



axira
vernieuwing in ambulancezorg

2e Nota van Inlichtingen

Coöperatie Axira

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Het leveren van uniforme ALS ambulances"

Datum: 5 september 2025

Deze nota van inlichtingen is opgesteld naar aanleiding van vragen, gesteld door verschillende aanvragers. Enkele vragen zijn mogelijk meerdere malen gesteld en deze zijn dan ook meerdere malen opgenomen in deze nota om kenbaar te maken dat deze vragen op dezelfde wijze zijn geïnterpreteerd.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord																										
1	00 - Leidraad	4	Planning	<p>In de leidraad is de planning reeds aangepast van week 10 van 2026 naar week 16 van 2024. Wij merken echter op dat een start van de POC-bouw in week 48 van 2025, kort na de verificatievergadering in week 46, in de praktijk lastig uitvoerbaar is. Eventuele wijzigingen vanuit de verificatievergadering moeten immers nog bij de basisvoertuigfabrikanten worden verwerkt, waarvoor een doorlooptijd noodzakelijk is.</p> <p>Daarnaast is er, gezien de eerste serielevering in 2027, voldoende ruimte om de POC zorgvuldig voor te bereiden, wijzigingen tijdig door te voeren en het voertuig uitvoerig te testen bij verschillende diensten. Dit komt de kwaliteit en functionaliteit van het POC ten goede en voorkomt latere aanpassingen tijdens de serielevering.</p> <p>Verzoek: Wij verzoeken u de POC-planning nogmaals in heroverweging te nemen en deze af te stemmen met Axira en de aanbieder, zodat de bouw van het POC start na de bevestigde binnenkomstdatum van het basisvoertuig en optimaal aansluit bij de beschikbare tijd tot de serielevering in 2027.</p>	<p>Uw verzoek tot velenging van de periode voor het realiseren van het POC voertuig wordt gehonoreerd. De termijn wordt nu als volgt: Bouw Proof of Concept: Week 48 tot en met week 20 2026. De gehele planning van de aanbesteding wordt nu:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Publicatie</td> <td>11 juni 2025</td> </tr> <tr> <td>Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers</td> <td>10 juli 2025 tot 12.00 uur</td> </tr> <tr> <td>Publiceren van de 1° nota van inlichtingen</td> <td>25 juli -2025</td> </tr> <tr> <td>Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers</td> <td>28 augustus 2025 tot 12:00 uur</td> </tr> <tr> <td>Publiceren van de 2° nota van inlichtingen</td> <td>5 september 2025</td> </tr> <tr> <td>Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving</td> <td>1 oktober 2025 10.00 uur</td> </tr> <tr> <td>Opening van de kluis met inschrijvingen</td> <td>1 oktober 2025 om 10.30 uur</td> </tr> <tr> <td>Bekendmaken gunningsbeslissing</td> <td>week 44 2025</td> </tr> <tr> <td>Verificatievergadering</td> <td>12 november 2025</td> </tr> <tr> <td>Bouw Proof of Concept</td> <td>Week 48 2025 tot en met week 20 2026</td> </tr> <tr> <td>Beoordelen Proof of Concept</td> <td>Week 21 tot en met week 24 2026</td> </tr> <tr> <td>Definitieve gunning / sluiting overeenkomst</td> <td>week 25 2026</td> </tr> </tbody> </table>	PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE		Publicatie	11 juni 2025	Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers	10 juli 2025 tot 12.00 uur	Publiceren van de 1° nota van inlichtingen	25 juli -2025	Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers	28 augustus 2025 tot 12:00 uur	Publiceren van de 2° nota van inlichtingen	5 september 2025	Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving	1 oktober 2025 10.00 uur	Opening van de kluis met inschrijvingen	1 oktober 2025 om 10.30 uur	Bekendmaken gunningsbeslissing	week 44 2025	Verificatievergadering	12 november 2025	Bouw Proof of Concept	Week 48 2025 tot en met week 20 2026	Beoordelen Proof of Concept	Week 21 tot en met week 24 2026	Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 25 2026
PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE																															
Publicatie	11 juni 2025																														
Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers	10 juli 2025 tot 12.00 uur																														
Publiceren van de 1° nota van inlichtingen	25 juli -2025																														
Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers	28 augustus 2025 tot 12:00 uur																														
Publiceren van de 2° nota van inlichtingen	5 september 2025																														
Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving	1 oktober 2025 10.00 uur																														
Opening van de kluis met inschrijvingen	1 oktober 2025 om 10.30 uur																														
Bekendmaken gunningsbeslissing	week 44 2025																														
Verificatievergadering	12 november 2025																														
Bouw Proof of Concept	Week 48 2025 tot en met week 20 2026																														
Beoordelen Proof of Concept	Week 21 tot en met week 24 2026																														
Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 25 2026																														
2	00 - Leidraad	27	Boete	<p>In artikel 10 is een boetebeding opgenomen van € 2.000 per dag met een maximum van 10% van de voertuigprijs (€ 17.500 excl. BTW). Wij achten dit disproportioneel, aangezien dit de marge per voertuig kan overstijgen, externe ketenrisico's buiten de invloed van opdrachtnemer legt en afwijkt van marktpraktijk (doorgaans € 250-500 per dag en max. 5%). Conform artikel 1.10 lid 2 Aanbestedingswet 2012 en de Gids Proportionaliteit verzoeken wij u dit boetebeding te herzien naar een proportionele regeling, door het dagboetebedrag te verlagen (max. € 250), het maximum te beperken (5%) en leververtragingen door toeleveranciers expliciet onder "overmacht" te laten vallen. Kunt u bevestigen dat deze eis wordt aangepast?</p>	<p>Opdrachtgever heeft het gestelde boetebeding ingesteld, teneinde een stimulerend karakter uit te doen gaan om de levertijd te realiseren.</p> <p>Zoals in artikel 10 en artikel 9 lid 7 van de concept overeenkomst verwoordt, wordt na ontvangst van het kentekenbewijs van de RDW een levertijdstop met opdrachtgever gepland. In deze werkwijze zijn leververtragingen door toeleveranciers geëlimineerd, gezien er een compleet voertuig voor de keuring door de RDW aangeboden moet worden. Daarnaast bepaalt inschrijver, in overleg met de opdrachtgever het levertijdstop. Wanneer het voertuig dan nog te laat wordt afgeleverd, treedt het boetebeding in werking. Het boetebeding wordt niet aangepast.</p>																										
3	00 - Leidraad	28	Prijsindexatie	<p>Kunt u toezeggen als er wettelijke aanpassingen doorgevoerd moeten worden aan het basisvoertuig (bijv. EU7 en/of recyclingbijdragen) dat deze kosten doorbelast mogen worden en buiten de indexatie-regeling vallen?</p>	<p>Ja, wanneer wettelijke wijzigingen, vanuit de Rijksoverheid, van invloed zijn op de voertuigprijs, dan is het inschrijver toegestaan deze wettelijke wijzigingen door te belasten. Inschrijver maakt de prijsstelling van deze wettelijke wijzigingen aan opdrachtgever transparant inzichtelijk.</p> <p>Opdrachtgever wordt van de wettelijke wijzigingen schriftelijk op de hoogte gesteld, waarbij inschrijver aangeeft vanaf welk te leveren voertuig of batch van voertuigen deze wijzigingen gaan gelden.</p>																										

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
4	03 - PVE	4	E-50	Door de hedendaagse techniek i.c.m. led verlichting is de kans op een lege accu te verwaarlozen, tevens zijn alle accessoires verlichting/opbouw (signalering) aangesloten op de tweede accu, het accumanagementsysteem bewaakt altijd de staat van de accu en zal bij een kritieke ondergrens externe verbruikers uitschakelen. Het is en blijft dus altijd mogelijk om de auto te starten, is aanbestedende dienst daarmee bereid deze eis te laten vervallen?	Opdrachtgever begrijpt uw uiteenzetting en toelichting. Vanwege haar moverende reden wenst opdrachtgever toch de geëiste schakeling ingebouwd worden. De gestelde eis, blijft onverkort gehandhaafd.
5	03 - PVE	6	E-66	<p>In Eis E-66 wordt gevraagd om aan te geven welke veiligheidssystemen bij het rijden met ingeschakelde optische en geluidssignalen worden uitgeschakeld.</p> <p>Wij wijzen erop dat volgens de Europese General Safety Regulation (Verordening (EU) 2019/2144) en de nationale toelatingseisen (RDW) bepaalde veiligheidssystemen, zoals ABS, ESC, AEB en LDWS, wettelijk verplicht zijn en niet structureel mogen worden gedeactiveerd. Enkel functies die door de fabrikant zelf voorzien zijn van een handmatige override (bijvoorbeeld lane assist via een dashboardknop) kunnen tijdelijk worden uitgeschakeld.</p> <p>Kunt u toelichten hoe deze eis zich verhoudt tot de wettelijke verplichting tot permanente werking van voorgeschreven veiligheidssystemen?</p> <p>Voorstel: Zou de eis zodanig kunnen worden aangepast dat inschrijvers uitsluitend hoeven te beschrijven welke wettelijk toegestane tijdelijke of handmatige uitschakelmogelijkheden door de fabrikant zijn voorzien, in plaats van een verplichting tot structurele deactivering bij activering van optische en geluidssignalen?</p>	<p>In eis E-66 staat beschreven welke veiligheidssystemen minimaal in het voertuig aanwezig moeten zijn. Dat een deel van de genoemde veiligheidssystemen vallen onder de GSR 2 wetgeving, met ingangsdatum 7 juli 2024, is opdrachtgever bekend.</p> <p>Wat opdrachtgever vervolgens vraagt aan de markt, is om aan te geven in een beschrijving, welke veiligheidssystemen, met het rijden met optische en geluidssignalen, uitgeschakeld mogen worden. Deze beschrijving moet worden ingediend als KG-08. Het door u voorgestelde voorstel, kan onderdeel uitmaken van de gevraagde beschrijving.</p>
6	03 - PVE	44	E-66	Kunt u bevestigen dat afwijkingen die voortkomen uit wettelijke verplichtingen (zoals niet uitschakelbare veiligheidssystemen) niet leiden tot afkeuring, mits de functionaliteit in de praktijk niet conflicteert met de inzet als hulpverleningsvoertuig?	Zie het antwoord op vraag 5.
7	03 - PVE	59-60	E-106 t/m E-108	Gezien de lange ombouwtijd en beperkte levensduur van lithiumaccu's vóór gebruik, verzoeken wij de eis aan te passen naar een minimale resterende capaciteit bij aflevering (bijv. ≥95%) in plaats van een maximale leeftijd in maanden. Kunt u bevestigen dat dit acceptabel is?	<p>Eis E-106 stelt een eis aan de voertuigaccu's. Eis E-107 en eis E-108 hebben betrekking op de te leveren 2e accu.</p> <p>De voertuigaccu's, zoals beschreven in eis E-106, zijn doorgaans geen lithium accu's, maar onderhoudsvrije loodzuur accu's of een EFB (Enhanced Flooded Battery) accu.</p> <p>De genoemde termijn in maanden, geldt alleen voor de voertuigaccu's.</p>

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
8	03 - PVE	9	E-118	<p>In het Programma van Eisen is opgenomen dat het voertuig voorzien moet zijn van een wisselstroomdynamo met een minimale capaciteit van 220A.</p> <p>Wij constateren dat dit een zeer specifieke eis is die slechts door een beperkt aantal fabrikanten kan worden ingevuld, waardoor de aanbesteding feitelijk wordt toegeschreven naar één merk. Daarmee lijkt deze eis niet in lijn te zijn met het beginsel van gelijkheid en het vermijden van merkvoorkeur binnen een aanbesteding.</p> <p>In de praktijk wordt bij ambulance- en hulpverleningsvoertuigen veelvuldig gebruikgemaakt van een DC-DC laadsysteem (ook wel battery-to-battery charger). Dit systeem zorgt ervoor dat, ondanks het gebruik van een dynamo met lagere capaciteit (bijv. 180A), de hulpaccu('s) toch betrouwbaar en veilig worden opgeladen. De DC-DC lader zet de wisselende spanning van de dynamo om naar een stabiele laadspanning, beschermt de startaccu tegen leegtrekken, en laadt de hulpaccu volgens het juiste laadprofiel (AGM of lithium). Daarmee kan ook met een dynamo <220A aan de functionele energiebehoefte worden voldaan.</p> <p>Vraag: Bent u bereid de eis m.b.t. de 220A-dynamo te herzien of te vervangen door een functionele prestatie-eis (Inschrijver doet hierbij het volgende tekstuele voorstel: "het voertuig moet voorzien zijn van een laadsysteem dat in staat is om de benodigde elektrische capaciteit voor alle verbruikers betrouwbaar te leveren"), zodat ook voertuigen met een DC-DC laadsysteem aan de eis kunnen voldoen?</p>	<p>Eis E-118 wordt aangepast en luidt nu: De voertuigen zijn voorzien van een laadsysteem dat in staat is om de benodigde elektrische capaciteit voor alle verbruikers betrouwbaar te leveren.</p>
9	03 - PVE	18/19/20	E-238 E-263 en E-273	<p>Vraag (m.b.t. eisen E-263, E-273 en E-238):</p> <p>In eis E-263 wordt gevraagd om een separatie-wand die minimaal 150 mm verder naar achteren staat dan bij een standaard bestelbus. In eis E-273 is opgenomen dat de stoel in de achterste stand 70 graden naar achteren moet kunnen.</p> <p>Daarnaast schrijft eis E-238 een centraal patchboard (CP) voor met de afmetingen 600 mm hoog, 600 mm breed en 240 mm diep. In de praktijk leidt de combinatie van deze eisen ertoe dat de rijdersstoel in de achterste stand niet 70 graden naar achteren kan worden geplaatst, tenzij de separatie-wand nog verder naar achteren wordt gezet. Dit heeft als consequentie dat de schuifkast in het patiëntcompartiment dermate ver naar achteren komt te staan dat het instappen aanzienlijk wordt belemmerd.</p> <p>Voorstel/Verzoek: Wij verzoeken u de eisen op dit punt te heroverwegen en een meer praktische invulling mogelijk te maken, bijvoorbeeld door:</p> <p>De eis m.b.t. de 150 mm separatie-wand (E-263) te laten vervallen in combinatie met het voldoen aan eis E-273 voor de bestuurdersstoel, of</p> <p>De opgegeven afmetingen van het CP (E-238) te herzien, aangezien de gevraagde maatvoering fors is en met moderne technieken compacter kan worden uitgevoerd.</p> <p>Kunt u bevestigen dat een dergelijke invulling, waarbij zowel de ergonomie van de stoelen als de toegankelijkheid van het patiëntcompartiment is geborgd, als gelijkwaardig wordt beschouwd?</p>	<p>Het antwoord van vraag 97 in de 1e nota van inlichtingen luidt: De tussenwand moet minimaal 150 mm worden verplaatst, waarbij de hoek van 70° voor de rugleuning moet worden gerealiseerd.</p> <p>Voor de goede orde, is de genoemde 70°, de hoek vanaf horizontaal, tot aan de rugleuning. De hoek, gemeten vanaf de verticale as, bedraagt derhalve 20°.</p> <p>De afmetingen van de CP staan vermeld in eis E-239. Deze afmetingen zijn tot stand gekomen, om enerzijds in de toekomst voldoende ruimte te hebben, voor het monteren van additionele systemen en anderzijds voldoende ruimte te hebben voor koeling.</p> <p>Het is aan de inschrijver om de componenten een plaats te geven in het voertuig.</p> <p>De eisen blijven onverkort gehandhaafd.</p>

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
10	03 - PVE	24	E-312	In eis E-321 wordt gevraagd om een draaibare verpleegkundigenstoel in het patiëntcompartiment. Volgens de geldende RDW-richtlijnen is dit echter niet toegestaan. Kunt u bevestigen dat deze eis komt te vervallen, aangezien deze niet uitvoerbaar is binnen de geldende wet- en regelgeving?	De eis blijft onverkort gehandhaafd.
11	03 - PVE	27	E-356	Zoals reeds in de eerste Nvl aangegeven, constateren wij dat de opgegeven maatvoering zeer specifiek is en lijkt aan te sluiten bij een reeds bestaand product van een huidige leverancier. Dit roept de indruk op dat alternatieve ontwerpen – hoe functioneel gelijkwaardig ook – feitelijk worden uitgesloten. Opdrachtgever heeft inschrijver uitgenodigd, in de tweede nota van inlichtingen een vraag te stellen, met daarin de gewenste wijzigingen betreffende de maatvoeringen, voor deze eis.	<p>Eis E-356 wordt aangepast en luidt nu: De kast waarop tevens de hartmonitor en de EDAZ geplaatst is betreft een traploos elektrisch verstelbare kast. De kast moet vanuit zijn rustpositie aan de separatiewand naar de verpleegkundige stoel kunnen bewegen. De bediening hiervan is vanuit de verpleegkundige stoel en vanuit de rechterzijdeur bereikbaar. Daarbij zit ook een noodknop waarbij de kast terug gaat naar een rustpositie. De kast is voorzien van een uitschuifbeveiliging. Tevens is de kast voorzien van een mechanische noodontgrendeling, zodat de kast ook werkt bij een (elektrische) storing. Er is een noodstop aanwezig op het moment dat er bij het achteruitschuiven weerstand gevoeld wordt. Op het uitschuifdeel van de kast, wordt de beugel voor de hartbewakingsapparatuur gemonteerd.</p> <p>Afmetingen van deze kast zijn: Hoogte: minimaal 900 mm en maximaal 990 mm Breedte minimaal 530 mm en maximaal 550 mm Diepte (volledig ingeschoven) minimaal 550 mm en maximaal 570 mm</p> <p>De kast is voorzien van een uitschuifplateau, met daarop het dockingstation voor de tablet. De kast is voorzien van 4 uitschuiflades. De 4 uitschuiflades mogen gelijk zijn, of 3 uitschuiflades zijn gelijk, waarbij de onderste uitschuiflade een hogere lade betreft. De kast is voorzien van 3 uitschuiflades met de volgende afmetingen: Hoogte uitschuiflade minimaal 115 mm en maximaal 135 mm Breedte uitschuiflade: minimaal 400 mm en maximaal 520 mm Diepte uitschuiflade: minimaal 390 mm en maximaal 425 mm</p> <p>De kast is voorzien van 1 uitschuiflade met de volgende afmetingen: Hoogte uitschuiflade minimaal 115 mm en maximaal 225 mm Breedte uitschuiflade: minimaal 400 mm en maximaal 520 mm Diepte uitschuiflade: minimaal 390 mm en maximaal 425 mm</p> <p>De kast mag bij inschuiven geen vuil van de vloer naar binnen kunnen trekken.</p> <p>Inschrijver levert in de inschrijving een goedkeuringscertificaat van de kast aan, waaruit blijkt dat de crashtest met goed gevolg is uitgevoerd. Het certificaat wordt toegevoegd achter onderdeel K van de inschrijving. De goedkeuring van de schuifkast, op basis van een FEM-analyse, door de RDW, is voor opdrachtgever akkoord.</p>

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
12	03 - PVE	27	E-356	Met betrekking tot de in eis E-356 benoemde schuifkast hebben wij de volgende opmerking Door de RDW wordt de ambulance gekeurd conform EN 1789 richtlijnen. De uitschuifbare schuifkast moet uiteraard ook voldoen aan deze richtlijn. Tegenwoordig accepteert RDW een goedkeuring op basis van een FEM-analyse (Finite Element Method) in plaats van een fysieke crashtest. Graag zien wij deze eis aangepast dat een goedkeuring RDW op basis van FEM- analyse ook wordt geaccepteerd.	De goedkeuring van de schuifkast, op basis van een FEM-analyse, door de RDW, is voor opdrachtgever akkoord.
13	03 - PVE	27	E-356	In eis E-356 wordt gevraagd om een lade met de volgende afmetingen: 115 mm hoog, 430 mm breed en 365 mm diep. Onze aangeboden lade heeft de afmetingen 115 mm hoog, 400 mm breed en 400 mm diep. Wanneer we dit vergelijken op inhoud (cm ³), constateren wij dat onze lade met 18.400 cm ³ een grotere capaciteit heeft dan de gevraagde lade (18.036 cm ³). Kunt u bevestigen dat onze aangeboden lade, ondanks de afwijkende breedte en diepte, als gelijkwaardig wordt beschouwd aangezien de functionele eis (inhoud/capaciteit) hiermee volledig wordt geborgd?	Zie antwoord vraag 11.
14	03 - PVE	28	E-362	In eis E-362 wordt een koelkast gevraagd in de elektrische schuifkast. Wij hebben hierover de volgende vragen: Dient de koellade te voldoen aan de Medical Device Regulation (MDR), zodat de toepassing als medisch hulpmiddel volledig geborgd is? Wat is het gewenste temperatuurbereik van de koelkast/koellade? Wat is de minimaal benodigde inhoud (liters) van de koelkast/koellade?	Nee, de koelkast hoeft geen MDR goedgekeurde koelkast te zijn. In de koelkast wordt een temperatuur gehandhaafd tussen de 5° met een marge van -1° tot + 1°. In de koelkast wordt een datalogger geplaatst voor de bewaking van de temperatuur. De temperatuur datalogger behoort niet tot de leveringsomvang. De inhoud van de koelkast bedraagt minimaal 3,5 liter (hoge lade formaat). Voor de compressor koelkast geldt dat het condensatievocht moet afgevoerd worden naar de buitenzijde van het voertuig. De koelkast voldoet aan de norm DIN 13277 en de norm DIN 58345.
15	03 - PVE	29	E-374	Naar aanleiding van onze eerdere vraag in de eerste Nvl omtrent de doorlooptijd voor het leveren van een POC-voertuig, wenst inschrijver voor de tweede keer een verlenging van de leveringstermijn te verzoeken. U heeft reeds een verlenging aangeboden van 6 weken (week 16 in plaats van week 10). Deze termijn is voor inschrijver echter onvoldoende en vormt daarmee een knock-outcriterium voor deelname aan de aanbesteding. Wij verzoeken de opdrachtgever daarom om de leveringstermijn van het eerste POC-voertuig verder te verlengen tot week 27. Belangrijk hierbij is dat deze verlenging géén enkele consequentie heeft voor de uiteindelijke levering van de voertuigen in 2027.	Zie het antwoord op vraag 1.

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
16	03 - PVE	31	E-393	<p>In eis E-393 wordt gevraagd dat de deelnemende diensten bij de aanschaf van de ambulances een voorrangpositie krijgen met betrekking tot onderhoud.</p> <p>Wij hebben de indruk dat deze eis betrekking heeft op het onderhoud dat door merkdealers (bijv. Mercedes of Volkswagen) wordt uitgevoerd. Indien dit juist is, merken wij op dat wij als inschrijver geen invloed kunnen uitoefenen op de interne bedrijfsvoering en planning van deze dealers en daar dan ook geen verantwoordelijkheid voor kunnen dragen.</p> <p>Voor het onderhoud dat wij zelf uitvoeren geldt dat iedere ambulance urgent is en dat prioriteit daarom altijd in overleg met de betreffende dienst wordt afgestemd. Het structureel toekennen van een vaste voorrang aan bepaalde diensten zou ertoe leiden dat andere diensten achtergesteld raken, wat onwenselijk en onuitvoerbaar is.</p> <p>Verzoek: Wij verzoeken u de eis zo aan te passen dat deze niet op de inschrijver ziet, maar op de betreffende merkdealer, zodat de verantwoordelijkheid daar wordt belegd waar deze feitelijk thuishoort.</p> <p>Kunt u bevestigen dat eis E-393 dienovereenkomstig wordt aangepast?</p>	<p>In deze vraag, doet u een heel aantal aannames. Deze aannames worden gedaan, om de invulling van de eis, zo te realiseren, dat de verantwoordelijkheid van de invulling van deze eis niet bij de (om)bouwer van een basisvoertuig naar een ambulancevoertuig ligt. Daarnaast gaat u er gemakshalve vanuit, dat de inschrijver per definitie de (om)bouwer van een basisvoertuig naar een ambulancevoertuig is.</p> <p>Opdrachtgever accepteert uw zienswijze niet. Voor opdrachtgever is het belangrijk dat de ambulancevoertuigen beschikbaar en inzetbaar zijn. Dat er reparatie en onderhoud nodig is, begrijpt eenieder, vandaar de gestelde eis.</p> <p>Het realiseren van het gestelde in de eis, is een verantwoording van de partijen die inschrijven. Op welke wijze partijen het onderling regelen, is niet aan opdrachtgever om te bepalen of te beoordelen.</p>
17	03 - PVE	32	E-403	<p>Kunt u ons aangeven welke standplaatsen u hier bedoelt? De adressen op pagina 6 van de Leidraad lijkt Inschrijver niet volledig.</p>	<p>De ambulancevoertuigen van de deelnemende RAV organisaties in Axira verband, staan op vele locaties in het verzorgingsgebied van de deelnemende RAV'n.</p> <p>Hetgeen in eis E-403 wordt uitgevraagd, is dat er vanaf de genoemde standplaatsen, op pagina 6 van de aanbestedingsleidraad, binnen 30 minuten het beschreven servicepunt beschikbaar is.</p> <p>Dat de aanrijtijd vanaf andere standplaatsen, niet zijnde de genoemde locaties op pagina 6 van de aanbestedingsleidraad, langer of korter is dan de gestelde 30 minuten, is voor inschrijver voor de aanbesteding niet relevant.</p>
18	03 - PVE	32	E-407	<p>Inschrijver doet de aanname dat de inzet van deze eis in alle redelijkheid en billijkheid gedaan wordt en dat de Opdrachtgever dit tijdig middels een schrijven kenbaar maakt met daarbij een redelijk opgenomen termijn om een oplossing aan te dragen. Inschrijver heeft momenteel geen enkel zicht op de staat van de huidige voertuigen en kan hierdoor voor onverwachte hoge kosten komen te staan. Is onze aanname correct?</p> <p>Kunt u toelichten hoe deze eis zich verhoudt tot het proportionaliteitsbeginsel zoals neergelegd in artikel 1.10 lid 2 van de Aanbestedingswet? Zou het mogelijk zijn deze eis te beperken tot een redelijke schadevergoeding of boeteclausule bij te late levering, in plaats van het volledig operationeel houden van bestaande voertuigen?</p>	<p>Eis E-407 wordt aangepast en luidt nu: Indien de overeengekomen levertijd, conform artikel 9 lid 7 van de overeenkomst, overschreden wordt, heeft inschrijver een keuze. Keuze 1: het voldoen van de boeteclausule zoals beschreven in artikel 10 van de overeenkomst Keuze 2: Bestaande voertuigen worden op kosten van inschrijver operationeel gehouden. Dit betreft het voertuig of de voertuigen, welke worden vervangen voor de nieuw te leveren voertuigen.</p>

2e Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
19	03 - PVE	32	E-407	<p>In eis E-407 wordt bepaald dat opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het operationeel houden van de ambulance indien de vervangende auto later wordt uitgeleverd. Dit komt bovenop de reeds opgenomen boeteclausule bij levertijdoverschrijding.</p> <p>Wij achten deze dubbele verplichting disproportioneel en in strijd met het proportionaliteitsbeginsel zoals vastgelegd in artikel 1.10 Aanbestedingswet 2012 en de daarbij verplichte toepassing van de Gids Proportionaliteit.</p> <p>Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen.</p>	Zie antwoord vraag 18.
				<p>Opmerking - toelichting aanbestedende dienst.</p> <p>In het kader van de tweede vragenronde, zijn door belangstellende partijen meer vragen gesteld, dan in deze nota van inlichtingen zijn beantwoord.</p> <p>De vragen welke niet beantwoord zijn, betreffen nieuwe vragen, welke geen verband houden met de beantwoording van de vragen uit de eerste nota van inlichtingen. We verwijzen u naar de aanbestedingsleidraad hoofdstuk III, paragraaf C, waarin de volgende zinsnede is geschreven:</p> <p><i>De vragen voor de tweede nota zien uitsluitend op de beantwoording van de vragen uit de eerste nota van inlichtingen. Vragen, welke geen betrekking hebben op of voortvloeien uit de gegeven antwoorden uit de eerste nota van inlichtingen worden niet in behandeling genomen .</i></p> <p>Derhalve zijn de nieuwe vragen niet beantwoord.</p>	