zwenkbereik bedraagt horizontaal 180° en verticaal tussen -15° en +60°. De monitor heeft een gegarandeerde en onafhankelijk van het debiet een worplengte van minimaal 40m. Beproeving conform NEN-EN 1846-3 o.a. Annex D?			
76.	PVE TE.233	Standaard worden onze watertanks niet meer voorzien van peilbuizen. Kunt u dit gedeelte van deze eis laten vervallen?	TE.233 wordt aangepast. De watertank is voorzien van een niveau-indicatie in de vorm een niveau-indicatie op het bedieningspaneel en een optisch en akoestisch waarschuwingssignaal dat geactiveerd wordt indien een resterende tankinhoud van 500 liter wordt bereikt. Ook wordt het bluswaterniveau aangegeven op het bedieningspaneel nabij de chauffeur in de voertuigcabine. Zie bijlage "03 Toelichting op PvE"	X	X	X
77.	PVE TE.223	Wij gaan er vanuit dat deze omloopleiding terug dient te lopen naar de watertank. Is dit juist?	Eis TE.223 blijft gehandhaafd. Toelichting: Uw aanname is correct.	X	X	
78.	PVE TE.196	Het is nooit mogelijk om de zuigbuizen volledig te beschermen tegen UV-straling en weersinvloeden. Kunt u dit gedeelte van deze eis laten vervallen?	Eis TE.196 wordt aangepast. De bedraade afstandsbediening is zo veel mogelijk richting de achterzijde van het voertuig in een kast geplaatst. De materialen welke op het ladderrek zijn gemonteerd – te denken valt aan (schuif-) ladders, zuigbuizen	X	X	X

			en een loopplank - zijn eenvoudig door 1 of 2 personen vanaf de grond af te nemen. De Aanbestedende Dienst levert de verpakkingsonderdelen aan.			
79.	PVE FE.53	Mag het genoemde filter ook vanaf onderzijde voertuig bereikbaar zijn?	Eis FE.53 wordt aangepast. Het peilglas, de vulopening van de hydraulische installatie en olietank dienen vanaf de buitenzijde voertuig, via een kunststof of aluminium luik, bereikbaar te zijn. Het is toegestaan het oliepeil digitaal af te lezen. Het filter van de hydraulische installatie is boven- of onderlangs goed bereikbaar.	X	X	X
80.	PVE OT.26	Deze optie kennen wij niet. Wij verzoeken u deze optie te laten vervallen.	Optie OT.26 blijft gehandhaafd. Toelichting: Afhankelijk hoe u invulling geeft aan FE.36, TE.376 en OT.01 is deze optie standaard leverbaar door o.a. Bostrom.	X	X	X
81.	PVE 152	Ons inziens is een gedeelte van de laatste zin weggevallen. Kunt u dit aanvullen?	Eis TE.152 wordt aangepast. De zitplaatsen, m.u.v. de bestuurderszitplaats, zijn voorzien van deelbare goedgekeurde 3-punts rol gordels welke zonder blokkades uit te trekken zijn. De veiligheidsgordels moeten afwijkend van de kleur van de ademlucht riemen (zwart) zijn en in een signaalkleur worden uitgevoerd. De gordels zijn met omgehangen ademluchtapparaat en blushandschoenen aan, gemakkelijk te	X	X	X

			vergrendelen en te ontgrendelen. De gordelontvanger (receiver) is zoveel als mogelijk naar voren, in ieder geval naast of voor de heup, gepositioneerd (eventueel verlengde uitvoering). Uitvoering en constructie van de gordel is volgens de geldende normeringen en rolt automatisch op bij het lossen. Onder een deelbare 3-punts rolgordel wordt verstaan een gordel welke in eerste instantie als 3-punts gordel wordt omgedaan, waarbij vervolgens bij het omhangen van ademluchtapparatuur de schoudersluiting los geklikt kan en mag worden waardoor een heupgordel overblijft. Omdat de gordel deelbaar is wordt de geldende normering voor 2-punts gordel gehanteerd. De bestuurderszitplaats is voorzien van een conventionele 3-punts rolgordel. Het is toegestaan om de kleur van gordels voor de chauffeur in de af fabriek kleur uit te voeren.			
82.	PVE TE.112	U omschrijft hier een periode van 6 maanden. Deze periode is erg kort. Kunt u hier minimaal 12 maanden toe staan?	Eis TE.112 wordt aangepast. De accu's zijn minimaal van een onderhoudsarm type en zijn bij acceptatie van het voertuig niet ouder dan 12 maanden.	X	X	X
83.	PVE TE.77	U omschrijft hier dat alle kabels tussen maaiveld en bovenzijde chassis thermisch beschermd dienen te zijn. Dit betreft enorm veel kabels wat een grote kostenpost is en wellicht niet direct	Eis TE.77 blijft gehandhaafd. Toelichting: Aanbestedende Dienst refereert aan andere			X

		noodzakelijk. Kunt u hier toestaan dat alle kabels tussen maaiveld en onderzijde chassis thermisch zijn beschermd?	Europese landen, richtlijnen en normen waar het inpakken en of afschermen van alle primaire leidingen en kabels tot bovenzijde chassis als 'standaard' wordt gezien. Zie ook FE.04 en beschrijvend document voor toelichting op functioneel gebruik.			
84.	PVE TE.67	Op ons concept voor de basis 4x2 kennen wij geen vaste bergingsogen/harpsluitingen. We verzoeken u vriendelijk om losse bergingsogen toe te staan die gemakkelijk in het voertuig kunnen worden gedraaid zodra dit nodig is.	Eis TE. 67 wordt aangepast. Het is uitsluitend bij de 4x2 variant toegestaan om de permanente bergingsogen aan de voorzijde te vervangen door af fabriek los meegeleverde bergingsogen. De losse bergingsogen krijgen een vaste plaats in de opbouw. De positie wordt meegenomen in de voorgestelde inrichtingstekening.	X	X	X
85.	PVE TE.62	De gevraagde hoogte is bij de gangbare bandenmaat voor een 4x4 niet haalbaar. Dit is alleen te realiseren door extra hoge banden te monteren. Dit geeft echter een conflict met de hoogte eis uit TE.48, het voertuig wordt dan hoger dan gevraagd. Wij verzoeken u vriendelijk de eis aan te passen naar een minimale hoogte van 340 mm (met toegestane tolerantie van -5%) om te kunnen voldoen aan de eisen.	Eis TE.62 wordt aangepast. De minimale hoogte onder de as is 340mm (tolerantie van -5% toegestaan), doch gelet op functionaliteit zo groot mogelijk. Eis TE.47 blijft gehandhaafd. Eis TE.48 wordt aangepast. Het voertuig heeft in onbeladen toestand een maximale hoogte, inclusief in rijstand positie gebrachte AWG HH 1260 monitoren, of vergelijkbaar, die links en rechts op het dak van de manschappencabine zijn aangebracht, van maximaal 3.550 mm.		X X	X X

86.	PVE TE.46, TE.47, TE.48	Kunt u voor de volledigheid toelichten wat u hier bedoelt met "onbeladen toestand"?	Toelichting. "onbeladen toestand" wil zeggen zonder bemanning (excl. chauffeur), lege watertank, zonder bekapping en eventuele luchtvering in de rijstand.	X	X	X
87.	PVE OT.28 en OT 29	U stelt bij deze opties dat deze modulair dienen te worden ingebouwd. Betekent dit dat elk voertuig al dient te zijn voorzien van antennes en voorbereiding?	Uw aanname is niet juist. Alle voertuigen dienen voorbereid te zijn op het inbouwen van het SOS systeem en twintig voertuigen dienen voorbereid te zijn op het inbouwen van het KAR systeem.	X	X	X
88.	TE.230	Deze vraag is in relatie tot OT.11/OT.13. Kunt u exact aangeven wat voor tankvolume u eist per voertuigtype? Vormt de geïntegreerde 500 liter onderdeel van de totaal genoemde inhoud in eisen TE.230 en TE.231?	Toelichting. Volgens TE.230 heeft de watertank op 4x2 een netto inhoud van 2.500 liter, en de 4x4 basis en combi volgens TE.231 een netto inhoud van 3.500 liter. Mocht de Aanbestedende Dienst gebruik maken van OT.10 en OT.11 dan wordt de 3.500 liter tank op de 4x4 combi 'gescheiden' in een 3.000 en 500 liter tank.			X
89.	TE.261	U geeft aan dat het debiet van de leiding 2000 l/min dient te zijn. Dit is hoog. Wij verzoeken u het debiet bij te stellen naar 1500 l/min.	Eis TE.261 blijft gehandhaafd. Toelichting: Omwille van eenvoud in gebruik, aankoppelen en het aflegsysteem wil de Aanbestedende Dienst alle drie persuitlaten met een Storz 81 mm op een gelijk debiet hebben.	X	X	X
90.	TE.258	U geeft aan dat het debiet van de leiding 2000 l/min dient te zijn. Dit is hoog. Wij verzoeken u het	Eis TE.258 blijft gehandhaafd.	X	X	X

		debiet bij te stellen naar 1500 l/min.	Toelichting: Omwille van eenvoud in gebruik, aankoppelen en het aflegsysteem wil de Aanbestedende Dienst alle drie persuitlaten met een Storz 81 mm op een gelijk debiet hebben.			
91.	TE. 256	De eis is erg cryptisch omschreven waar u de Storz aansluiting niet wil hebben. Dit geldt ook voor de eisen TE.257 / TE.258 / TE.259 Kunt u aangeven aan welke positie u wel zit te denken?	Naar idee van Aanbestedende Dienst staat beschreven waar de aansluiting niet geplaatst mag worden. U kunt eventueel met een verdiepingsvraag in de tweede Nota van Inlichtingen toelichten wat voor u onduidelijk is met betrekking tot deze eisen.	X	X	X
92.	TE.256	U geeft aan dat het debiet van de leiding 2000 l/min dient te zijn. Dit is hoog. Wij verzoeken u het debiet bij te stellen naar 1500 l/min.	Eis TE.256 blijft gehandhaafd. Toelichting: Omwille van eenvoud in gebruik, aankoppelen en het aflegsysteem wil de Aanbestedende Dienst alle drie persuitlaten met een Storz 81 mm op een gelijk debiet hebben.	X	X	X
93.	TE.214	De geluidssterkte van 80 dB(a) is niet realistisch. Wij verzoeken u deze bij te stellen naar 83 dB(A). Graag uw akkoord	Eis wordt aangepast. Het geluidssterkte dient maximaal 85 dB(A) / piekgeluidsdruk max. 112Pa te zijn, gemeten conform bijlage F van EN 1846-2.	X	X	X
94.	TE.177 / TE.182	U vraagt specifiek om een T-tank. Indien de criteria uit de eisen zoals gewichtsverdeling behaald kunnen worden met een conventionele tank uitvoering en conform de NEN -EN1846 is, is dit dan toegestaan? Graag uw akkoord?	Eis TE.177 en TE.182 blijft gehandhaafd. Toelichting: De NEN-EN1846 zegt niets over het model van de tank.		X	X

			De eis waar u aan refereert heeft alleen betrekking op het model van de tank. Echter deze eis kan niet op zichzelf staand worden gezien en hangt nauw samen met eis TE.49; 'Bij een compleet voertuig, incl. bemanning, is de gewichtsverdeling >41% op de vooras en <59% op de achteras'. In de tekst zijn leestekens 'kleiner- of groter dan' opgenomen. Rekening houdend met overige eisen wordt een betere verdeling t.o.v. de minimale verdeling 41-59% en het beoogde resultaat beter beoordeelt. Gelet op de functionaliteit van het voertuig wordt de beoordeling zwaarwegend meegenomen. Een minimaal gelijke of betere gewichtsverdeling bij het toepassen van een 'conventionele' tank t.o.v. van een T-tank op een auto met gelijke wielbasis, een gelijk GVW, identieke bepakking, maximale lengte, reserve aslasten, etc. is niet realistisch. Aanbestedende Dienst hecht veel waarde aan zo goed mogelijke prestaties als het gaat om terreinvaardigheid. Een goede gewichtsverdeling draagt bij aan de prestaties in het terrein. Zowel bij de aanbesteding van de huidige voertuigen alsook tijdens de marktconsultaties en intern overleg bij het opstellen van het PvE bleek gewichtsverdeling			
--	--	--	---	--	--	--

			i.r.t. terreinvaardigheid een belangrijk maar ook gevoelig onderwerp. Daaraan gerelateerd is ook de wendbaarheid, niet alleen voor rijden in natuurgebied maar ook in stedelijk gebied, aan de orde geweest. Om te voorkomen dat de Aanbestedende Dienst niet realistische eisen zou stellen of dat de eisen zouden leiden tot een voertuig wat niet aan de verwachtingen voldoet zijn deze onderwerpen mede aanleiding geweest om een (openbare)engineeringsopdracht uit te schrijven. De ervaringen met huidige voertuigen en de uitkomsten van de opdracht zijn als input gebruikt voor het voorliggende PvE. Gelet op het beoogde functionele gebruik en om teleurstelling bij afnamecontrole te voorkomen is een tolerantie in gewichtsverdeling al verdisconteerd in de minimale eisen en wordt vastgehouden aan een T-tank. Zie voor beschrijving van het functionele gebruik ook FE.04 en het beschrijvend document. Het belang van een zo goed mogelijke gewichtsverdeling wordt onderstreept in de handreiking terreinvaardigheid van het IFV, d.d. december 2021, versie 1.0, hoofdstuk 7 en 10.			
--	--	--	--	--	--	--

			De Inschrijver zal bij afname worden gehouden aan de eis en bij inschrijving opgegeven waardes.			
95.	TE.176	U geeft aan dat de minimale kastdiepte 600 mm dient te zijn. Deze eis lijkt uitsluitend en dus discriminerend te werken. Indien de bekapping uit de bekappingslijst op ergonomische wijze in het voertuig geborgen kan worden en conform NEN-EN1846 richtlijn is, waarbij tevens extra ruimte beschikbaar/over is, kunt u hiermee dan akkoord gaan en dit soort uitsluitende/discriminerende eisen laten vervallen?	Het door een leverancier niet aan een eis kunnen voldoen wil niet gelijk zeggen dat het daarmee een discriminerende eis is. Het staat de Inschrijver vrij om een opbouw te ontwikkelen wat aan de eisen voldoet. Eis TE.176 wordt aangepast. De gehele opbouw dient variabel indeelbaar te worden uitgevoerd zodat ook op een later moment de Aanbestedende Dienst de indeling nog kan wijzigen. De Inschrijver wordt geacht de in het PvE aangemerkte delen, welke onderdeel uitmaken van de levering en ook als zodanig zijn aangegeven, mee te leveren. De overige delen zoals omschreven in bijlage 4 worden aangeleverd en dienen eveneens te worden meegenomen in de inrichtingstekening en inbouw. Omdat de Aanbestedende Dienst de bekapping zo uniform mogelijk op alle voertuigen wil bergen worden er geen concessies gedaan aan het aantal en afmetingen kunststofbakken.	X	X	X
96.	TE.57	De levertijden van chassisleveranciers staan onder druk waardoor de levertijd van het voertuig nog meer vertraagd kan worden. Wij verzoeken u de eis te wijzigen naar "Bij acceptatie van het	Eis TE.57 blijft gehandhaafd.	X	X	X

		voertuig mogen de banden niet ouder zijn dan 2 jaar. Reserve wielen worden niet meegeleverd." Graag uw akkoord?				
97.	FE.39	De gestandaardiseerde ademluchthouders op de voertuigen die wij leveren worden wereldwijd toegepast en zijn op ergonomische wijze vergrendelbaar aan de zij-/achterkant. Kunt u ook akkoord gaan met deze oplossing?	Eis FE.39 blijft gehandhaafd.	X	X	X
98.	FE.26	U geeft aan dat de cabine en manschappencabine 1 integraal cabine dient te zijn. Hiermee sluit u beproefde concepten uit zoals de opbouw die wij kunnen bieden. Deze zijn wereldwijd geaccepteerd en voldoen aan de certificering criteria die u noemt (TE.122). Deze eis is discriminerend. Wij verzoeken u concepten toe te staan waarbij de manschappencabine geïntegreerd is in de achter opbouw en voldoen aan de NEN-EN1846 richtlijn.	Eis FE.26 blijft gehandhaafd. Toelichting: Het door een leverancier niet aan een eis willen voldoen, wil niet gelijk zeggen dat het daarmee een discriminerende eis is. Het staat de Inschrijver vrij om, net als andere vooraanstaande fabrikanten, een cabine te ontwikkelen die aan de eisen voldoet. Er is wereldwijd een grote variatie in cabines, modellen en uitvoeringen leverbaar. Binnen de NEN-EN1846 zijn er ook vele modellen en varianten leverbaar, echter die sluiten daarmee niet vanzelfsprekend allemaal aan bij het gewenste gebruik en toepassing door de Aanbestedende Dienst. De uitgevraagde cabine voldoet aan de NEN-EN1846 en uit marktconsultaties is gebleken dat er meerdere fabrikanten zijn deze cabine in hun standaard product portfolio hebben opgenomen.	X	X	X

			Zie ook FE.26, FE.27, FE.29, FE.33 en het beschrijvend document.			
99.	Bijlage 11 Planning	De informatie uit de engineeringsopdracht is al langer beschikbaar bij de partij die deze opdracht heeft uitgevoerd waarmee deze een aanzienlijk voordeel heeft ten opzichte van andere aanbieders. Dit in combinatie met de uitgebreide uitvraag dat veel engineering vergt van een organisatie en andere lopende aanbestedingen, lijkt de indiendatum erg dichtbij. Wij verzoeken u de indiendatum met 4 weken naar achteren te verzetten.	Aanbestedende Dienst heeft gelet op de complexiteit van deze aanbesteding reeds in haar planning rekening gehouden met langere periodes tussen de verschillende fases dan minimaal wettelijk is voorgeschreven.	X	X	X
100.	Beschrijvend document 3.2 Engineeringsopdracht	Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat de tekeningen en uitkomsten van de engineeringsopdracht beschikbaar gesteld zouden worden bij de publicatie van het bestek. Deze hebben wij niet terug kunnen vinden. Wij verzoeken u deze alsnog bij te voegen, daar deze aanzienlijk voordeel bieden aan de partij die de engineeringsopdracht uitgevoerd heeft. Dit ook in relatie tot eis TE.122 met betrekking tot de cabine uitvoeringen (ECE-R29 2/3).	Alle belangstellenden zijn via het door de Aanbestedende Dienst openbaar publiceren van de opdracht in de gelegenheid gesteld om basis van dezelfde informatie deel te nemen aan de engineeringsopdracht. Uw stelling dat zowel de tekening als ook de uitkomsten van de engineeringsopdracht zouden worden bijgevoegd is ons inziens niet correct. De uitkomsten van de opdracht zijn verwerkt in het PvE. Het openbaar publiceren van de uitkomsten zou geen recht doen aan de inspanningen van de partij die invulling heeft gegeven aan de engineeringsopdracht, het feit dat de Aanbestedende Dienst daarvoor kosten heeft gemaakt en dat alle Inschrijvers nu vrijelijk gebruik zouden kunnen maken van gewichtsberekeningen, uitgebrachte adviezen,			X

			etc. Aanbestedende Dienst begrijpt uw opmerking 'dit ook in relatie tot eis TE.122 met betrekking tot de cabine uitvoeringen (ECE-R29 2/3)' niet. Eis TE.122 staat los van de engineeringsoopdracht maar is wel als uitgangspunt meegegeven in de opdracht. De uitgangspunten voor de engineeringsoopdracht zijn samengevat in het document zoals ook gepubliceerd via de uitvraag op TenderNed.			
101.	Bijlage 3 toelichting op PvE - Bijlage 5 Walstroom	In dit hoofdstuk verwijst u naar een DEFA aansluiting terwijl u in het bestek de voorkeur lijkt te genieten voor een Rettbox aansluiting (TE.163). Kunt u aangeven wat u exact wil?	Bijlage 3 wordt aangepast. Voertuigen worden voorzien van een Rettbox/Airbox.	X	X	X
102.	Bijlage 3 toelichting op PvE - Bijlage 4 MDT	Kunt u aangeven wel soort en type tabletsteun u verwacht?	RAM, Gamber Johnson of vergelijkbaar. Definitieve uitvoering in overleg met de Aanbestedende Dienst.	X	X	X
103.	Aanbestedingsleidraad - hfdtsk 2.3	Bij de beoordeling kunt u gebruik gaan maken van externen. Kunt u aangeven wie deze externen zijn?	Aanbestedende Dienst moet hier nog een keuze in maken, maar er wordt gedacht aan een instantie als Aboma of vergelijkbaar.	X	X	X
104.	Inschrijvingsleidraad hfdst 4.2.2	Het aantal referenties dat opgegeven dient te worden bij kerncompetentie 1 en 2 ten opzichte van de uitvraag is bij kerncompetentie 3 hoger. Wij verzoeken u dit gelijk te stellen aan kerncompetentie 1 en 2	Eisen in Hoofdstuk 4.2.2. van de Inschrijvingsleidraad blijven gehandhaafd m.u.v. kerncompetentie 3 en de periode. Kerncompetentie 3: De Inschrijver heeft ervaring met het vervaardigen en het naar behoren werkend	X	X	X

			opleveren van tenminste 10 TS-Combi / TS-Natuurbrand (CCFM) inclusief 2 dakluiken links en rechts geplaatst in de manschappencabine t.b.v. de dak-blussing. Referentieproject: De Inschrijver dient in de afgelopen 4 jaar, gerekend vanaf de datum van aankondiging van deze Aanbestedingsprocedure • één opdracht of • meerdere opdrachten (voor meerdere opdrachtgevers) te hebben uitgevoerd waarmee wordt voldaan aan bovengenoemde kerncompetenties.			
105.	Inschrijvingsleidraad hfdst 4.2.2	Bij kerncompetentie 3 wordt ervaring geëist voor de oplevering van 15 TS-combi voertuigen. Wij hebben wereldwijd voertuigen geleverd die voldoen aan de klasse EN1846 in de massa klasse (S)uper (>16 ton) Categorie 3 (alle terreinen) incl. dakluik. Wij verzoeken u de eis in deze kerncompetentie te wijzigen naar: "De Inschrijver heeft ervaring met het vervaardigen en het naar behoren werkend opleveren van tenminste 15 voertuigen conform de NEN-EN1846 massa klasse (S)uper (>16 ton) Categorie 3 (alle terreinen) incl. dakluik"	Eisen in Hoofdstuk 4.2.2. van de Inschrijvingsleidraad blijven gehandhaafd m.u.v. kerncompetentie 3 en de periode. Kerncompetentie 3: De Inschrijver heeft ervaring met het vervaardigen en het naar behoren werkend opleveren van tenminste 10 TS-Combi / TS-Natuurbrand (CCFM) inclusief 2 dakluiken links en rechts geplaatst in de manschappencabine t.b.v. de dak-blussing. Referentieproject: De Inschrijver dient in de afgelopen 4 jaar, gerekend vanaf de datum van aankondiging van deze	X	X	X

		Graag uw akkoord?	Aanbestedingsprocedure • één opdracht of • meerdere opdrachten (voor meerdere opdrachtgevers) te hebben uitgevoerd waarmee wordt voldaan aan bovengenoemde kerncompetenties.			
106.	Beschrijvend document - Plafondbedrag en indexatie 1.10	U bepaalt zelf wat de indexatie mag zijn voor de periodes 2025 / 2026 waarbij het prijspeil vaststaat tot 2024. Dit is niet realistisch en ook niet in lijn met het proportionaliteitsbeginsel. Wij verzoeken u de prijs vast te zetten tot 2023 en daarna conform CBS index te indexeren. Graag uw akkoord?	Uw aanname - dat wij zelf bepalen wat de indexering mag zijn - is niet correct. Zie het Beschrijvend Document, Hoofdstuk 1.10, voor een toelichting. Indexeringsvoorstel blijft gehandhaafd.	X	X	X
107.	Beschrijvend document - Plafondbedrag en indexatie 1.10	Op voorhand lijkt het plafond bedrag aan de lage kant. We zijn tevens in afwachting van de antwoorden van de NvI waardoor de engineering en dus de definitieve calculatie nadien opgemaakt kan worden. Daarnaast dienen jaarlijks terugkerende posten opgenomen te worden over de gehele levensduur van het voertuig, zoals kosten voor het opleiden van gebruikers etc. Voor het 4x4 voertuig geldt een aanvullende opleiding. Wij verzoeken u de plafondbedragen realistisch naar boven bij te stellen.	Plafondbedragen blijven gehandhaafd.	X	X	X
108.	Optie 27b	Aanbestedende Dienst heeft optie 27b – slangencassettes – toegevoegd als categorie 1 optie.	Het leveren van 4 cassettes per voertuig waarin 2x 20 meter 75 mm Klasse L1 75 mm slang opgerold opgeborgen zit. De cassette is gemaakt van aluminium met een	X	X	X

			scharnierende zijwand, een handgreep aan de bovenzijde en tevens voorzien van 2 spindels om de slangen op te rollen. De cassette heeft een afmeting (LxBxH) 870x160x520 mm en weegt ca. 3,6 kg. De cassette kan middels een voertuigbeugel worden bevestigd aan het blusvoertuig. Levering is inclusief handslinger en voertuigbeugel en exclusief slangen. Zie in het PvE OT.27b en aanvulling in TE.207			
--	--	--	--	--	--	--