

Marktconsultatie verslag

Waterwagens en haakarmvoertuigen

Versie
Datum

Definitief
oktober 2025

Foto ter illustratie



**Veiligheidsregio
Utrecht**

vru.nl



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel van de marktconsultatie	3
1.3	Publicatie van de marktconsultatie	3
2	Informatie	4
2.1	Ophaalde informatie	4
2.2	Budgetprijzen	4
3	Vervolg marktconsultatie	5
3.1	Engineeringsopdracht	5
3.2	Verwerking aangeleverde informatie	5
3.3	Vragen	5
3.4	Beantwoording ontbrekende informatie	6
3.5	Rijtesten	6
3.6	Haakarmsysteem en autolaadkraan	8
3.7	Regelgeving	8
3.8	Marktpartijen	9
4	Programma van Eisen	11
4.1	Uitkomsten marktconsultatie(s)	11
4.2	Vorbereiding aanbesteding	11
4.3	Programma	11
4.4	Samenvatting	12



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Binnen de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is naar aanleiding van de uitkomsten van het project Tankautospijten een bluswatergat geconstateerd en het project “Aanvullende bluswatervoorzieningen” gestart. Het verzorgingsgebied binnen de VRU is zeer divers qua beschikbare bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid. In de huidige situatie worden bij het operationeel optreden diverse middelen (MSA, PM’s in diverse uitvoeringen, waterwagens enz.) ingezet. In het Materieel Spreidingsplan (MBPSP) is de taak Middel WTS opgenomen om het bluswatergat tussen de inzet van een tankautospuit (TS) en grootschalig watertransport te dichten. Het gaat hier dus niet alleen om slagkracht (het zogenaamde bluswatergat wat gedicht moet worden) maar ook gebied specifieke omstandigheden waar, bij voorkeur een uniforme, oplossing is gewenst. Uit het gedane onderzoek is gebleken dat een Middel WTS niet de gewenste oplossing biedt en beter gewerkt kan worden met waterwagens. In 2023 is daarom opdracht gegeven tot een aanbesteding te komen voor waterwagens.

De bestaande haakarmvoertuigen zijn door de tijd heen regionaal of landelijk aangeschaft. Daarmee beschikt de VRU over verschillende merken en uitvoeringen chassis en haakarmsystemen, verschillende toegestane container hoogtes, gewichten en lengtes. Dit leidt er toe dat de nu aanwezige containers niet op alle aanwezige chassis vervoerd kunnen worden. Daarnaast zijn binnen de VRU de meeste haakarmvoertuigen financieel, technisch en economisch afgeschreven. Vanuit het streven naar maximale uniformiteit is besloten de vervanging van waterwagens en haakarmvoertuigen in één project te combineren.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Om tot een Programma van Eisen te komen is besloten om een marktconsultatie uit te schrijven. Het doel van de eerste marktconsultatie is een vooronderzoek te starten, specifiek gericht op kosten, maatvoering, gewichten, voertuiglengte, gebruikte materialen, chassis en zwaartepunten. Daarnaast is uitgevraagd wat de mogelijkheden zijn tot uniforme chassis en haakarmsystemen zodat alle VRU-containers vervoerd kunnen worden en voertuigen te configureren die aan wettelijke eisen voldoen. De opgehaalde informatie dient onder andere voor het opstellen van een Programma van Eisen en te onderzoeken of, gelet op de Total Cost of Ownership (TCO), naar zoveel mogelijk eenduidigheid kunnen gaan tussen de waterwagens en haakarmvoertuigen.

1.3 Publicatie van de marktconsultatie

Op 11 mei 2023 is de marktconsultatie (zie bijlage A) openbaar gepubliceerd op TenderNed met kenmerk 411507. Negen marktpartijen hebben gereageerd op de publicatie:

Op 27 en 28 juni 2023 hebben de opgegeven en geïnteresseerde partijen een inhoudelijke presentatie gegeven conform de uitgangspunten uit de gepubliceerde marktconsultatie. Deze presentaties hebben de VRU inzicht gegeven naar de technische (on)mogelijkheden en haalbaarheid.



2 Informatie

2.1 Ophaalde informatie

Tijdens de presentaties zijn diverse aandachtspunten gedeeld. Hieronder staat een overzicht van de belangrijkste punten:

Waterwagens:

- Overwegingen tussen een polyester, polypropyleen, RVS tank;
- Diverse pompen;
- Terreinwaardigheid;
- Hoogte, bodemvrijheid, schanshoeken, draaicirkels;
- Aantal assen;
- Wendbaarheid;
- Transmissie en aandrijflijn;
- Zwaartepunt en gewichtsverdeling (binnen normeringen en wettelijk kaders).

Haakarmvoertuigen:

- Welk haakarmsysteem, autolaadkraan en klapbumper;
- Voertuigconfiguraties i.r.t. gewichten en afmetingen bestaande VRU containers;
- Voertuiglengte;
- Wendbaarheid;
- Hoogte, bodemvrijheid, schanshoeken, draaicirkels;
- Aantal assen;
- Transmissie en aandrijflijn;
- Zwaartepunt en gewichtsverdeling (binnen normeringen en wettelijk kaders).

2.2 Budgetprijzen

In de marktconsultatie zijn budgetprijzen uitgevraagd. De budgetprijzen zijn gebaseerd op de eerder genoemde punten.

De gevraagde prijzen betreffen zowel de chassis- als opbouw prijzen. In relatie tot de informatie bij paragraaf 3.8 geven marktpartijen slechts indicatieprijzen op. Dit heeft vooral te maken met de (enorme) prijsstijgingen waarmee zowel chassis- als opbouwleveranciers de afgelopen jaren te maken hebben gekregen. Van de deelnemende marktpartijen zijn budgetprijzen verkregen. Ook is er contact geweest met diverse veiligheidsregio's naar aanleiding van doorlopen aanbestedingen voor met name waterwagens. Uit de vooronderzoeken is gebleken dat meerdere bestaande waterwagens niet aan de wettelijke eisen voldoen.

Tijdens de marktconsultatie is gebleken dat voertuigen niet voldoen aan de wegen- en verkeerswet i.r.t. toegestane aslasten en enkele gevallen zelfs technisch toegestane aslasten overschrijden. Om dit probleem op te lossen zijn achteraf watertanks verkleind, op een andere manier ingedeeld, constructies aangepast, etc. Feit is dat de regio's achteraf concessies hebben moeten doen op eisen zoals tankinhoud.



3 Vervolg marktconsultatie

3.1 Engineeringsopdracht

De uitkomsten van de eerste marktconsultatie en presentaties zijn verzameld. VRU heeft besloten, in tegenstelling tot het genoemde in de marktconsultatie, om aan alle deelnemende partijen de engineeringsopdracht te gunnen. Voor deze opdracht heeft VRU een vergoeding vastgesteld op € 4.200,-- exclusief BTW.

Eén partij heeft voor hen moverende redenen aangeven hier geen gebruik van te maken. De overige partijen hebben de engineeringsopdracht aangenomen.

Op 6 juli 2023 heeft VRU alle partijen voorzien van het document “Engineeringsopdracht VRU waterwagens/haakarmvoertuigen”. Aangezien deze opdracht een vervolg is van de eerste marktconsultatie heeft deze hetzelfde TenderNed kenmerk gekregen.

VRU streeft ernaar om van alle partijen gelijke informatie te ontvangen. VRU heeft de opdracht verder gespecificeerd en aangevuld met de opgehaalde informatie uit de presentaties. Zodoende kan VRU de aangeleverde informatie vergelijken en beoordelen en constateren of de partij recht heeft op de vergoeding.

NOOT: Er is een verschil gemaakt tussen de vergoeding voor de opbouwfabrikanten en de chassis leveranciers. De reden is dat de chassisleveranciers minder informatie hoefde aan te leveren dan de opbouwfabrikanten. De vergoeding is vastgesteld op € 1.500,-- exclusief BTW. Geen van de deelnemende chassis leveranciers hebben hier bezwaar tegen gemaakt.

De gevraagde informatie diende uiterlijk 6 oktober 2023 aangeleverd te worden.

3.2 Verwerking aangeleverde informatie

Om de aangeleverde informatie goed te kunnen verwerken is besloten om een Excel bestand op te stellen waarbij zowel de voorgestelde chassis als de opbouw informatie overzichtelijk te maken. Op deze wijze is het voor de projectgroep inzichtelijk geworden welke chassis en opbouw mogelijkheden er zijn in relatie tot de in de engineeringsopdracht meegegeven uitgangspunten. De betrokken werkgroep heeft na het verwerken van de aangeleverde informatie geconcludeerd dat er op sommige punten bij chassisleveranciers nog informatie ontbrak om tot een volledig inzicht te komen.

3.3 Vragen

Per chassis leverancier zijn naar aanleiding van het bovengenoemde document aanvullende vragen gesteld. Deze zijn via TenderNed aan de chassis leveranciers gezonden.



3.4 Beantwoording ontbrekende informatie

Op 4 en 6 maart 2023 hebben, in tijdsblokken, de chassisleveranciers de gevraagde ontbrekende informatie in een fysieke bijeenkomst aangeleverd. Tijdens deze bijeenkomst is open en transparant het document met alle informatie gedeeld met de chassisleveranciers. De reden hiervoor is dat het merendeel van de chassis leveranciers moeite hebben invulling te geven aan de VRU gegeven uitgangspunten. Gebleken is dat er zover VRU nu kan inschatten één combinatie het meest aansluit bij de uitgangspunten. Met name een zo gunstig mogelijke gewichtsverdeling, identieke cabine en motoren, bodemvrijheid in relatie tot rolhoogte (haakarmvoertuig), zwaartepunt, enkel lucht op alle assen, luchtvering, automatisch bandenaflaatsysteem af-fabriek op 6x6 en 8x8. Twee marktpartijen hebben een bandenaflaatsysteem af-fabriek (andere merken laten dit achteraf monteren, dit is even duur of mogelijk kostbaarder). Daarnaast is voor een aantal voertuig varianten minimaal een 11,5 tons vooras noodzakelijk, die niet door iedere chassisleverancier af fabriek is te leveren. Achteraf doorvoeren van chassis aanpassingen is voor een aantal leveranciers mogelijk, maar gezien eerdere ervaringen voor de VRU niet wenselijk.

3.5 Rijtesten

Om een goed beeld te krijgen van het rijgedrag van de uitgevraagde voertuigen is besloten om de betrokken partijen te vragen aan een rijtest mee te werken. Hieraan hebben drie marktpartijen meegewerkt. Op het moment van uitvraag had één marktpartij geen voertuig beschikbaar voor de rijtest met een wide-spread achteras en heeft zich afgemeld. De test is uitgevoerd op 18 oktober 2023 in het verzorgingsgebied van de VRU. Op basis van de gewichten van de huidige VRU containers en beoogde waterwagens zijn uitgangspunten opgesteld voor de deelnemende voertuigen.

VRU rijdt momenteel met wide-spread achterassen op de terreinvoertuigen die zijn aangepast met toestemming van de importeur. Dit is een veel gebruikte toepassing in Nederland met name op bouwvoertuigen (korte draaicirkel, hoger toegestane aslasten en Gross Vehicle Weight GVW en minder bandenslijtage). Wide-spread wordt buiten Nederland steeds vaker toegepast, echter de aantallen liggen nog zo laag dat wide-spread af-fabriek op dit moment nog slechts door één leverancier wordt geleverd. Bij overige merken is wide-spread te bestellen maar worden deze achteraf opgebouwd, al dan niet met behoud van fabrieksgarantie en/of toestemming van de fabrikant/importeur. Gelet op de ervaringen die de VRU heeft met achteraf aangepaste voertuigen, en de gehanteerde afschrijving van 15 jaar, heeft het niet de voorkeur om een wide-spread achteraf te plaatsen. Commerciële voertuigen worden intensiever gebruikt maar ook in een kortere periode afgeschreven waardoor er weinig tot geen problemen zijn met nalevering van onderdelen en of ondersteuning door de leverancier.

De terreinwaardige voertuigen waarmee is gereden waren voorzien van 4 assen, automatisch schakelende transmissie en beladen met representatief gewicht zoals de VRU dat ook kent. Eén marktpartij was aanwezig met een 4 assig voertuig maar 8x6 aangedreven. De voertuigen werden bestuurd door chauffeurs van de importeur. Zelfs in licht terrein is er al een duidelijk verschil in prestaties zichtbaar, daar waar het ene merk erg moeizaam door het terrein kwam had de andere er geen enkele moeite mee. De voertuigen van twee marktpartijen hadden er duidelijk moeite mee, terwijl van één marktpartij de 6x6 (kleine band en dubbellucht) en 8x8 (enkellucht) er moeiteloos doorheen kwamen.



Met de opgedane bovenstaande kennis is erop 21 juli 2025 nogmaals een test geweest om een weloverwogen keuze te kunnen maken voor de juiste transmissie in de terreinvoertuigen. Hier hebben we ervaren beroepschauffeurs ons laten begeleiden in het rijden door (zwaar) terrein binnen het verzorgingsgebied van de VRU.

Binnen de VRU is ervaring met zowel volautomatische en gerobotiseerde transmissies. De laatst aangeschafte gebruikte haakarmvoertuigen (8x8 en 8x6) zijn beide uitgevoerd met een gerobotiseerde transmissie. Gelet op de eerdere minder positieve ervaringen met een 8x6 voertuig is alleen de 8x8 ingezet voor de test. Het voertuig was beladen tot een gewicht waarmee binnen de VRU ook wordt gereden. De beroepschauffeur (rijdt dag dagelijks op zelfde auto) kon uitstekend rijden en kende eigenlijk geen problemen. Ook kon hij middels tips en trucs de aanwezige VRU collega's moeiteloos door het terrein loodsen, echter in de praktijk is zo'n één op één begeleiding niet realistisch. Het rijden met een gerobotiseerde transmissie vraagt veel inzicht, ervaring en begeleiding. Het is zeer de vraag of dat met ruim 300 (terrein) chauffeurs is te realiseren. Het niet juist omgaan met een gerobotiseerde transmissie kan niet alleen sneller leiden tot vastzitten van het voertuig maar ook schade veroorzaken aan de transmissie. De koppelingsplaten branden er bij verkeerd gebruik snel uit. Vervanging van de platen is erg tijdrovend en dus kostbaar. Het hoge gewicht van dit type voertuigen speelt hierin een aanzienlijke rol. Daarnaast kan verkeerd gebruik van het voertuig in praktijk tot gevaarlijke situaties leiden voor de gebruikers.

Een volautomatische transmissie kan vastraken in het terrein niet voorkomen, echter de kans op vast raken met een dergelijk voertuig is beduidend kleiner en bij vast zitten of onjuist gebruik is er aanzienlijk minder risico op schade aan de transmissie. Ook de ervaren externe chauffeur, die dagelijks in het terrein zit, heeft VRU geadviseerd om te kiezen voor een volautomatische transmissie in combinatie met enkellucht op de beoogde terreinvoertuigen. De volautomatische transmissie is kostbaarder in aanschaf maar verdient zich onomstotelijk terug in het aantal uren rijden benodigd om ervaring op te doen in het terreinrijden. Een volautomatische transmissie vermindert kans op oneigenlijk gebruik in het terrein en daarmee hoge reparatiekosten. Overigens kennen we dit probleem niet bij de wegvarianten. Die kunnen worden uitgerust met een standaard gerobotiseerde transmissie.

Bij de rijtest van 21 juli is alleen een 8x8 ingezet. Dit is een bewuste keus geweest aangezien informatie die opgehaald is tijdens de schriftelijke en fysieke bijeenkomsten met marktpartijen, het document met alle verzamelde informatie en berekeningen laten zien dat gewenste gewichten en verdeling op een 6x6 alleen theoretisch haalbaar is in combinatie met een 11,5 tons vooras. Als alternatief moet er gekozen worden voor een 8x8.

Haakarmvoertuigen

VRU beschikt over 15 haakarmvoertuigen. De wegvarianten haakarmvoertuigen zijn verdeeld over 2 merken in verschillende uitvoeringen met afwijkende wielbasis, GVW en toelaatbare aslasten. Ditzelfde geldt voor de terreinwaardige haakarmvoertuigen die verdeeld zijn over 3 merken in verschillende uitvoeringen. Twee van deze terreinwaardige voertuigen dienden op korte termijn vervangen te worden. De reden hiervoor was dat 1 voertuig onbruikbaar is geworden door een ongeval en het andere voertuig heeft permanente problemen met de wide spread besturing en hydraulische vering. De geconstateerde probleem zijn uitgezet bij diverse dealers. In verband de risico's heeft geen van de partijen (*geen ondersteuning van de chassis fabrikant en niet meer*



leverbaar zijn van onderdelen) het probleem kunnen oplossen. VRU heeft alle betrokken chassisleveranciers gevraagd of zij een tijdelijk vervangend 2^e hands haakarmvoertuig konden leveren. Belangrijk om te vermelden is dat de voertuigen op korte termijn vervangen moesten worden vanwege operationele noodzaak.

De uitvraag was voorzien van specificaties waaraan het voertuig minimaal moest voldoen. VRU heeft voor beide voertuigen en conform het inkoopbeleid een openbare publicatie van transparantie gepubliceerd op TenderNed. Eén marktpartij heeft een aanbieding gedaan. Er zijn geen bezwaren ingediend en VRU is hierna tot definitieve gunning overgegaan. Omdat haakarmvoertuigen schaars zijn heeft de betrokken marktpartij één auto als haakarmvoertuig van de commerciële markt kunnen weggopen en een tweede laten ombouwen tot haakarmvoertuig. In beide gevallen gaat het om gebruikte voertuigen. Beide voertuigen voorzien in een tijdelijke oplossing. De voertuigen worden binnen de aanbesteding afgestoten en maken, zoals kenbaar gemaakt tijdens de marktconsultaties, onderdeel uit van het volume nieuw aan te besteden voertuigen.

3.6 Haakarmsysteem en autolaadkraan

Binnen de VRU zijn diverse haakarmsystemen en haakarmbakken, zowel voor het uitvoeren van logistieke taken als ten behoeve van de repressieve dienst. Dit zijn geen standaard haakarmbakken maar verschillen in lengte, hoogte en gewicht en zijn niet op elk VRU haakarmvoertuig te plaatsen. Daarnaast verschilt ook het zwaartepunt tussen de diverse bakken. VRU rijdt met haakarmvoertuigen waarop meerdere haakarmcontainers niet vervoerd mogen worden omdat de aslasten (fors) worden overschreden of het haakarmsysteem te licht is. Dit maakt uitwisselbaarheid en flexibele inzet in vele gevallen niet mogelijk. Het risico bestaat dat onbewust te zware haakarmbakken op een te licht chassis worden geplaatst waardoor aslasten worden overschreden. De huidige in gebruik zijnde autolaadkranen zijn niet identiek en blijken in de praktijk niet geschikt te zijn voor de beoogde functie. Daarom zal in de toekomst een zwaardere variant noodzakelijk zijn.

Om te voldoen aan de wettelijke eisen in combinatie met maximale uniformiteit is aanvullende technische informatie noodzakelijk, zodat tijdens de aanbesteding de juiste eisen kunnen worden opgenomen. Tijdens de marktconsultatie hebben chassisleveranciers verwezen naar een geronomeerde leverancier van haakarmsystemen en autolaadkranen. Zij zijn een grote speler bij de Nederlandse Brandweer voor haakarmsystemen en autolaadkranen. Op basis van VRU haakarmbakken en beoogde toepassingen van de autolaadkraan is door deze marktpartij informatie aangeleverd, waarmee een passende chassisconfiguratie kan worden beschreven.

Omdat deze marktpartij de benodigde informatie heeft aangeleverd en daarmee deel heeft genomen aan de marktconsultatie is aan hen ook een vergoeding beschikbaar gesteld.

3.7 Regelgeving

Vanaf medio 2026 komt er nieuwe verplichte regelgeving met betrekking tot camerasystemen i.p.v. spiegels. Hoewel nog niet verplicht heeft de VRU hieruit oogpunt van veiligheid hier al op geanticipeerd bij de aanschaf van het nieuwe schuimblusvoertuig en de logistieke vrachtwagens. In 2025 zijn aanvullende veiligheidssystemen verplicht geworden. De meerkosten hiervan zijn bij benadering € 15.000,--. Gelet op het functionele gebruik van de haakarmvoertuigen binnen de VRU dienen deze te voldoen aan de ADR klasse 2 richtlijnen. De meerkosten hiervan bedragen



circa € 1.000,--. De meerkosten voortvloeiend uit deze aanpassingen zijn niet in de begroting opgenomen. In aansluiting daarop maken deze toekomstig wettelijke systemen onderdeel uit van de budgetprijzen.

Wijzigingen in regelgeving volgen zich snel op. Naast verplichting tot camerasystemen in 2026 zijn er ook signalen dat medio 2028/2029 emissie normen worden aangescherpt. De VRU wenst vóór eventuele aanpassing van de (emissie) normen, alle hard af te nemen voertuigen conform de overeenkomst, tijdig op kenteken te hebben staan. Daarbij dienen deze voertuigen per model identiek te zijn. VRU realiseert zich dat optionele voertuigen, die later in opdracht worden gegeven, bij aflevering mogelijk wel zijn gewijzigd. De feitelijke levering van de hard af te nemen voertuigen aan de VRU kan plaatsvinden in Q1 2028.

Economie

VRU is in de afgelopen jaren geconfronteerd met diverse economische veranderingen. Corona, oorlog in Oekraïne, handelsoorlog, het tekort aan personeel bij (toe)leveranciers (met name in engineering) en productiecapaciteit overschrijdende vraag, zijn hier onder andere de oorzaak van. Daarnaast speelt mee dat binnen de VRU tijdens het op schrift zetten van deze marktconsultatie nog onduidelijkheid bestaat over de af te nemen aantallen voertuigen. Voor marktpartijen is het essentieel om te weten hoeveel voertuigen er daadwerkelijk in opdracht gegeven worden. De reden hiervoor is dat de kosten van engineering hoog zijn en dit voor 1 voertuig niet interessant is.

Door een opsomming van bovenstaande punten hebben een aantal partijen aangegeven dan ook niet verder mee te werken aan het verder aanleveren van informatie.

Gelet op ons soort water (brak/ijzerhoudend) is het aanbrengen van een coating in een stalen/RVS tank noodzakelijk. De watertankcoating heeft bij bestaande voertuigen meermaals problemen opgeleverd. Mede om die reden heeft een kunststofwatertank de voorkeur.

3.8 Marktpartijen

Door de huidige ontstane situatie is door de projectgroep gekeken naar andere potentiële leveranciers. VRU heeft potentiële partijen actief benaderd of zij mogelijke interesse hebben in de voornoemde opdracht.

Aanvankelijk had één marktpartij geen interesse getoond. In een later stadium is op eigen verzoek als nog dezelfde informatie ontvangen zoals eerder gedeeld met overige marktpartijen. Deze marktpartij heeft naar aanleiding hiervan nog geen concrete informatie aangeleverd. Wel hebben zij gebruikt gemaakt van het aanbod om het concept Programma van Eisen tegen te lezen.

Een andere marktpartij heeft interesse getoond en alle documenten zoals eerder met andere marktpartijen is gedeeld opgevraagd. N.a.v. hiervan hebben zij de VRU uitgenodigd een toelichting te geven op de aangeleverde informatie. Voor VRU was deze leverancier een nieuwe marktpartij. Om die reden is op 8 en 9 juli 2025 een bedrijfsbezoek gebracht. Daarbij is tevens de gevraagde toelichting gegeven op de aangeleverde informatie. Aansluitend heeft deze marktpartij evenals de voorgaande marktpartijen VRU voorzien van informatie en tekeningen zoals eerder uitgevraagd in de marktconsultaties en vervolg vraagstukken. Om een gelijk level playing field te behouden zal VRU hiervoor ook de geboden vergoeding overmaken. Het valt op dat de aangeleverde informatie



van deze marktpartij uitgebreider en vollediger is dan van de overige betrokken marktpartijen.
NOOT; alle gemaakte kosten tijdens dit bedrijfsbezoek zijn op kosten van de VRU belast.



4 Programma van Eisen

4.1 Uitkomsten marktconsultatie(s)

Gebleken is zowel voor de waterwagens als de haakarmvoertuigen in relatie tot gewichtsverdeling en aslasten minimaal een 4-assig voertuig volstaat. Voor de wegvariant is de configuratie 1 + 3 (8x2) tridem met 1 trekas, voor- en naloopas het best passend is, rekening houdend met draaicirkel en wringen in bochten. Voor de terreinvariant is de configuratie 2 + 2 (8x8) wide spread het best passend, rekening houdend met een zo laag mogelijk verticaal zwaartepunt en gewichtsverdeling.

Uitgaande van bovenstaande uitkomsten is het mogelijk bij de wegvarianten naar 1 type chassis met verschillende wielbasis te gaan. Voor de terreinvarianten is de basis een 8x8 chassis met als aanvullende opmerking dat op basis van een definitieve gewichtsberekening mogelijk een 6x6 haalbaar is voor de haakarmvoertuigen zonder kraan. Dit wel onder voorwaarde dat een 11,5 tons vooras wordt toegepast.

Door een 21-tons haakarmsysteem toe te passen op alle haakarmvoertuigen wordt het mogelijk om alle binnen de VRU in gebruik zijnde haakarmbakken op te trekken. Om invulling te geven aan de beoogde taken en mogelijke toekomstige taken is een autolaadkraan met een capaciteit van minimaal 3000 kilogram op 8 meter noodzakelijk. Om ook de langste binnen de VRU in gebruik zijnde haakarmbakken te mogen vervoeren is een klappumper benodigd. Vanuit het oogpunt van uniformiteit, beheer, onderhoud en bediening is het wenselijk om zowel het haakarmsysteem, autolaadkraan en klappumper van hetzelfde merk uit te voeren.

Uit de marktconsultaties is gebleken dat er meerdere materialen toegepast worden voor vervaardiging van de watertank, zoals polypropyleen, glasvezel versterkt polyester en roestvrijstaal 316. Ieder materiaal heeft voor- en nadelen t.a.v. gewicht, sterkte en duurzaamheid. Welk materiaal wordt toegepast is afhankelijk van de voorkeur van de opbouwfabrikant.

4.2 Voorbereiding aanbesteding

In de periode juli-augustus 2025 is alle opgehaalde informatie verwerkt in een concept programma van eisen (PvE) en is gestart met het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Om te toetsen of het concept programma van eisen duidelijk is zijn alle marktpartijen uitgenodigd om het concept PvE in te zien/te lezen.

Op 27 augustus 2025 zijn alle uitnodigingsbrieven via mail aan alle betrokken partijen verzonden. Aan het tegenlezen van het concept programma van eisen hebben 7 marktpartijen deelgenomen.

4.3 Programma

Het programma van de marktconsultatie was als volgt opgesteld en duurde per gesprek maximaal 3 uur:

- Opening
- Toelichting op tot stand komen van het concept PvE
- Tegenlezen Concept Programma van Eisen (1,5 uur)
- Beantwoording vragen, ophalen adviezen en opmerkingen (1,5 uur)



- Afsluiting

Aan de deelname zijn voorwaarden gesteld:

- Er kunnen geen rechten ontleend worden aan het concept programma van eisen;
- Per marktpartij mogen maximaal 4 vertegenwoordigers deelnemen;
- Gegeven de aard van het concept programma van eisen, hecht de VRU er waarde aan, dat er vooral technische medewerkers aanwezig zijn en geen commercieel gericht medewerkers;
- De deelnemende marktpartij krijgt het concept programma van eisen in hardcopy te zien en heeft maximaal 1,5 uur om het document door te nemen;
- VRU zal vooraf een toelichting geven op het tot stand gekomen concept programma van eisen en hoe zij gekomen is tot bepaalde besluiten;
- Er is maximaal 1,5 uur gelegenheid tot het stellen van vragen en het geven van adviezen en of verbeteringen op het concept programma van eisen;
- VRU bepaalt zelf of zij eventuele adviezen en/of verbeteringen zal opnemen in het definitieve programma van eisen;
- Het is niet toegestaan foto's/film opnamen te maken van de uitgereikte documenten;
- Alle intellectuele eigendomsrechten die rusten op de door de Veiligheidsregio Utrecht verstrekte documenten en informatie in het kader van deze marktconsultatie, waaronder in ieder geval het concept Programma van Eisen evenals de bijlagen en verstrekte toelichtingen, waaronder in ieder geval wordt begrepen het auteursrecht, berusten uitsluitend bij de VRU. Dit geldt voor de gehele marktconsultatie;
- Het uitgereikte document zal na inzage ingenomen worden door de VRU;
- De voertaal tijdens het gesprek is Nederlands;

4.4 Samenvatting

Vijf partijen hebben gebruik gemaakt van het aanbod om het concept PvE tegen te lezen. Een aantal andere partijen hebben aangegeven (om moverende redenen) niet deel te kunnen nemen aan het tegenlezen van het concept PvE:

- Deelnemer A, heeft in een eerder stadium tijdens een toelichting aangegeven op dit moment geen passend product beschikbaar te hebben binnen het productportfolio mede omdat ze afhankelijk zijn van de defensie afdeling binnen het bedrijf;
- Deelnemer B, heeft aangegeven geen passend product beschikbaar te hebben binnen het productportfolio;
- Deelnemer C, konden agenda technisch niet aanwezig zijn op de voorgestelde data, ook niet op een alternatief aangedragen datum;
- Deelnemer D, heeft al in een vroeg stadium aangegeven uitsluitend een standaard buitenlandsproduct te kunnen leveren en op dit moment niet over engineeringcapaciteit te beschikken om te ontwikkelen volgens VRU wensen;
- Deelnemer E, geen reactie van ontvangen.



Colofon

Dit is een uitgave van
Veiligheidsregio Utrecht

Tekst : team inkoop
Fotografie : Internet
Ontwerp : Afdeling communicatie

1 oktober 2025



Veiligheidsregio
Utrecht

vru.nl