

Nota van Inlichtingen 2

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: 25 februari 2022

Nota van Inlichtingen

Deze Nota van Inlichtingen bestaat uit twee gedeelten:

Deel 1: Wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten

Deel 2: Vraag en antwoord

Deel 3: Toelichting engineeringsoopdracht

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** (1^{ste} Nvl) en in **blauw** (2^{de} Nvl)). Indien eisen of gegevens zijn vervallen dan is de tekst “doorgehaald” (~~voorbeeld~~).

Deel 1: Wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten

Nr.	Verwijzing	Wijziging
1.	Beschrijvend document H 1.3	Leveringsplanning voorlopers aangepast.
2.	Beschrijvend document H 2.3.2	Overzicht aangevuld met optie OT.27c
3.	Beschrijvend document H 2.3.5	Mutaties in beschrijving “opleidingsplan”
4.	Beschrijvend document H 3.5	Overzicht aangevuld met extra of-eis.
5.	Beschrijvend document H 5	Overzicht aangevuld met bijlage onderhoudsplan
6.	Bijlage 03 PvE	Diverse eisen en opties aangepast, toegevoegd of verwijderd.
7.	Bijlage 07 Conformiteitenverklaring	Of-eis 125a/b toegevoegd.
8.	Bijlage 09 Prijzenblad	Toevoeging invulvelden Opties OT.27a, OT.27b en OT.27c

Deel 2: Vraag en antwoord

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord	Basis 4x2	Basis 4x4	Combi
109.	TE.134	U noemt hier dat de afstand tussen voorzijsde ademluchttoestel (Dräger PSS7000QC+TXmanometer + BG1500 ademlucht toestel met 6 l/300bar ademluchtcilinders) en voorzijsde zitting minimaal 450 mm dient te zijn. Onze cabine is ontwikkelt op deze maat, echter blijkt uit metingen dat deze afmeting in combinatie met het genoemde ademluchttoestel moeilijk haalbaar is. Wij verzoeken u hier een marge van 5% toe te staan.	Eis TE.134 blijft gehandhaafd. Toelichting: Zie antwoord op vraag 63 van Nvl 1.	X	X	X
110.	Beschrijvend document 2.3.5	U omschrijft hier: Om tijdig storingen en uitval van voertuigen te signaleren wil de Opdrachtgever gebruik maken van een beheer- en diagnosesysteem en wat service op afstand biedt. De Opdrachtgever kan zelf op afstand de status van de voertuigen monitoren en krijgt actief signalen wanneer er storingen zijn of alarmwaardes worden bereikt welke tot uitval van voertuigen kunnen leiden. Daarnaast kan de Opdrachtgever: - Alle kalibreerbare sensoren van het voertuig zelf kalibreren - Veiligheden en sensoren kunnen worden in- of uitgeschakeld - Software updates uitvoeren	Uw aanname is niet correct. Aanbestedende Dienst wil op afstand kunnen monitoren of er storingen optreden welke kunnen leiden tot uitval van het voertuig. Te denken valt aan een lage accuspanning, een lage druk in remketel etc. Daarnaast wil Aanbestedende Dienst data kunnen uitlezen als het gaat om pomptoeental, werkdrukken etc. Het uitschakelen van veiligheden behoort niet tot de functionaliteiten. Dit gedeelte vervalt.	X	X	X

		- Uitstaande terugroepacties raadplegen We gaan ervanuit dat u hiermee enkel doelt op het opbouwgedeelte. Is dat juist? Daarnaast is het nooit mogelijk om veiligheden en sensoren op afstand uit te schakelen. Wij verzoeken u om dit gedeelte te laten vervallen.				
111.	OT.27	Wij gaan ervan uit dat wij het voertuig altijd ophalen en brengen naar een servicepunt en niet naar een kazerne. Is dit correct? Daarnaast vragen wij u om deze optie nader te omschrijven. Dienen wij bijvoorbeeld rekening te houden met een AMTEK keuring? Geldt deze optie voor zowel het onderhoud aan chassis als opbouw?	Uw eerste aanname is correct, een voertuig wordt opgehaald en gebracht op één van de servicepunten (werklocaties) van de VNOG. U dient rekening te houden te houden met een AMTEK keuring. De optie geldt voor zowel het chassis als de opbouw.	X	X	X
112.	Beschrijvend document 2.3.5	U vraag hier: "Wat het eerste-, tweede- en derdelijns onderhoud aan de hard- en software t.b.v. 'service op afstand' inhoudt inclusief onderhouds- en materiaalkosten en arbeidsduur. U calculeert exclusief arbeidsloon bij het eerste- en tweedelijns onderhoud." Ons inziens is het niet mogelijk om onderhoud aan hard- en software te verdelen in eerste-, tweede- en derdelijns onderhoud. Wij verzoeken u deze vraag te laten vervallen.	Wanneer volgens u geen 1^{ste} en 2^{de} lijnsonderhoud van toepassing is op de hard- en software van de service op afstand, dan dient u dat te beschrijven in het onderhoudsplan. Aanbestedende Dienst vraagt aan Inschrijvers uit welke onderhoudsvoorschriften van toepassing zijn.	X	X	X

113.	Beschrijvend document 2.3.5	U vraagt hier: "Wat op basis van een 12-maanden cyclus het eerste-, tweede- en derdelijns onderhoud aan het voertuig, pomp en opbouw inhoudt inclusief onderhouds- en materiaalkosten en arbeidsduur op basis van gebruik door en bij de brandweer met 4.000 km en 40 draaiuren per jaar. U calculeert exclusief arbeidsloon bij het eerste- en tweedelijns onderhoud." Het tweedelijns onderhoud (preventief onderhoud) betreft voornamelijk arbeidsuren. U geeft juist aan dat dit opgegeven moet worden exclusief arbeidsuren terwijl dit inspecties en preventief werk betreft. Waar bent u precies naar op zoek? Daarnaast vraagt u bij derdelijns onderhoud (wat ons inziens altijd correctief onderhoud is) een complete pakketprijs inclusief arbeidsloon. Correctief is vooraf nooit op te geven. Ook niet met de opgegeven draaiuren en km's per jaar. Tevens hebben wij de indruk dat u hier niet doelt op correctief onderhoud. Kunt u het beschreven gedeelte betreffende het derdelijns onderhoud (correctief) laten vervallen)?	Aanbestedende Dienst vraagt uit wat het 1^{ste} en 2^{de} lijns onderhoud inhoudt op basis van arbeidsuren exclusief arbeidsloon. Aanbestedende Dienst wil dus weten hoeveel uur het onderhoud in beslag neemt maar niet welke arbeidsloon dat kost daar het medewerkers van de VNOG betreft. Voor wat betreft het derdelijns onderhoud kan worden volstaan met het aangeven van het arbeidsloon per uur en de eventuele voorrijdkosten. U beschrijft het onderhoud op basis van een 12-maanden cyclus over de gehele levensduur van 15 jaar van de blusvoertuigen. Aanbestedende Dienst heeft hiervoor een invuldocument opgesteld. Deze wordt bijgevoegd in de aanbestedingsdocumenten als bijlage. <i>Deze bijlage wordt uiterlijk 11 maart 2021 geüpload op TenderNed.</i>	X	X	X
114.	Beschrijvend document 2.3.5	U eist een maximale rijtijd van 2 uur gemeten vanaf Apeldoorn tot onze werkplaats. Deze rijtijd is met een vrachtwagen iets langer. Wij verzoeken u de maximale rijtijd bij te stellen naar 3 uur.	Eis wordt aangepast naar: De rijtijd vanaf Apeldoorn tot aan de werkplaats is maximaal 3 uur.	X	X	X
115.	TE.113	U omschrijft hier een merk acculader. Graag passen	Eis TE.113 wordt aangepast.	X	X	X

		wij een acculader toe die is afgestemd op ons Canbus-systeem. Wij verzoeken u dit toe te staan.	Voertuig is voorzien van een ingebouwde druppellader. Het type wordt afgestemd op de vraagde laadcapaciteit en opgenomen vermogen.			
116.	Nvl 1, vraag 71, leveringen	Ons voorstel zou zijn om de voorloopvoertuigen uiterlijk in Q2-2024 te leveren. Staat u dit toe?	Aanbestedende Dienst staat toe dat de voorlopers uiterlijk in Q1-2024 worden geleverd. Dit vanwege de urgentie van vervanging van het huidige wagenpark. De planning vormt onderdeel van de beoordeling. Een gunstige planning leidt tot een betere waardering. De levering van de overige voertuigen blijft conform opgegeven jaarplanning.	X	X	X
117.	TE.150	U omschrijft hier een vrije ruimte van 800 mm vanaf het ademluchtschild tot aan voorzijde dashboard t.h.v. het zitvlak. Deze maat is niet haalbaar t.h.v. het zitvlak. Wij verzoeken u deze maat aan te passen naar 750 mm aangezien de manier van meten met een aflopend dashboard en aflopend ademluchtschild erg lastig is. Hierbij garanderen wij u voldoende zitruimte, ook voor langere personen.	Eis TE.150 wordt deels aangepast. De onbelemmerde vrije ruimte vóór de zitplaats van de rijder is minimaal 750 mm over de volle breedte van die zitplaats (m.u.v. de leende steunen), gemeten op zitkussenhoogte vanaf de rugplaat van het ademluchttoestel doch zo groot mogelijk. Voor Aanbestedende Dienst is dit de kleinste toelaatbare maatvoering, een kleinere maatvoering zal niet worden geaccepteerd. In het verificatiegesprek wenst Aanbestedende Dienst in overleg met Opdrachtnemer de afstand zo groot mogelijk te maken. Gelet op	X	X	X

			het belang van de eis zal dit getoetst worden bij oplevering van de voorlopers.			
118.	TE.91	Om constructie-technische redenen kunnen wij niet aan deze eis voldoen. Wij verzoeken u om toe te staan dat enkel het luchtfilter boven motorhoogte wordt geplaatst. Voor de luchtinlaat is dit niet mogelijk, echter garanderen wij een aanzuigpunt boven doorwaaddiepte. Wij verzoeken u deze eis aan te passen?	Eis TE.91 wordt aangepast. Het luchtfilter is minimaal boven bovenzijde motor geplaatst. De luchtfilterinlaat is hoog geplaatst, minimaal boven waaddiepte en bij voorkeur boven bovenzijde motor om het risico op aanzuigen van gloeiende vegetatie tijdens natuurbrandbestrijding te verkleinen. De definitieve plaatsing en uitvoering geschiedt in overleg met de Aanbestedende Dienst tijdens het verificatiegesprek.		X	X
119.	TE.135	Dit betreft een individuele vraag.	Vraag 119 betreft een individuele vraag met ter verduidelijking een bijbehorende vertrouwelijke tekening betreffende eis TE.135 van een potentiële Inschrijver. Het antwoord van Aanbestedende Dienst leidt tot een wezenlijke wijziging in het PvE. Derhalve heeft Aanbestedende Dienst in overleg met vraagsteller de vraag toegevoegd in de Nvl onder nummer 146 en van een antwoord voorzien.		X	X
120.	TE.22	Het type voertuig dat u omschrijft kan niet op alle fronten voldoen aan de EN1846 categorie 3 norm. Wij verzoeken u om deze eis bij te stellen naar categorie 2, met uitzondering van de eisen waar u al een specifieke waarde heeft genoemd t.o.v. de	Eis TE.22 blijft gehandhaafd. Toelichting. Aanbestedende Dienst begrijpt het dilemma maar zoekt binnen de mogelijkheden een		X	X

		EN1846.	voertuig welke goed en langdurig is in te zetten bij natuurbrandbestrijding als ook voor inzet in binnensteden, woonwijken, etc. Ter aanvulling op de elders genoemde verbijzonderingen wil Aanbestedende Dienst het volgende aanpassen: - Hellingsvermogen, 5.1.1.3.2 in de EN1846-2, tabel 3, wordt S-2 landelijk; - Constructie (cabine), 5.1.2.2.1 in de EN1846-2, de beschermingsconstructie die inzittenden beschermt bij omslaan (rolbeugel) is niet van toepassing; - Dynamische prestatie, 5.2.1.3 in de EN1846-2, tabel 7, wordt ≥ 25 met een tolerantie van - 15%.			
121.	PVE P217/20-5186 TE.39	In eis TE.18 vraagt u een draaicirkel van maximaal 17,5 meter voor de 4x4 voertuigen. Wij verzoeken u deze eis aan te passen naar 19m conform de EN1846 voertuig categorie S. Een wielbasis van 17,5 is volgens de norm enkel voor voertuigen in categorie M van toepassing maar deze categorie is niet mogelijk in combinatie met eis TE.49 en TE.231.	Eis TE.18 blijft gehandhaafd. Toelichting. Eis TE.18 heeft geen betrekking op de draaicirkel nog op de wielbasis. Mogelijk gaat uw vraag over TE.39 en TE.43? Eis TE.39 en TE.43 blijven gehandhaafd. Aanbestedende Dienst zoekt binnen de mogelijkheden een voertuig welke zowel is in te zetten bij natuurbrandbestrijding als ook voor inzet in binnensteden, woonwijken, etc. Door het toepassen van een T-tank kan invulling worden gegeven aan de gestelde eisen.		X	X
122.	PVE P217/20-5186	U vraagt in eis TE.62 een minimale hoogte onder de	Eis TE.62 blijft gehandhaafd.		X	X

	TE.62	as van 340mm met een tolerantie van 5%. Onze seriematig geproduceerde 4x4 chassis hebben een minimale hoogte onder de as van 310mm. De chassis worden wereldwijd voor natuurbrandbestrijding ingezet. Wij vragen u daarom de toegestane tolerantie van 5% naar 10% te verhogen	Toelichting. De Aanbestedende Dienst heeft nu een groot aantal voertuigen met een vrijheid van 347mm onder de assen (>7 stuks). De gevraagde 340 mm met een tolerantie van 5% zit net boven het gemiddelde van alle huidige combi voertuigen. Gelet op het gebruik wil de Aanbestedende Dienst hier geen verdere concessie aan doen.			
123.	PVE P217/20-5186 TE.63	U vraagt in eis TE.63 een minimale hoogte onder de tussenbak van 390 mm. Onze seriematig geproduceerde 4x4 chassis hebben een minimale hoogte onder de tussenbak van 350mm. De chassis worden wereldwijd voor natuurbrandbestrijding ingezet. Wij vragen u daarom deze tolerantie van ca. 10% toe te staan	Eis TE.63 blijft gehandhaafd. Toelichting. De Aanbestedende Dienst heeft nu enkele voertuigen met een vrijheid van 407mm onder tussenbak. De gevraagde 390mm is het gemiddelde van alle huidige combi voertuigen. Gelet op het gebruik wil de Aanbestedende Dienst hier geen verdere concessie aan doen.		X	X
124.	PVE P217/20-5186 TE.103	U vraagt in eis TE.103 een minimale rijsnelheid van 1,1 km/h met ingeschakelde bluspomp. Dit is enkel met een hydrostatische rijaandrijving (zoals bij een Unimog) mogelijk. Bij een geautomatiseerde of volautomatische versnellingsbak is dit technisch niet mogelijk. In combinatie met de gevraagde max. snelheid van 105 km/h in TE.86 is de minimale rijsnelheid 5 km/h. Wij vragen u eis TE.103 aan te passen.	Eis TE.103 blijft gehandhaafd. Toelichting: Uw aanname dat de gevraagde rijsnelheid alleen realiseerbaar is i.c.m. met een hydrostatische rijaandrijving is niet juist. Tijdens de marktconsultaties is gebleken dat dit ook mogelijk is met automatisch schakelende transmissies.			X

125.	PVE P217/20-5186 TE.113	In eis TE.113 wordt een specifieke acculader van het merk CTEC gevraagd. Wij gebruiken binnen onze seriematige lijnproductie een vergelijkbare acculader van een ander merk. Wij verzoeken u gelijkwaardige alternatieven toe te staan.	Eis TE.113 wordt aangepast. Voertuig is voorzien van een ingebouwde druppellader. Het type wordt afgestemd op de gevraagde laadcapaciteit en opgenomen vermogen.	X	X	X
126.	PVE P217/20-5186 FE.39	In deze eis wordt een ontgrendeling van de ademluchtbeugels aan de voorkant van de zitting gevraagd. Deze uitvoering bestaat enkel bij een specifiek merk en is een discriminerende eis voor andere aanbieders. In de NI1 hebben wij reeds gevraagd om de ontgrendeling van de ademluchtbeugels ook op een andere ergonomisch bereikbare plaats te mogen voorzien (in ons geval op schouderhoogte naast de ademluchtbeugel). Helaas is dit verzoek afgewezen. Wij willen deze vraag nogmaals stellen omdat anders een deelname aan de aanbesteding voor ons niet mogelijk is. De ontgrendeling kan eenvoudig bedient worden zonder een "out-of-position" positie aan te nemen en wordt wereldwijd door de brandweer ingezet. Aangezien de ademluchtstoelen onderdeel zijn van de ECE29 keuring van de cabine kunnen de stoelen en bediening van de ademluchtbeugels niet zomaar aangepast worden.	Eis FE.39 blijft gehandhaafd. Op basis van vraag 62 uit Nvl 1 maken wij op dat de proven technology aangepast kan worden. Het staat u vrij op welke wijze u invulling geeft aan eis FE.39.	X	X	X
127.	PVE P217/20-5186 TE.140	In eis TE.140 worden (geïntegreerde) deurvangers voor de deuren van de manschappencabine gevraagd. Bij onze manschappencabine zijn de scharnieren in een zeer robuuste heavy duty	Eis TE.140 blijft gehandhaafd. Toelichting: Aanbestedende Dienst kan uit uw	X	X	X

		uitvoering uitgevoerd. Hierdoor zijn geen deurvangers meer nodig. Mogen de deurvangers weggelaten worden indien deze technisch niet nodig zijn?	vraag/voorstel niet opmaken of de door u voorgestelde 'heavy duty' scharnieren ook zijn voorzien van een deurvanger. Overigens dienen de deuren en scharnieren te voldoen aan de daaraan gestelde eisen in de EN-1846. De definitieve uitvoering geschiedt in overleg met de Aanbestedende Dienst tijdens het verificatiegesprek.			
128.	PVE P217/20-5186 TE.142	In eis TE.142 wordt gevraagd dat het manschappencabinedak door twee personen beloopbaar is. Het dak van onze seriematig geproduceerde manschappencabine is enkel door 1 persoon beloopbaar. Wij vragen u dit toe te laten aangezien tijdens onderhoud normaal geen 2 personen op het dak staan.	Eis TE.142 wordt aangepast. Het manschappencabinedak is door één persoon van 90 kg beloopbaar. Loopvlak is voorzien van antislip.	X	X	X
129.	PVE P217/20-5186 TE.177 + TE.182	Kunt u de gevraagde T-Tank nader beschrijven? In het PVE is de T-Tank niet duidelijk beschreven. Aangezien met een leverancier in de engineeringsopdracht voor de aanbesteding reeds details en tekeningen uitgewerkt zijn, heeft deze partij een groot voordeel tegenover andere inschrijvers. Wij vragen u daarom om een nadere specificatie van de gewenste T-tank en de positie in het voertuig. In TE.182 wordt een T-tank met aangepaste kastdiepte in K1-2 beschreven. In TE.177 wordt een aangepaste kastdiepte in K5-6 beschreven. Dit is niet duidelijk en wij vragen u dit nader te beschrijven. Mag ook een standaard tank aangeboden worden	Zie antwoord op vraag 94 van NvI 1. Aanvullend verwijzen wij u naar Deel 3 van NvI 2.		X	X

		indien aan alle overige eisen voldaan wordt?				
130.	PVE P217/20-5186 TE.184	U vraagt in TE.184 slangenvakken met schappen/legborden van cassettes en slangen die zijn gemaakt van fijnmazige roosters voor een goede isolatie. Onze seriematig toegepaste slangenvakken hebben geen schappen uit fijnmazige roosters. Echter is de hele opbouw voorzien van voldoende ventilatie. Wij vragen u daarom ook slangenvakken zonder fijnmazige roosters toe te laten.	Eis TE.184 blijft gehandhaafd. Toelichting: Deze eis heeft uitsluitend betrekking op afvoeren van lekwater en ventilatie, en heeft niets te maken met isolatie. Met het in gebruik nemen van de nieuwe voertuigen gaat Aanbestedende Dienst werken met (nat) ingevouwen aanval- en transportslangen. Om te voorkomen dat deze (double jacket) slangen gaan rotten, schimmelen, ruiken, enz. wil Aanbestedende Dienst niet alleen dat lekwater direct weg kan weg lopen maar ook dat de slangen aan alle kanten geventileerd kunnen worden opgeslagen.	X	X	X
131.	PVE P217/20-5186 TE.185	U vraagt in TE.185 rolluiken die “in iedere gewenste stand” kunnen blijven staan. Onze seriematig toegepaste rolluiken gaan automatisch volledig open. Het is echter niet mogelijk om het rolluik in een tussenstand te arreteren. Dit biedt ook geen enkele meerwaarde. Wij gebruiken zeer hoogwaardige rolluiken die reeds bij de VNOG op andere voertuigen ingezet worden en hun kwaliteit over vele jaren hebben bewezen. Wij vragen u nogmaals om automatisch opende rolluiken toe te laten aangezien wij anders niet kunnen deelnemen aan de aanbesteding.	Eis TE.185 blijft gehandhaafd. Toelichting: Met het in gebruik nemen van het bundelslangstelsel en snelle aanvalslijnen zal de Aanbestedende Dienst ook overstappen op een nieuwe manier van werken met en het gebruik van het voertuig. Daarmee is het niet meer noodzakelijk dat rolluiken volledig moeten worden geopend wat corrosie door bijvoorbeeld regenval op inventaris voorkomt en de kans op diefstal van materialen verkleint.	X	X	X

132.	PVE P217/20-5186 TE.209	In TE.209 wordt een 'handmatig' in- en uitschakelbare ontluuchtingsinrichting gevraagd. Mag de ontluuchtingsinrichting ook automatisch uitgevoerd worden?	Eis TE.209 blijft gehandhaafd. Toelichting: De Aanbestedende Dienst heeft ervaring opgedaan in handmatige ontluuchtingspompen waarmee er minder storingen optreden en minder uitval door onnodige slijtage optreedt.	X	X	X
133.	PVE P217/20-5186 TE.244	In TE.244 worden demontabele slingerschotten in de watertank gevraagd. In onze seriematig geproduceerde watertanks zijn vaste slingerschotten voorzien. Wij vragen u ook vaste slingerschotten toe te staan.	Eis TE.244 wordt aangepast. Alle slingerschotten zijn demontabel of dusdanig uitgevoerd dat, wanneer deze vast gemonteerd zijn, een medewerker vrij en onbelemmerd zich door de gehele watertank kan bewegen. Toelichting: Zoals beschreven worden de voertuigen mede ingezet ten behoeve natuurbrandbestrijding. Omdat er in dat geval gevuld wordt vanaf openwater en of geboorde putten bestaat er een reëel risico dat er vuil water in de tank komt. Bij vullen vanaf een geboorde put kan er veelvuldig fijn zand in de tank komen. Om te voldoen aan de onderhoudsvoorschriften van een producent en om problemen aan de blusinstallatie (pomp, sproeiers, dakmonitoren, enz.) te voorkomen wil Aanbestedende Dienst de tank tijdens het jaarlijks onderhoud goed kunnen reinigen.	X	X	X

134.	PVE P217/20-5186 TE.246	In TE.246 worden in de tank, naast het mangat, openingen/opstapjes geïntegreerd in de slingerschotten gevraagd. In onze seriematig geproduceerde watertanks zijn geen openingen/opstapjes voorzien. Wij vragen u van deze eis af te zien aangezien dit door de meeste leveranciers niet aangeboden wordt.	Eis TE.246 blijft gehandhaafd. Zie toelichting bij vraag 133.	X	X	X
135.	PVE P217/20-5186 OT.04	In OT.04 wordt gevraagd de elektrische ramen in de manschappencabine ook vanaf de chauffeursplaats te bedienen. Deze optie is technisch niet mogelijk. Is het verplicht deze optie aan te bieden of kan deze optie vervallen?	Optie OT.04 blijft gehandhaafd.	X	X	X
136.	PVE P217/20-5186 OT.22	Deze optie is technisch niet mogelijk omdat aanpassingen aan de uitlaat door de Euro6E regelgeving niet meer toegestaan zijn. Wij vragen u deze eis te laten vervallen.	Optie OT.22 blijft gehandhaafd. Toelichting: Jurisprudentie en marktconsultatie wijzen uit dat het verplaatsen van de uitlaat toegestaan is maar zoveel als mogelijk dient te worden vermeden.		X	X
137.	PVE P217/20-5186 OT.13	In OT.13 wordt een separate niveauaanduiding gevraagd voor de 3.000 en de 500 liter tank. In onze standaard watertank is de 500l tank geïntegreerd in de 3000l tank. Hierdoor is maar een niveauaanduiding mogelijk. Is het verplicht deze optie aan te bieden of kan deze optie vervallen?	Optie OT.13 blijft gehandhaafd. Toelichting: De separate tank vormt een veiligheidsbuffer voor het voertuig. Een separate tanksignalerings is daarmee essentieel.			X
138.	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	Eis TE.123 blijft gehandhaafd. Toelichting:	X	X	X

		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. Dit verzoek is in de eerste NvI afgewezen. Wij willen u nogmaals vragen dit punt te heroverwegen. Wij vragen een breedteverschil van 12,5cm tussen cabine en manschappencabine aan elke zijde toe te staan omdat wij hiermee de maximale breedte van de manschappencabine kunnen realiseren. Door de eis van max. 10cm breedteverschil, is een smallere manschappencabine nodig waardoor onnodig ruimte en comfort in de manschappencabine verloren gaat.	Zie antwoord bij vraag 65 van NvI 1.			
139.	Antwoord op vraag 17	Vraagsteller heeft het vermoeden dat de aanbestedende dienst de vraag niet juist geïnterpreteerd heeft. Wij stellen voor ofwel een handbediende ofwel een volledig elektro hydraulisch kantelsysteem. Beide systemen kunnen niet gecombineerd worden. Indien de inschrijver een volledig elektro-hydraulisch kantel systeem aanbied volstaat dit dan voor de aanbestedende	Eis TE.125 wordt aangepast naar een “of-eis”: Eis TE.125a: De kantelinstallatie is voorzien van een handpomp in combinatie met een externe aansluiting voor een elektrische pomp (OT.32). OF Eis TE.125b: De kantelinstallatie is standaard voorzien van een elektrisch-hydraulische	X	X	X

		dienst? Een volledig elektro-hydraulisch systeem is ons inziens duurzamer dan de voorgestelde oplossing in het PVE daar er nooit met de hand gekanteld hoeft te worden en het zodoende de gebruiker een betere ergonomie biedt tijdens het kantelen. Daarnaast is de meerprijs van een dergelijk systeem onderdeel van de inschrijfprijs en deze wordt zodoende beoordeeld in de gunningscriteria.	bedienbaar kantelsysteem. 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.			
140.	PVE P217/20-5186 Algemeen	Gezien de complexiteit van het bestek en het grote aantal vragen bij de nota van inlichtingen willen wij u vragen een derde NVI toe te laten. Gezien de tijdsplanning zou dit geen probleem moeten zijn.	De Aanbestedende Dienst heeft met een tweede Nvl en uitbreiding van de mogelijkheid tot stellen van nieuwe vragen naast verdiepingsvragen op Nvl 1, Inschrijvers meer ruimte gegeven. Aanbestedende Dienst staat geen derde Nvl toe.	X	X	X
141.	Antwoord op vraag 12 NVI 1	In uw antwoord stelt u een minimale hoogte voor onder de assen van 340mm dit is niet mogelijk voor ons chassis en de meeste of the shelf voertuigen. Om over te kunnen gaan naar een eventuele inschrijving verzoeken wij u de eis aan te passen naar 300mm onder de assen.	Eis TE.62 blijft gehandhaafd. Toelichting. De Aanbestedende Dienst heeft nu een groot aantal voertuigen met een vrijheid van 347mm onder de assen (>7 stuks). De gevraagde 340mm met een tolerantie van 5% zit net boven het gemiddelde van alle huidige combi voertuigen. Gelet op het gebruik wil de AD hier geen verdere concessie aan doen.		X	X
142.	Eis TE.70	U eist hier een innerliner over een zo groot mogelijke chassislengte. Bij onze 2-assige voertuigen is een innerliner niet mogelijk. De	Eis TE.70 wordt aangepast. Het chassis is over een zo groot mogelijke		X	X

		chassis zijn zo ontwikkeld om zware aslasten te kunnen dragen en voldoende torsiestijfheid te bieden zonder innerliner. Daarnaast is dit chassis-frame een proven concept voor 4x4 toepassingen. Graag uw toestemming voor een chassis zonder innerliner.	chassislengte af- chassis producent voorzien van inner-liner of de Inschrijver kan <u>aantoonbaar</u> maken dat deze inner-liner niet noodzakelijk is voor het beoogde gebruik van het voertuig.			
143.	Antwoord Nvl vraag 28	Hoe goed een schouw ook georganiseerd wordt blijft de waardering hiervan in de praktijk vaak een grijs gebied waarbij de transparantie en objectiviteit mogelijk in het geding zouden kunnen komen. Het feit dat de schouw zwaar meetelt in de eindwaardering maakt dit bepalend voor de uiteindelijke keuze. Wij verzoeken u dan ook het antwoord op vraag 28 bij te willen stellen.	Kwaliteit is de mate waarin een product of proces voldoet aan de gestelde eisen. Om te toetsen of en in welke mate de gewenste kwaliteit geleverd kan worden houdt Aanbestedende Dienst vast aan de schouw. De beoordeling zal plaatsvinden zoals beschreven in de gids proportionaliteit. Om dit te bereiken maakt de Aanbestedende Dienst gebruik van een groot aantal medewerkers, gebruikers, specialisten en middels vooraf opgestelde beoordelingscriteria met te behalen scores zodat de uitkomst representatief is.	X	X	X
144.	Antwoord Nvl vraag 29 Referenties	Zoals de referentie eis nu is geformuleerd lijkt het of slechts één leverancier hieraan kan voldoen. De kerncompetentie die moet worden aangetoond is in onze beleving of een leverancier kan voldoen aan het leveren van een cabine met dakluiken én ECE R29 certificering. Wij verzoeken u het aantonen van deze kerncompetentie op een andere manier toe te staan.	De referentie eis voldoet aan de gids proportionaliteit en is weloverwogen geformuleerd. De eis is afgestemd op de uitgevraagde voertuigen en orderomvang per groep voertuigen. Gelet op technische- en functionele eisen, alsook het beoogde gebruik zoals weergegeven in de het beschrijvend document is Aanbestedende Dienst van mening dat de eis is te rechtvaardigen.	X	X	X
145.	Antwoord o.a. op	U stelt in uw antwoorden o.a. op vraag 15 dat er	De Aanbestedende Dienst laat een inschrijver	X	X	X

vragen 15, 22, 23, 24, 30, 69, 85, 98	meerdere manschappencabines leverbaar zijn die aan de hoogte eisen voldoen. Dit is correct. Echter door de wijze waarop de overige eisen in het bestek gesteld zijn en de (ons inziens) zeer gerichte en beperkte positieve beantwoording van de vragen in de 1e NVI blijft er slechts 1 chassisleverancier over welke hieraan kan voldoen. Ook de beantwoording van de vragen en de gestelde eisen aan de opbouw laat slechts 1 leverancier over. Inschrijver kan zich dan ook niet aan de indruk onttrekken dat er geen level playing field is voor alle inschrijvers. In uw beantwoording van vraag 98 suggereert u dat de inschrijvers niet wel willend zijn oplossingen te zoeken op de door u gestelde eisen. U geeft namelijk aan dat het de inschrijver vrij staat een cabine te ontwikkelen. Voor uw beeldvorming en bewustwording, het ontwikkelen van een product brengt hoge kosten met zich mee (miljoenen) en vanwege alle (Europeese) regelgeving waaraan een dergelijk product moet voldoen, kan dit enkele jaren in beslag nemen. Wat niet past binnen de gestelde levertijd. De markt kenmerkt zich door verschillende leveranciers, die reeds pasklare oplossingen hebben voor de gevraagde functionaliteit en toepassing. Deze oplossingen zijn een proven concept in binnen- en buitenland. Het is ondenkbaar en buiten alle proporties dat al deze Commercial Of The Shelf producten niet functioneel toepasbaar zouden zijn	vrij om te ontwikkelen of een product uit de standaard product portfolio van één of meerdere leveranciers/onderaannemers aan te bieden. De Aanbestedende Dienst sluit geen partijen uit, mits ze kunnen voldoen aan de gestelde eisen. Alle eisen zijn weloverwogen opgenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aangeleverde informatie uit marktconsultaties, ervaringen met huidige voertuigen, gebruikerswensen, huisvesting, uitkomsten gepubliceerde engineeringsoopdracht, etc. Hoewel de Aanbestedende Dienst nadrukkelijk ruimte laat voor meerdere (combinatie van) inschrijvers is het geen doelstelling en of verplichting op zich om een PvE te publiceren waar alle producenten aan kunnen en of willen voldoen. Aanbestedende Dienst zoekt leveranciers die invulling kunnen geven aan de technische eisen. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de functionele eisen zal worden meegenomen in de beoordeling. U gaat uit van 'Commercial Of The Shelf product', de Aanbestedende Dienst laat het vrij om een dergelijk (aangepast) of custom made product aan te bieden mits deze binnen de eisen wordt geleverd met dakluiken, dakmonitoren en ladderrek.			
--	---	---	--	--	--

		voor uw eisen en wensen. De aanbestedende dienst mag een voorkeur hebben voor een bepaalde oplossing maar mag op geen enkele wijze op voorhand alle overige inschrijvers uitsluiten. U bent als aanbestedende dienst verplicht een level playing-field te creëren. We begrijpen dat de totale hoogte gezien de verschillende brandweerposten zijn maximum bereikt heeft. Derhalve verzoeken wij u nogmaals dringend om of de eisen betreffende de binnenhogte aan te passen conform de NEN- EN 1846. Of de eisen betreffende de maximale hoogte toch met 150 mm te verhogen of de eisen met betrekking tot het ladderrek en dakmonitoren aan te passen zodanig dat deze geen extra hoogte boven de cabine genereren. Op deze manier creëert u mogelijkheden om meerdere inschrijvingen te kunnen ontvangen.				
146.		U eist hier dat de onderzijde van de opening begint op 500 mm van de vloer. Dit is erg laag en komt de doorkijk naar voren niet ten goede (hiermee hebben wij op ooghoogte een obstakel). Wij verzoeken u dit gedeelte van de eis te laten vervallen en op te nemen dat de doorkijk zich bevindt op gemiddelde ooghoogte.	Eis TE.135 wordt gesplitst in twee eisen. Eis TE.135a Tussen de 500 en 600 mm gemeten vanaf de vloer van de manschappencabine, begint de open ruimte tussen bestuurder- en manschappencabine en die is minimaal 750 mm hoog, 1750 mm breed en is er een vrije doorkijk van minimaal 0,5 m² na inbouw van de bekappingsonderdelen.	X		

		Tevens verzoeken wij u om m.b.t. de 4x4's de minimale hoogte van de doorkijk te verkleinen naar 570 mm. Indien deze eis is bijgesteld kunnen wij de standaard opening af fabriek chassisleverancier toepassen. De opening hoeft dan door ons niet nogmaals vergroot te worden wat de kwaliteit ten goede komt. De opening zit op gemiddelde ooghoogte en levert dus geen problemen op voor de doorkijk. Tevens blijft uw eis van 0,5 m² doorzicht gehandhaafd. Het bewijs hiervan hebben wij verwerkt in een tekening die wij u via de berichtenmodule hebben toegestuurd.	Eis TE.135b Gemeten vanaf het zitvlak in de manschappencabine, is de zichtlijn (ooghoogte van het P50 model) gecentreerd in de opening tussen de chauffeurs- en manschappencabine. De opening tussen bestuurder- en manschappencabine is minimaal 570 mm hoog, 1750 mm breed en heeft een vrije doorkijk van minimaal 0,5 m² na inbouw van de bepakkingsonderdelen.		X	X
147.	Optie OT.27c	Aanbestedende Dienst heeft optie OT.27c toegevoegd.	Inschrijver levert een adapter t.b.v. een bundelopvouwsysteem welke vast gemonteerd is in luik 5 en 6 in het voertuig. Aanbestedende Dienst heeft een aanbesteding lopen voor een dergelijk systeem en kan derhalve nog geen merk benoemen. Dit is bekend bij het verificatiegesprek. U wordt gevraagd hiervoor een budgetbedrag op te nemen.	X	X	X

Deel 3: Toelichting engineeringsoopdracht VNOG

Naar aanleiding van herhaaldelijk terug komen van vragen in de NVI m.b.t. de uitkomsten van de openbaar gepubliceerde opdracht d.d. 14 oktober 2021 met kenmerk TN332941, en om transparant te blijven wil Aanbestedende Dienst u nogmaals meenemen in de gevolgde werkwijze verwerken van de uitkomsten in het Plan van Eisen en antwoorden van de Nota van Inlichtingen.

Op 14 oktober 2021 heeft de Aanbestedende Dienst een openbare aanbesteding gedaan m.b.t. een engineeringsoopdracht, zie bijlage A. Slechts één partij heeft ingeschreven op de opdracht, op d.d. 4 november 2021 is de opdracht gegund aan Ziegler Brandweertechneek b.v. en op 26 november 2021 heeft de inschrijver de uitkomsten aangeboden aan de Aanbestedende Dienst.

De belangrijkste wensen van VNOG in relatie tot de uitvraag zijn hieronder opgesomd:

- Terreinvoertuig met 4x4 aandrijving;
- Cabine indeling: 2+2+3 volgens EN1846 (waarbij bevelvoerder en alle manschappen een ademluchttoestel in de rug hebben zitten);
- Cabine is integraal en kantelbaar;
- Cabine is voorzien van dakluiken met vaste monitoren;
- Maximale voertuighoogte: 3.450 mm;
- Horizontale straal van dakmonitoren is 360 graden draaibaar zonder overige opbouwcomponenten te raken;
- Inhoud watertank: 4.000 liter;
- GVW>18 ton. GVW vooras: 10 ton;
- Uitgangspunt is een zo gunstig mogelijke gewichtsverdeling;
- Enkel een LD pomp;
- 1 LD haspel, bij voorkeur boven de pomp. 80 meter, 250 l/min;
- Wielbasis: max 4.000 mm;
- In voertuig verzonken lichtmast, uitstekende delen afschermen tegen takken.;
- Lichtmast voor de tank of in K1 en daarmee helemaal verzonken in de auto. Door deze positie te nemen blijven de kasten 3, 4, 5 en 6 over de volledige hoogte en diepte beschikbaar voor krattenstelling en of slangen;
- Geen op- of wegklapbare achterbumper;
- Twee persuitlaten links en rechts, niet achter klep of luik;
- 1 gereduceerde persuitlaat in pompruimte;
- Zuiginlaat op max 1.200, doch zo laag mogelijk, er komt geen trekhaak aan het voertuig;
- LD persleiding naar voren;
- Hoogte onder de gehele auto, m.u.v. de assen en tussenbak, minimaal 500 mm;
- Hoogte onder de assen minimaal 350 (-5% toegestaan);
- Hoogte onder tussenbak minimaal 385 mm;
- Aanrijhoek minimaal 24°, doch zo groot mogelijk;
- Schanshoek minimaal 24°, doch zo groot mogelijk;
- Afrijhoek minimaal 22°, doch zo groot mogelijk. Alle leidingen en bumper zitten binnen de afrijhoek;
- Voorbanden minimaal 385 breed (totaal 6 banden/wielen; geen enkel lucht);
- Bepakking Aanbestedende Dienst moet volledig te plaatsen zijn.

De inschrijver heeft een naar hun idee best passend chassis als uitgangspunt genomen. Uit het rapport is gebleken een voertuig zoals beschreven in de bijlage B 'samenvatting blusvoertuigen' op meerdere punten geen aansluiting kon vinden bij de wensen van de Aanbestedende Dienst.

Het ontworpen voertuig heeft de volgende afmetingen en gewichten:

- Totaalgewicht: ca. 19.716 kg;
- Gewicht op vooras: ca. 8.426 kg;
- Gewicht op achteras: ca. 11.290 kg;
- Gewichtsverdeling: ca. 42,7% - 57,3%;
- Restant laadvermogen vooras t.o.v. GVW: ca. 1.574 kg;
- Restant laadvermogen achteras t.o.v. GVW: ca. 210 kg;
- Totale hoogte: ca. 3.450 mm;
- Totale breedte: ca. 2.550 mm;
- Totale lengte: ca. 7.880 mm;
- Aanrijdhoek: ca. 26,5°;
- Afrijdhoek: ca. 20,4°;
- Schanshoek: ca. 23,5°;
- Draaicirkel van > 18 mtr.

Een combinatie van factoren (op hoofdlijnen) maken dat het ontworpen en berekende voertuig niet aansluit bij de wensen;

- De lengte van de manschappencabine met een 2+2+3 opstelling volgens de EN1846;
- De 4.000 liter watertank;
- Het volume van de in te bouwen bepakking;
- De gevraagde gewichtsverdeling;
- De lengte van de wielbasis;
- Grotere draaicirkel.

Hoewel een alternatief niet is uitgewerkt conform de opgeleverde opdracht, blijkt dat de eisen en wensen van de Aanbestedende Dienst beter tot hun recht komen bij een voertuig met een wielbasis van max 4.100 mm en een 3.500 liter T-tank. Deze aanpassing in de uitgangspunten zijn verwerkt in het Plan van Eisen zoals is gepubliceerd bij deze aanbesteding.

Belangrijke verbeteringen t.o.v. het basisontwerp zijn daarbij:

- Kortere draaicirkel;
- Minder gewicht;
- Betere gewichtsverdeling;
- Verbeterde schanshoek.

Er zijn in de uitwerking van de opdracht geen details bekend gemaakt over de uitvoering, inrichting en afmetingen van de tank, constructie van cabine en of voertuig. Alle aangeleverde informatie is door de Aanbestedende Dienst gebruikt om te komen tot een voor potentiële inschrijvers uitvoerbaar PvE wat aansluit bij de wensen van de Aanbestedende Dienst. De middels de NVI gestelde vragen m.b.t. toestaan van een 'standaard' tank staat haaks op de uitkomsten van de engineeringsoopdracht. Immers een rechthoekige tank is langer en zal, afhankelijk van de positie op het chassis, verder doorlopen naar voren of naar achteren waardoor dit ten koste gaat van het benodigde volume t.b.v. bepakking. Daarmee zou een langere wielbasis nodig zijn. Berekeningen

hebben aangetoond dat een langere wielbasis ook nadelig van invloed is op aslasten, gewichtsverdeling, schanshoek, draaicirkel, etc.

De TS-Combi is, zoals de naam al doet vermoeden, een combinatie voertuig welke geschikt dient te zijn voor inzet in stedelijk gebied c.q. kleine dorpskernen alsmede in het terrein. De VNOG beseft dat er voor een TS-Combi altijd concessies gedaan moet worden tussen een optimaal voor natuurbrand geschikt voertuig en een stadsvoertuig. Het PvE bevat dan ook een zorgvuldig afgewogen geheel van eisen waarbij de concessies in balans zijn met elkaar. De resultaten van de engineeringsoopdracht hebben hierin een belangrijke bijdrage geleverd.

Als bijlages bij deze toelichting zijn opgenomen:

Bijlage A	Engineeringsoopdracht
Bijlage B	Samenvatting blusvoertuigen VNOG
Bijlage C	Ontwerptekening 1 + 2
Bijlage D	Gewichtsberekening

N.B.

In bijlage D zijn de onderwerpen waar mee rekening is gehouden weergegeven, echter zijn de gewichten van de verschillende onderwerpen achterwege gelaten. Wel zijn de gewichten op de voor- en achteras benoemd. De gewichten per onderwerp betreffen bedrijfsgevoelige informatie en is derhalve niet relevant om te delen. Het zou disproportioneel zijn om dit te delen en leidt niet tot andere inzichten daar deze specifiek van toepassing zijn op producten van Inschrijver.

Bijlage A Engineeringsopdracht

Ontwerptekeningen en berekeningen TS-Combi

Datum: 14 oktober 2021

Versie: (1.0)

Zaaknummer: P217/20-5186

Auteur: M. Bosma

Inleiding

De komende jaren staat de vervanging van het voertuigenpark (143 eenheden – zowel blusvoertuigen als specialismen – inclusief bekappingsonderdelen) van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland (VNOG) op basis van het materieel- spreidingsplan op de planning. In het Programma Blusvoertuigen is één van de projecten de vervanging van de huidige blusvoertuigen voor de nieuwe types, te weten:

- TS-Basis 4x2
- TS-Basis 4x4
- TS-Combi.

De TS-Basis4x2 is een blusvoertuig voor stedelijk gebied met een bekapping VNOG. De TS-Combi is een combinatievoertuig voor de basisbrandweezorg en natuurbrandbestrijding. De TS-Basis 4x4 is gelijk aan de TS-Combi echter zonder de natuurbrandspecificaties. De specificaties op hoofdlijn en de aantallen en afnameplanning kunt u in de bijlage vinden.

De VNOG is voornemens om middels één aanbesteding alle drie de type voertuigen in één perceel uit te vragen en te gunnen aan één partij. Het doel is om te komen tot een zo groot mogelijke standaardisatie in de voertuigen door het toepassen van hetzelfde merk chassis en opbouw. Deze standaardisatie is gewenst vanwege een efficiënte inzet en uitwisselbaarheid van de eenheden in de repressieve dienst en om het beheer en onderhoud wellicht in eigen beheer te kunnen gaan uitvoeren. De VNOG is met de voorgenomen aanbesteding dan ook op zoek naar een leverancier die de type voertuigen en de aantallen in de genoemde periode kan leveren.

De opdracht

De VNOG heeft voor de voertuigen het Plan van Eisen gereed en wil deze op hoofdlijnen laten toetsen op haalbaarheid. Hiervoor wil de VNOG ontwerptekeningen en berekeningen laten vervaardigen door maximaal 2 leveranciers van brandweer-voertuigen. De ontwerptekeningen en berekeningen dienen als doel om het Plan van Eisen te verfijnen. Daarnaast kunnen deze als input worden meegeleverd tijdens de marktconsultatie en de voorgenomen aanbesteding.

De ontwerptekeningen en berekeningen voldoen aan de volgende eisen:

- Gebaseerd op de TS-Combi, specificaties in de bijlage;
- Ontwerptekeningen en berekeningen worden intellectueel eigendom van de VNOG;
- Ontwerptekeningen en berekeningen mogen door de VNOG vrij worden ingezet bij toekomstige marktconsultaties en aanbestedingen;
- Ontwerptekeningen en berekeningen zijn vrij van bedrijfslogo's van de leverancier;
- De tekeningen zijn voorzien van een realistische uitzet, maatvoering en technische specificaties / toelichtingen. De ontwerpen zijn op basis van het gehele voertuig en detailtekeningen van cabine, opbouw en ladderrek;
- De berekeningen worden onderbouwd middels een rapportage waarin duidelijk wordt gemaakt welk merk en type voertuig en op hoofdlijnen welke materiaalsoorten worden gebruikt. Daarnaast zijn vooral de gewichtsverdeling en aslasten inzichtelijk gemaakt en onderbouwd. De berekeningen zijn op basis van het gehele voertuig, de cabine, de opbouw, de watertank (inclusief type en positie) en de bekapping;

Het is toegestaan om alternatieven te adviseren als de specificaties niet kunnen worden gehaald. Het toepassingsbereik van de TS-Combi – inzet in landelijk gebied en natuurgebieden – blijft

onverminderd van kracht evenals de normeringen en de specificaties rondom de blusmogelijkheden en dakluiken. Deze adviezen dienen te worden verwerkt in een tweede set ontwerptekeningen en berekeningen. U onderbouwt dan tevens waarom de specificaties zoals opgegeven niet behaald kunnen worden.

De VNOG wil met deze aankondiging leveranciers, welke kunnen voldoen aan de hiervoor genoemde voorwaarden én die kunnen voldoen aan de leveringsomvang en -planning, uitnodigen om:

1. Belangstelling kenbaar te maken voor het willen vervaardigen van ontwerptekeningen en berekeningen.
2. Belangstellenden vragen een offerte uit te brengen voor de ontwerptekeningen en berekeningen. De VNOG stelt maximaal € 15.000 incl. BTW beschikbaar per leverancier.

De VNOG zal na sluitingsdatum van de belangstellingsregistratie het recht behouden om een keuze te maken aan maximaal 2 inschrijvers en de opdracht te verstrekken om de ontwerptekeningen en berekeningen daadwerkelijk te laten vervaardigen. Aan de keuze door de VNOG kan geen bezwaar worden gemaakt. De ontwerptekeningen en berekeningen worden bij de marktconsultatie en bij aanvang van de aanbesteding beschikbaar gesteld zodat elke leverancier over dezelfde informatie beschikt.

Planning

De tijdsplanning is als volgt:

15 oktober 2021	Publicatie belangstellingsregistratie op TenderNed
29 oktober 2021	Sluiting belangstellingsregistratie en indienen offerte
3 november 2021	Gunning opdracht aan maximaal 2 inschrijvers
4 november 2021	09:30 uur toelichtingsgesprek leverancier 1 11:00 uur toelichtingsgesprek leverancier 2
26 november 2021	Indienen ontwerptekeningen en berekeningen door leverancier

Geïnteresseerden vragen wij alvast om rekening te houden met bovenstaande planning en toelichtingsgesprekken.

Contactpersoon VNOG

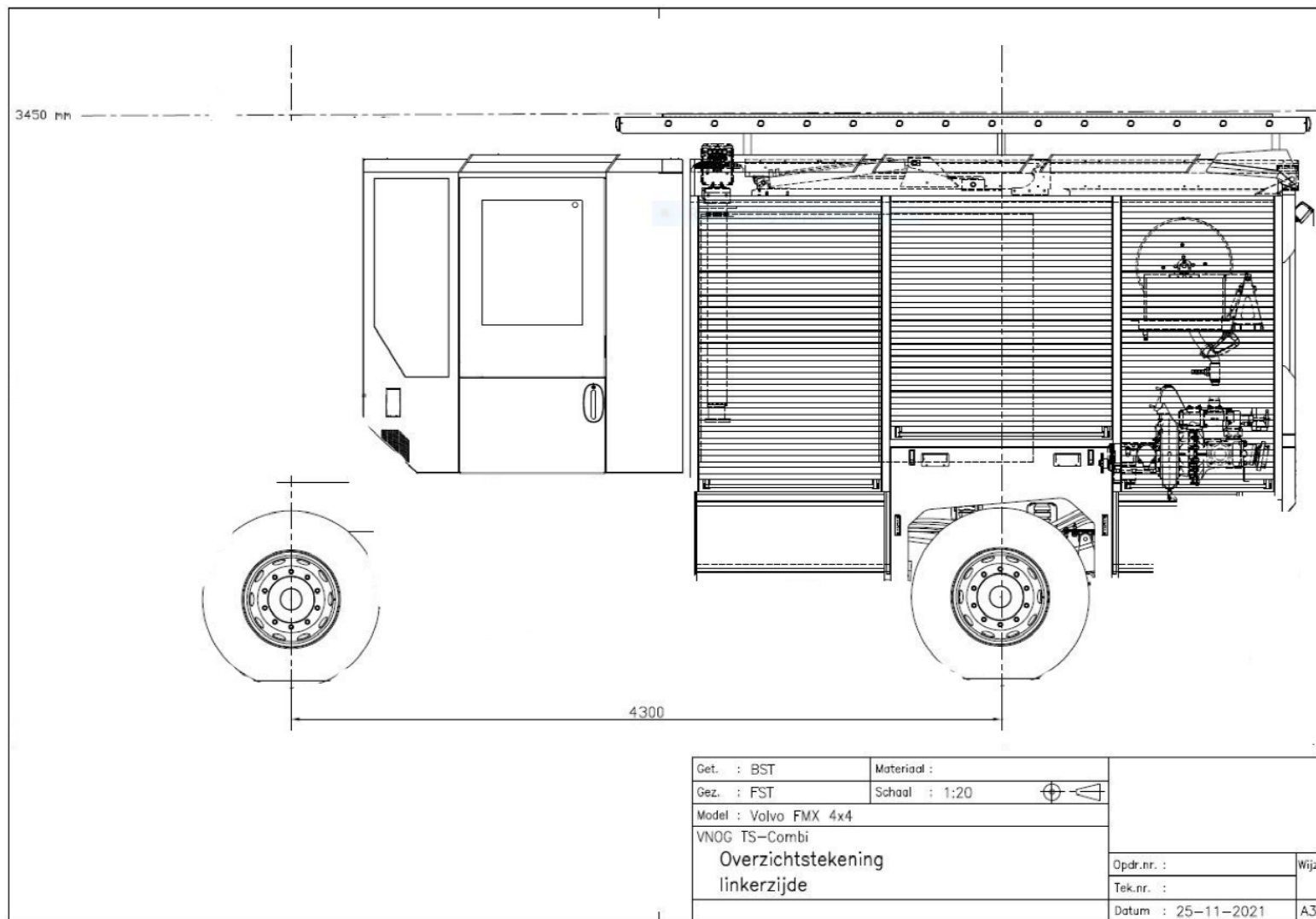
Mark Bosma	Telefoon:	06 – 12 49 61 82
Projectleider	E-mail:	m.bosma@vnog.nl
Cor Scheppink	Telefoon:	06 – 13 50 46 58
Adviseur Inkoop	E-mail:	c.scheppink@vnog.nl

Communicatie aangaande deze aankondiging geschiedt middels TenderNed.

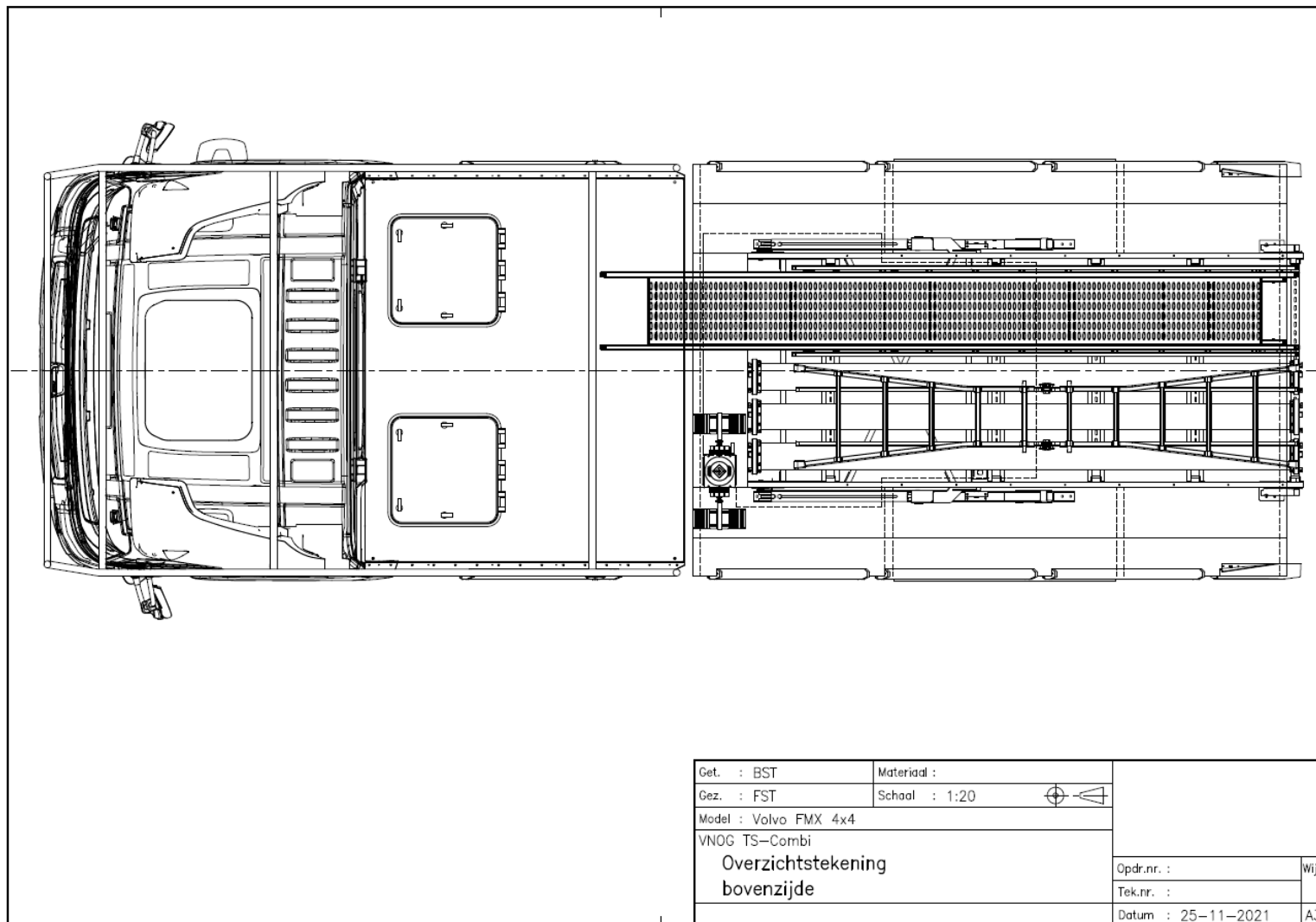
Bijlage B Samenvatting blusvoertuigen

Omschrijving	TS-Basis 4x2	TS-Basis 4x4	TS-Combi
Type	Tankautospuiter	Tankautospuiter	Tankautospuiter
Taakstelling	Basisbrandweezorg	Basisbrandweezorg	Basisbrandweezorg Natuurbrandbestrijding
Aantal	46	8	21
Levering 2023	1	1	1
Levering 2024	19	0	15
Levering 2025	12	5	3
Levering 2026	14	2	2
Inzetgebied	Stedelijk	Stedelijk + buitengebied	Stedelijk + terrein
Zitplaatsen	2 + 2 + 3	2 + 2 + 3	2 + 2 + 3
Dakluiken	Nee	Nee	Ja
Norm chauffeurscabine	ECE R29/3	ECE R29/3	ECE R29/3
Norm manschappencabine	ECE R29/3	ECE R29/3	ECE R29/3
Norm gehele voertuig	NEN-EN-1846 I, II en III	NEN-EN-1846 I, II en III	NEN-EN-1846 I, II en III
Opbouw	7-luiks	7-luiks	7-luiks
Motorvermogen	14-15 kW/ton GVW	16 kW/ton GVW	16 kW/ton GVW
Aandrijflijn	Achterwiel aandrijving	Vierwiel aandrijving	Vierwiel aandrijving
Assen	2, gewichtsverdeling 50/50	2, gewichtsverdeling 50/50	2, gewichtsverdeling 50/50
Terreinreductie(s)	Nee	Ja	Ja
Sper (differentieel)	Achteras	Achter- en vooras + langssper	Achter- en vooras + langssper
Ver snellingsbak	Automatisch schakelend met brandweersoftware	Automatisch schakelend met brandweersoftware	Automatisch schakelend met brandweersoftware
Vering	Parabool of Parabool en lucht geveerd achter	Parabool voor en achter	Parabool voor en achter
Watertank	2.500 liter	4.000 liter	4.000 liter
Pomp LD	3.000 l/min bij 10 bar	3.000 l/min bij 10 bar	3.000 l/min bij 10 bar
Pomp HD	Nee	Nee	Nee
Rijdend blussen	Nee	Nee	Ja
Persuittaten LD	1 voorzijde 1 achterzijde (7 bar) 2+2 zijkanen	1 voorzijde 1 achterzijde (7 bar) 2+2 zijkanen	1 voorzijde 1 achterzijde (7 bar) 2+2 zijkanen
Werkhassel LD	60 meter 250 l/min bij 6 bar	60 meter 250 l/min bij 6 bar	60 meter 250 l/min bij 6 bar
Dakmonitor	Nee	Nee	2x 120-450 l/min
Frontmonitor	Nee	Nee	1x 450 – 1.100 l/min
Ondersproeiers	Nee	Nee	3x in voorbumper 2x 1 voor achterwielen 1x wokkel onderzijde
Birdview camera	Ja	Ja	Ja
Verlichting	Lichtmast 40.000 lumen Led-bar 20.000 lumen	Lichtmast 40.000 lumen Led-bar 20.000 lumen	Lichtmast 40.000 lumen Led-bar 20.000 lumen
Ademluchtringleiding	Nee	Nee	Ja
Bepakking	VNOG-bepakingslijst +/- 1.400 kilo	VNOG-bepakingslijst +/- 1.400 kilo	VNOG-bepakingslijst +/- 1.400 kilo
Bijzonderheden	-	-	Hittebescherming en takkenscherp

Bijlage C Ontwerpschets 1



Bijlage C Ontwerpschets 2



Bijlage D Gewichtsberekening

Gewichtsberekening				
Klant	VNOG	Datum	25-11-2021	
Type voertuig	TS-Combi	Gewicht	GVW	Technisch
Merk chassis	Volvo	Vooras kg	5538	10000
Type chassis	FMX 4x4	Achteras kg	2343	13000
Wielbasis (mm)	4300	Totaal kg	7881	21500
Belastingen				
Omschrijving	Gewicht (kg)	Vooras	Achteras	Afstand tov. achteras (mm)
eigen gewicht vooras	5538	5538	0	4300
eigen gewicht achteras	2343	0	2343	0
chassis				
uitlaatbox verwijderen				
uitlaatbox nieuwe positie				
brandstoftank + 160 ltr brandstof				
ad-blue 48 ltr				
slee pogen voorzijde				
slee pogen achterzijde				
hydraulische installatie				
hydrauliektank + inhoud				
cabine				
manschappencabine Z-Cab XL				
aanbouwflens Volvo				
cabine instappen li + re				
takkenbescherming cabine				
zitting bevelvoerder				
zitplaatsen mansch. cabine voor				
zitplaatsen mansch. cabine achter				
inrichting bestuurderscabine				
inrichting manschappencabine				
opbouw				
hulpframe				
opbouw Alpas 3				
opstapklep spatbord li + re				
opstapklep kast 7				
ladderrek				
ladderrek pomp				
inrichting opbouw				

blusinstallatie					
bluspomp FPN 10-3000-2H					
watertank					
water 4008 ltr					
leidingwerk pompruimte					
haspel kast 7					
dakmonitoren + leidingwerk					
frontmonitor + leidingwerk					
bodemsproeiers + leidingwerk					
elektro					
lichtmast					
elektro componenten chassis					
elektro componenten cabine					
elektro componenten opbouw					
bepakking					
bepakking bestuurderscabine					
bepakking mansch. cabine voor					
bepakking mansch. cabine achter					
bepakking kast 1 & kast 2					
bepakking kast 3 & kast 4					
bepakking krattenframe					
bepakking kast 5 & kast 6					
bepakking kast 7					
bepakking ladderrek					
bemanning					
bemanning bestuurderscabine					
bemanning middenbank					
bemanning achterbank					
onvoorzien					
			Voor		Achter
Totaalgewicht	19716	kg	8426	kg	11290 kg
Gewichtsverdeling voor- en achteras			42,7%		57,3%
Belasting t.o.v. GVW	91,7%		84,3%		98,2%
Restant laadvermogen t.o.v. GVW	1784	kg	1574	kg	210 kg
Positie zwaartepunt t.o.v. hart achteras					1838 mm