

Nota van Inlichtingen 1

Europese openbare aanbesteding

Levering elektrische vrachtwagens

Datum: 7 februari 2025
Versie: 1.0
Status: Definitief
Kenmerk: EA-logistieke voertuigen-VRHM-2025
Auteur: Niels Karremans

Inleiding

Deze Nota van Inlichtingen is opgesteld om te reageren op door Ondernemers ingediende vragen en/of wijzigingsvoorstellen. Ook doet de Aanbestedende dienst (mogelijk) één of meerdere mededelingen uit eigen beweging. Deze Nota van Inlichtingen maakt integraal onderdeel uit van de Aanbestedingsdocumenten. Indien het gestelde in deze Nota van Inlichtingen strijdig is met het gestelde in eerder beschikbaar gestelde Aanbestedingsdocumenten prevaleert het gestelde in deze Nota van Inlichtingen.

Mededelingen

Nr.	Onderwerp	Mededeling
M1	Aangepaste Aanbestedingsdocumenten	De beantwoording van de vragen in deze Nota van Inlichtingen leidt tot aanpassingen in een aantal Aanbestedingsdocumenten. Gelijktijdig met de publicatie van de Nota van Inlichtingen zijn van de volgende documenten nieuwe versies (v1.1) beschikbaar gesteld: - Bijlage 07 – Programma van Eisen - Bijlage 08 - Koop en leveringsovereenkomst elektrische vrachtwagens (ARIV 2018) - Bijlage 10 – Beschrijving praktijktest (aanpassingen in de documenten 10.1, 10.2 en 10.3) Van de betreffende documenten is zowel een versie met wijzigingen bijhouden als een schone versie beschikbaar gesteld. In de versie met wijzigingen bijhouden zijn de wijzigingen herkenbaar weergegeven met een verwijzing naar de vraag of vragen waar de wijziging uit voortkomt. In de schone versie zijn de wijzigingen geaccepteerd. In geval van eventuele tegenstrijdigheden prevaleert de schone versie. De documenten waarin de wijzigingen herkenbaar zijn weergegeven zijn samengevoegd in een zip-bestand genaamd "Aanbestedingsdocumenten met wijzigingen Nota 1" De oorspronkelijk beschikbaar gestelde versies van bovenvermelde documenten hebben op TenderNed de status vervallen gekregen.

Vragen en antwoorden

Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
V1	Bijlage 10.1	De bakwagens die bij commerciële organisaties in gebruik zijn zijn in de regel langer dan 7500mm. Wij verzoeken u dan ook om deze lengte voor de praktijktest los te laten om zo een passend voertuig te kunnen demonstreren.	De betreffende eis in bijlage 10.1 wordt aangepast naar onderstaande tekst: “De lengte van het demo-voertuig bedraagt minimaal 6500 mm en maximaal 8500 mm” Zie ook het antwoord op vraag V4.
V2	Bijlage 10.2	U noemt als beoordelings onderdeel het navigatiesysteem. Aangezien dit altijd een optie is die naar wens van de klant gekozen wordt is de kans groot dat op het aangeboden voertuig dit niet aanwezig is. Hierdoor wordt de inschrijver die dit toevallig niet kan laten zien benadeeld. Wij verzoeken u dit gedeelte buiten de beoordeling te houden.	Het navigatiesysteem vervalt als te beoordelen criterium. De bijlagen 10.2 en 10.3 zijn hierop aangepast. De aanbestedende dienst heeft naar aanleiding van de gestelde vraag eis 2.7.21 toegevoegd aan het Programma van Eisen. De eis is als volgt geformuleerd: <i>“De voertuigen dienen te zijn voorzien van een Apple Carplay systeem.”</i>
V3	Bijlage 10.1	Als wij uw beschrijving van de praktijktest goed begrijpen wilt u de demo voertuigen een hele week tot uw beschikking hebben? Dit lijkt ons niet erg reëel. Het is namelijk niet heel gebruikelijk om een dergelijk voertuig in exact de juiste uitvoering als een demo voertuig op voorraad te hebben die ook net die week beschikbaar is. Ook worden dit soort voertuigen niet op voorraad gebouwd en zijn altijd klant specifiek. In de praktijk komt het er dus op neer dat de inschrijver een voertuig zal moeten gaan lenen bij een klant. Het is daarbij niet realistisch om dat voertuig een hele week te kunnen gebruiken en deze zomaar zonder begeleiding uit te lenen voor een praktijkbeoordeling. Indien u prijs stelt op een inschrijving van onze organisatie verzoeken u om de praktijktest zoals gebruikelijk bij aanbestedingen voor dergelijke voertuigen te beperken tot één werkdag.	De Aanbestedende dienst gaat akkoord met het voorstel om het beschikbaar stellen van het demo-voertuig voor de praktijktest te beperken tot één werkdag. Daar het aantal Inschrijvingen op dit moment nog onbekend is reserveert de Aanbestedende dienst wel twee dagen voor het uitvoeren van de praktijktest. De tekst in bijlage 10.1 is naar aanleiding van het antwoord op deze vraag aangepast.
V4	PVE 2.2.5	Als gevolg van het aantal accu's kunnen we niet binnen de gevraagde lengte blijven. Wij verzoeken u de eis te verruimen tot maximaal 7700mm.	Eis 2.2.5 wordt als volgt aangepast: <i>“De lengte van de logistieke voertuigen bedraagt minimaal 6500 mm en maximaal 8500 mm”.</i>

V5	PVE 2.2.6	U vraagt hier een erg korte wielbasis voor een bakwagen welke bij de gevraagde accu capaciteit niet mogelijk is door de benodigde ruimte voor de accu's. Wij verzoeken u vriendelijk akkoord te gaan met een wielbasis van 4300mm.	Eis 2.2.6 wordt als volgt aangepast: <i>“De wielbasis van de logistieke voertuigen is maximaal 4500 mm.”</i>
V6	PVE 2.7.14	Elektrisch verstelbare stoelen zijn niet algemeen gangbaar in de door u gevraagde logistieke voertuigen. Wij verzoeken u vriendelijk om ook handmatig verstelbare stoelen toe te staan.	Eis 2.7.14 wordt als volgt aangepast: <i>“De zitplaats voor de bestuurder is verend uitgevoerd en heeft een instelmogelijkheid voor:</i> - de zithoogte; - de zitdiepte; - de zithoek; - de hoek van de rugleuning; - de hoofdsteun. <i>De instelmogelijkheid mag zowel elektrisch als (deels) handmatig zijn.”</i>
V7	PVE 2.7.1	De gevraagde hoogte is bij de meeste dagcabine's niet leverbaar aangezien er in een dagcabine geen stahoogte nodig is. Wij verzoeken u daarom om een slaapcabine met de gevraagde hoogte te mogen aanbieden.	De Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met het aanbieden van een slaapcabine. Welke zijn de eisen 2.7.1. en 2.7.2 als volgt aangepast: Eis 2.7.1: <i>“De logistieke voertuigen dienen te zijn uitgerust met een dagcabine die ruimte biedt aan twee personen (de chauffeur en één rijder). De hoogte van de cabine bedraagt minimaal 1600 mm (gemeten van vloer tot plafond).”</i> Eis 2.7.2: <i>“De diepte van de cabine bedraagt minimaal 1700mm (gemeten van voorruit tot achterschot).”</i> Vanwege de aanpassing van de maximale hoogte van de cabine is eis 2.2.2 als volgt aangepast: <i>“De opbouw mag maximaal 300 mm hoger zijn dan het dak van de cabine.”</i>
V8	PVE 2.6.3	Wat verstaat u onder contourverlichting? Toevoegde rode verlichting mag niet zomaar meeknipperen volgens de wegenverkeerswet. De oranje zijmarkeringsverlichting langs	Met contourverlichting wordt verlichting bedoeld om de contour van het voertuig te markeren. De Aanbestedende dienst is zich ervan bewust dat rode verlichting niet mag meeknipperen. Eis 2.6.3 is als volgt aangepast:

		de gehele zijkant knippert overigens wel mee met richting aangeven. Wij verzoeken u te volstaan met deze uitvoering.	<i>“De voertuigen dienen te zijn uitgevoerd met contourverlichting aan de achterzijde van de bak.”</i>
V9	PVE 2.5.4	Op basis van het gewicht kan een bredere band op de vooras noodzakelijk zijn. Graag uw bevestiging dat dit wel toegestaan is.	De Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. Eis 2.5.4 wordt als volgt aangepast: <i>“Alle banden dienen in dezelfde merk/type te zijn uitgevoerd (met uitzondering van het type verschil tussen stuuras en aangedreven as).”</i>
V10	PVE 2.4.5	Bij de meeste merken is het gevraagde niet mogelijk. Wij verzoeken u vriendelijk om de eis aan te passen naar een meer gangbare minimale waarde van 250kW.	De Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. Eis 2.4.5 wordt als volgt aangepast: <i>“De logistieke voertuigen dienen geschikt te zijn voor snel laden met 250 kW”.</i>
V11	PVE 2.3.2	Het gevraagde is niet mogelijk bij een elektrische vrachtwagen, de technische topsnelheid is 90 km/h. Wij verzoeken u vriendelijk hiermee akkoord te gaan.	De Aanbestedende dienst gaat hier niet mee akkoord. De eis wordt ongewijzigd gehandhaafd. Zoals beschreven in paragraaf 1.2 van het Programma van Eisen dienen de voertuigen geschikt te zijn om voor prio 1 en prio 2 ingezet te worden. Dit stelt eisen aan de vereiste topsnelheid.
V12	PVE 2.2.14	U vraagt een erg hoge waarde voor een wegvoertuig wat alleen met een hoog chassis en hoge banden haalbaar is. Dit zorgt oa voor een hogere instap. Wij verzoeken u de eis bij te stellen naar 13 graden.	De Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. Eis 2.2.14 is als volgt aangepast: <i>“De afrijdhoek aan de voorzijde bedraagt bij volle belasting minimaal 13 graden.”</i>
V13	PVE 2.12.8	Wij begrijpen niet wat u in deze eis bedoeld. Omdat het via tekst ook moeilijk te verduidelijken is verzoeken wij u vriendelijke om een afbeelding of video te delen om te verduidelijken wat u precies bedoeld. Het is anders niet mogelijk om de juiste aanbieding te maken.	Door middel van onderstaande foto verduidelijkt de Aanbestedende dienst eis 2.12.8. 

			Volledigheidshalve merkt de Aanbestedende dienst op dat de bovenstaande foto geldt als voorbeeld van de bedoelde functionaliteit. Ook benadrukt de Aanbestedende dienst dat de laadklep zowel aan de achterzijde als aan de zijkanten dient te zijn voorzien van een rand die functioneel vergelijkbaar is met bovenstaande afbeelding.
V14	PVE 2.11.7	Het is alleen mogelijk om dezelfde stangen zowel staand als liggend te gebruiken als de hoogte gelijk is aan de breedte van de laadbak. Dit wordt echter bemoeilijkt door uw eis 2.2.2 waarin u de hoogte van de bak relateert aan de hoogte van de cabine. Wij verzoeken u twee sets stangen in twee lengtes toe te staan indien de laadbak niet even hoog als breed mag zijn.	De Aanbestedende dienst gaat daar niet mee akkoord. Het verschil tussen de hoogte en de breedte van de laadbak is zodanig dat met verstelbare stangen kan worden gewerkt. Onderstaand een afbeelding van een voorbeeld van een dergelijke verstelbare stang. 
V15	PVE 2.11.6	U vraagt om rails op de vloer. Dienen deze ook op het plafond gemonteerd te worden?	De rails dient inderdaad ook op het plafond te worden gemonteerd. Eis 2.11.6 wordt als volgt aangepast: <i>“De opbouw dient van binnen te zijn voorzien van drie vastzetsystemen (rails) op zowel de vloer als aan het plafond voor verticale fixering door middel van stabilisatiestangen. De vastzetsystemen dienen tevens geschikt te zijn voor het vastzetten van lading door middel van mee te leveren spanbanden. De vastzetsystemen dienen te zijn aangebracht in het (denkbeeldige) hart van de Europallets.”</i>
V16	PVE 2.11.2	U geeft aan dat er geen hout in de opbouw verwerkt mag worden. Het is echter wel gebruikelijk om de vloer in hout uit te voeren aangezien dit de sterkte oplossing is. Graag uw	De Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. Eis 2.11.2 is als volgt aangepast:

		bevestiging dat dit akkoord is, uiteraard voorzien van de aluminum afwerking uit eis 2.11.11	<i>“De opbouw dient uitgevoerd te worden als een kastopbouw waarbij de achterzijde voorzien is van een hydraulische laadklep. De opbouw dient te zijn uitgevoerd in aluminium lamellen of in plywood. In de vloer mag hout worden verwerkt met een aluminium afwerking (zie eis 2.11.11). De dakconstructie dient zodanig te zijn dat de fixeer stangen het dak niet doen doorbuigen ”</i>
V17	PvE eis 2.4.2	U vraagt voor de relatief kleine logistieke voertuigen een grote geïnstalleerde accucapaciteit. Onze elektrisch aangedreven vrachtwagens hebben een zeer efficiënte aandrijflijn met een grote netto bruikbare accucapaciteit, waarmee 300 km gereden kan worden bij een kleinere geïnstalleerde bruto accucapaciteit. Staat u toe dat de voertuigen met een bruto geïnstalleerde accucapaciteit van minimaal 335 kWh geleverd worden?	De Aanbestedende dienst wil een significant hogere actieradius dan 300 kilometer en heeft om die reden bewust gekozen voor een relatief hoge accucapaciteit. Hieraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag: - Lagere actieradius bij lage temperaturen (wintertijd); - Degradatie van de accucapaciteit in de tijd; - Secundaire inzet van de logistieke voertuigen (paragraaf 1.2 van het Programma van Eisen); - Mogelijk andere inzet van de voertuigen in de toekomst. De Aanbestedende dienst is wel bereid om de accucapaciteit iets te verlagen. Eis 2.4.2 wordt als volgt aangepast: <i>“Het accupakket van de logistieke voertuigen beschikt over een minimale geïnstalleerde capaciteit van 500kWh.”</i>
V18	PvE eis 2.4.6	Indien u inderdaad bedoelt, dat de logistieke voertuigen geschikt dienen te zijn voor 22 kW AC laden, verzoek ik u ook toe te staan dat de voertuigen alleen DC geladen kunnen worden. Onze elektrisch aangedreven vrachtwagens kunnen alleen DC geladen worden. Ons inziens heeft AC laden bij een vrachtwagen weinig toegevoegde waarde, omdat het zeer lang duurt voordat de accu's opgeladen zijn.	De Aanbestedende dienst gaat hiermee akkoord. Eis 2.4.6 wordt als volgt aangepast: <i>“De logistieke voertuigen dienen geschikt te zijn voor DC laden met 22 kW”.</i>
V19	PvE eis 2.4.6	U stelt dat de logistieke voertuigen geschikt dienen te zijn voor normaal laden 22 kW. Bedoelt u hiermee dat de voertuigen via een AC-aansluiting 22 kW moeten kunnen laden?	Zie het antwoord op vraag V18.

V20	Levertijd	De door u gesteld maximale levertijd van 31-12-2025 is niet haalbaar. Wij verzoeken u de uiterste levertijd op 31-12-2026 te stellen.	De Aanbestedende dienst gaat niet akkoord met de voorgestelde uiterste levertijd, maar is wel bereid om de levertijd te verruimen tot 30 juni 2026. Artikel 3.1 van de koop- en leveringsovereenkomst is dienovereenkomstig aangepast.
V21	eisen omtrent de praktijktest	Wat u hier vraagt is zeer lastig te realiseren. Op dit moment zijn BEV voertuigen bij verschillende chassisleveranciers nog zeer schaars. Een demo is dus lastig te vinden omdat deze rijden bij onze klanten en zij ze niet voor een week uit kunnen/willen plannen. Daarnaast eist u dat het voertuig aan zeer specifieke eisen voldoet wat de spoeling nog dunner maakt. Wij kunnen u een week met een voertuig laten rijden welke lijkt op het aan te bieden voertuig op gebied van cabine en aandrijflijn echter niet met hetzelfde geïnstalleerde vermogen en een grotere laadbak.	Voor een relevante praktijktest is het van belang dat de demo-voertuigen representatief zijn. Vandaar dat er eisen worden gesteld aan het demo-voertuig. De Aanbestedende dient heeft een aantal aanpassingen gedaan aan de praktijktest en de voorwaarden die aan de demo-voertuigen worden gesteld. Zie de antwoorden op de vragen V1, V2 en V3.
V22	2.5.4	Wij gaan er vanuit dat de stuuras ivm hoger laadvermogen een andere banden maat mag hebben welke past bij de maximum vooraslast. Wel gaan wij uit van een nagenoeg gelijke rolomtrek. Graag uw bevestiging.	Zie het antwoord op vraag V9.
V23	2.4.4	U stelt hier dat de accucapaciteit na 8 jaar nog 60% moet zijn. Bij Trucks bereiken batterijen bij 80% van het nieuw geïnstalleerde vermogen end of life. Daarna kunnen ze nog in andere toepassingen gebruikt worden zoals bijvoorbeeld stationaire batterij maar zijn ze niet meer geschikt als aandrijf batterij. Betreft het hier een ommissie en bedoeld u 80%?	Eis 2.4.4 wordt als volgt aangepast: <i>“Het accupakket dient 8 jaar na ingebruikname nog minimaal 75 % van de oorspronkelijke capaciteit te leveren”.</i>
V24	2.4.2	U eist hier een minimaal geïnstalleerde capaciteit van 540kWh. Wij verzoeken u een geïnstalleerde capaciteit van 520kWh toe te staan. Door een hogere "SOC window" kan met minder geïnstalleerde batterijcapaciteit een hogere effectieve batterij capaciteit gehaald worden. Graag uw teosatemming voor	Zie het antwoord op vraag V17.
V25	PVE	Eis 2.2.3: De breedte van de logistieke voertuigen is maximaal 2550 mm, met uitzondering van de spiegels en breedtelichten. De logistieke voertuigen hebben de grootste breedte ter hoogte van de voorspatborden. U benoemd hier dat de grootste breedte ter plaatse van de voorspatborden is. Dit is niet helemaal duidelijk. Meestal zijn bij een vrachtauto de voorspatborden wel het breedste punt	De zin “De logistieke voertuigen hebben de grootste breedte ter hoogte van de voorspatborden.” komt te vervallen bij eis 2.2.3.

		van de cabine, Maar dit is zelden 2.550 mm. 95% van de laadbakken in Nederland zijn uitwendig wel 2.550 mm. en zijn ook het breedste punt van de vrachtwagen. tevens vraagt u in eis 2.11.4 dat er 3 europallets in de breedte naast elkaar kunnen staan met voldoende manoeuvreerruimte. Ook hier past een uitwendige breedte van de laadbak van 2.550 mm bij. Vraag: bedoelt u met deze eis dat de laadbak niet breder mag zijn dan de breedte over de voorspatborden, of mogen de voorspatborden (iets) smaller zijn en mag de laadbak dan 2.550 mm uitwendig breed zijn?	
V26	2.6 Eisen met betrekking tot voertuigverlichting	Eis 2.6.4: De logistieke voertuigen dienen te zijn uitgerust met witte LED schijnwerpers aan de zijkanten en de achterzijde die worden ingeschakeld als het voertuig in zijn achteruit wordt gezet. Vraag: kunt u aangeven hoeveel schijnwerpers u totaal wilt, en op welke plek gemonteerd? Voor of achter, links, rechts, onder boven?	De Aanbestedende dienst heeft ter verduidelijking de betreffende eis als volgt aangepast: <i>“De logistieke voertuigen dienen te zijn uitgerust met witte LED schijnwerpers aan de zijkanten en de achterzijde die worden ingeschakeld als het voertuig in zijn achteruit wordt gezet. De LED schijnwerpers dienen aan de onderzijde gemonteerd te zijn en hebben als doel de omgeving te verlichten ten behoeve van het manoeuvreren van het voertuig.”</i>
V27	2.11 Eisen ten aanzien van de opbouw	Eis 2.11.3: De lengte van de laadruimte in de opbouw is minimaal 5000 mm. Vraag: bedoelt u hiermee de inwendige of de uitwendige lengte?	Eis 2.11.3 wordt als volgt aangepast: <i>“De lengte van de laadruimte in de opbouw is inwendig minimaal 5000 mm.”</i>
V28	2.12 Eisen aan de laadklep	Eis 2.12.3: De laadklep dient van binnenuit bediend te kunnen worden met een handbediening om de klep omhoog en omlaag te bewegen en dient te zijn voorzien van een draadloze afstandsbediening. U benoemt hier een draadloze afstandsbediening. Deze is niet toegestaan aangezien de chauffeur dan de laadklep zou kunnen bedienen terwijl hij er geen zicht op heeft. Dit zou eventueel ook per ongeluk kunnen gebeuren door het onbedoeld aanraken van de bedieningsknoppen. En dit kan leiden tot gevaarlijke situaties voor het overige verkeer of omstanders.	Een draadloze afstandsbediening voor het bedienen van de laadklep is naar oordeel van de Aanbestedende dienst wel toegestaan. De betreffende eis wordt ongewijzigd gehandhaafd.

		Vraag: wilt u de eis aanpassen naar - De laadklep dient van binnenuit en op de laadklep bediend te kunnen worden met een handbediening aan krulsnoer om de klep omhoog en omlaag te bewegen.	
V29	2.12 Eisen aan de laadklep	Eis 2.12.6: De laadklep dient te zijn voorzien van containersteunen op 350 mm van de rand van de klep. Vraag: bedoelt u hier opklapbare rolstops mee?	Zie het antwoord op vraag V13.
V30	2.14 Eisen met betrekking tot kleurstelling, conservering en striping	Eis 2.14.8: Gebruikte kitsoorten dienen qua kleur overeen te komen met de aangrenzende kleur De gehele opbouw is rood, en zover wij weten bestaat er geen rode kit met de kwaliteit zoals wij deze eisen voor dit soort opbouwen. Indien zichtbaar gebruiken wij hier zwarte kit. Vraag: mogen we op de opbouw zwarte kit gebruiken?	Eis 2.14.8 wordt als volgt aangepast: <i>“Gebruikte kitsoorten dienen qua kleur overeen te komen met de aangrenzende kleur, dan wel zwart te zijn.”</i>
V31	2.11 Eisen ten aanzien van de opbouw	Eis 2.11.2: De opbouw dient uitgevoerd te worden als een kastopbouw waarbij de achterzijde voorzien is van een hydraulische laadklep. De opbouw dient te zijn uitgevoerd in aluminium lamellen. Er mag in de opbouw geen hout zijn verwerkt. U eist hier: De opbouw dient te zijn uitgevoerd in aluminium lamellen. Tegenwoordig worden dit soort opbouwen in plywood geleverd omdat dit een aantal voordelen heeft. Wij leveren ook laadbakken aan andere veiligheidregio's en deze zijn ook gebouwd met plywood wanden. Wij kunnen ons geen reden bedenken waarom u geen laadbak met plywood wanden zou willen hebben? Vraag: wilt u de eis aanpassen naar wanden gebouwd in aluminium lamellen of plywood. Of wilt u minimaal toelichten waarom u aluminium lamellen eist?	De Aanbestedende dienst heeft besloten om ook plywood toe te staan. De aanpassing is verwerkt in eis 2.11.2.
V32	2.11 Eisen ten aanzien van de opbouw	Zie eis 2.11.2. U stelt geen eisen aan de constructie van het dak? Vraag: wilt u aangeven aan welke eisen de dakconstructie dient te voldoen?	De functionele eisen aan de dakconstructie zijn opgenomen in de aangepaste eis 2.11.2.
V33	Scope opdracht	Het is inschrijver niet gelukt te achterhalen hoeveel voertuigen u wenst af te nemen. Kunt u daar duidelijkheid over geven?	Zoals beschreven in de eerste zin van paragraaf 1.1 van het Beschrijvend document en in de eerste zin van de inleiding van het Programma van Eisen gaat het om de levering van twee elektrische vrachtwagens.

V34	Gunningscriteria	Binnen de gunningscriteria worden de eigenschappen van de het electrisch aangedreven voertuig zeer beperkt beoordeeld. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de verwachte actieradius, posities laadaansluiting, elektrische oplaadcapaciteit, oplaadkarakteristiek, laaadvermogen in laadbak, etc. Staat u ervoor open de gunningscriteria heroverwegen/uitbreiden?	Nee, daar staat de Aanbestedende dienst niet voor open. De eigenschappen die voor de Aanbestedende dienst van het grootste belang zijn staan opgenomen in het Programma van Eisen.
V35	PvE - eis 2.8.5	U eis bij de camera's een voorzien van bescherming tegen beschadiging door boomtakken. Ons camera systeem heeft camera-armen die bestand zijn tegen lichte takken en bij een grote impact klappen de steunen naar voren en ook naar achteren. Wilt u hierom de eis van een bescherming laten vervallen?	Als de door de vragensteller beschreven functionaliteit van de camera-armen een aantoonbaar effectieve methode is om de camera's te beschermen tegen beschadiging door boomtakken wordt hiermee aan de gestelde eis voldaan. De betreffende eis wordt niet aangepast.
V36	PvE - eis 2.8.4	U eist een 360 graden camera systeem. Het spiegelvervangsysteem dat wij leveren biedt deze functionaliteit reeds af-fabriek. Gaat u akkoord met levering van het af-fabriek systeem?	Als het af-fabriek systeem voldoet aan het gestelde in eis 2.8.4 wordt hiermee aan de eis voldaan. Als aan de eis wordt voldaan, dan is dit akkoord voor de Aanbestedende dienst.
V37	PvE eis 2.8.1-4	De hoofdspiegels zijn vanaf de bestuurdersplaats elektrisch bedienbaar en voorzien van verwarming. Alle spiegels dienen vanaf de bestuurdersplaats goed zichtbaar te zijn voor de chauffeur, ook als de rijdersplaats bezet is. De logistieke voertuigen dienen te zijn voorzien van een 360 graden camerasysteem met kleurenmonitor. Wanneer de achteruit versnelling gekozen is, wordt op het scherm het beeld van de 360 graden camera met ondersteunende beeldlijnen getoond. Af fabriek kunnen we nu ook de voertuigen bestellen met 6 camera's zonder spiegels. Voordeel: • 3 schermen, ipv 6 spiegels en nog een scherm voor de 360 graden Bird view • Maximaal zicht rond het voertuig, onder alle omstandigheden en geen blinde hoek • Camera consoles kunnen in geval van takken met de rijrichting meebewegen • Positieve impact op het brandstof verbruik Is dit akkoord?	Nee. De Aanbestedende dienst gaat hier niet mee akkoord. De voertuigen dienen te zijn uitgevoerd met fysieke spiegels.
V38	PvE - eis 2.7.1/2	De logistieke voertuigen dienen te zijn uitgerust met een dagcabine die ruimte biedt aan twee personen (de chauffeur en één rijder). De hoogte van de cabine bedraagt minimaal	Zie het antwoord op vraag V7.

		1800mm (gemeten van vloer tot plafond). U heeft het over een dag cabine, dan is een hoogte van 1800 mm en een diepte van 1800 mm wel erg ruim bemeten, dit zijn maten van een hoge slaapcabine. Regulier zijn de maten van een dag cabine : diepte van 1700 mm en een hoogte van 1600 mm, is dit akkoord?	
V39	PvE - eis 2.3.1	De aandrijving levert minimaal 1,7 pk per 100 kg GLM. Het voertuig is in staat om met volledige bemensing en 6.000 kg belading op een vlakke en verharde weg van 0 tot 65 km/uur te accelereren binnen 20 seconden. De afkorting GLM, bedoelen jullie hiermee het GVW van het voertuig?	Met GLM wordt "Gross Laden Mass" bedoeld. Dit is gelijk aan het GVW (Gross Vehicle Weight).
V40	Laadinfrastructuur	U heeft het over een oplaadvermogen van 22kW, maar dan heeft u het over AC lading. Alle trucks worden uitgevoerd met DC laadaansluiting en dat start bij 40kW. Is er een mogelijkheid om de laadinfra aan te passen naar DC lading? Dan kunnen we van 40Kw tot 375 kW laden.	Zie het antwoord op vraag V18.
V41	Praktijktest	Wij hebben geen vergelijkbare demo bakwagen elektrisch om te testen, maar wel een truck met vergelijkbare drive line. Is het goed als we naast de elektrische truck ook een bakwagen met dieselmotor aanleveren als demo. Deze bakwagen heeft een vergelijkbare cabine, laadbak met laadklep zoals gevraagd in het PVE?	Nee. Dit is onvoldoende representatief om het aangeboden voertuig tijdens de praktijktest te beoordelen.