

Algemene informatie

Aanbesteding: Haakarmvoertuigen en Waterwagens VRU
Aanbestedende Dienst: Veiligheidsregio Utrecht
Referentie: 000009077

Toelichting:

Vraag en antwoord

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 OAL.01

Vraag:

Kunt u het aantal PTO uren voor de autolaadkraan opgeven waarop het onderhoudscontract gebaseerd moet worden?

Antwoord:

Het aantal PTO uren voor de autolaadkraan betreft 80 uren op jaarbasis.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 12 nov 2025

Ref.nr. **Onderwerp:**
2 KL.12 / KL.13 / KL.15

Vraag:

U kiest er in de eisen voor om de klapbumper (KL.12) en het haakarmsysteem (KL.13) in chassiskleur uit te voeren. Echter, de klapbumper, de autolaadkraan inclusief onderframe (KL.15) en het haakarmsysteem zijn standaard altijd in zwarte kleur uitgevoerd. Kunt u akkoord gaan om het haakarmsysteem en de klapbumper in zwart RAL 9005 (of vergelijkbaar) uit te voeren?

Antwoord:

Aanbestedende dienst gaat akkoord met uw voorstel om de klapbumper, de autolaadkraan inclusief onderframe en het haakarmsysteem in zwart RAL 9005 uit te voeren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

12 nov 2025

Ref.nr.

3

Onderwerp:

KL.12

Vraag:

U vraagt om de klapbumper uit te voeren in chassiskleur. Echter, de klapbumper is standaard altijd uitgevoerd in een zwarte kleur. Kan de eis aangepast worden?

Antwoord:

Aanbestedende dienst gaat akkoord met uw voorstel om de klapbumper in zwart RAL 9005 uit te voeren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

12 nov 2025

Ref.nr.**Onderwerp:**

4

AE.07 / FE.63 / KL.11 / KL.13

Vraag:

In het bestek verwijst u meermaals naar het document “Handreiking Haakarmconfiguratie, versie 1.2, september 2021”. Deze hebben we niet kunnen vinden tussen de gepubliceerde documenten. Kunt u opheldering geven?

Antwoord:

Het document waarnaar verwijst wordt is te vinden via <https://archief.nipv.nl/wp-content/uploads/sites/2/2022/03/210109-Handreiking-Haakarmconfiguratie.pdf>. Aanbestedende dienst heeft het document tevens toegevoegd aan de documenten.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

12 nov 2025

Ref.nr.

5

Onderwerp:

3.6 Indienen inschrijving

Vraag:

Wij willen u vriendelijk verzoeken om de sluitingsdatum voor het indienen van de offerte te verlengen naar eind week 3 - 2026.

De reden hiervoor is o.a. de omvang van de aanbesteding waarin wij ook afhankelijk zijn van diverse buitenlandse partners, die aan het einde van het jaar door lopende projecten iets meer tijd nodig hebben.

Antwoord:

Aanbestedende Dienst (AD) houdt vast aan de gepubliceerde planning zoals deze is opgenomen in het Beschrijvend Document. De reden hiervoor is dat marktpartijen in een vroeg stadium, vanaf 2023, door de AD betrokken zijn in de voorbereiding van onderhavige aanbesteding. AD heeft hiermee willen bewerkstelligen dat marktpartijen bij interesse ook tijdig intern zaken konden uitzoeken en eventueel bij derden konden uitzetten. AD heeft meerdere marktconsultaties gehouden waaronder het tegenlezen van het Programma van Eisen en heeft aangegeven oktober 2025 te gaan publiceren.

Daarnaast hebben diverse marktpartijen aangegeven dat productiecapaciteit volloopt en AD wil alle voertuigen uiterlijk Q1 2028 compleet geleverd hebben en hierin geen risico te willen lopen. De planning is hier dan ook mede door bepaald. Tijdens de marktconsultaties zijn hier door marktpartijen ook geen vragen gesteld of hebben zij aangegeven dat dit onrealistisch is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

12 nov 2025

Ref.nr.

6

Onderwerp:

2.4 Verkoop bestaande Haakarmvoertuigen en waterwagens

Vraag:

Wij vragen u om de verkoop van de bestaande haakarmvoertuigen en waterwagens niet mee te nemen in de beoordeling/ gunning van deze aanbesteding.

Aangezien het hier om een groot aantal voertuigen gaat en de 1e voertuigen in Q1 2028 beschikbaar komen, is het financiële risico voor de opdrachtnemer over deze lange periode op dit moment niet te overzien.

Antwoord:

Aanbestedende Dienst behoudt de verkoop van de bestaande haakarmvoertuigen en waterwagens in stand als onderdeel van de aanbesteding en gunning. Tijdens de laatste marktconsultatie (het tegenlezen Programma van Eisen door de betrokken marktpartijen) is de verkoop expliciet benoemd. Aanbestedende Dienst verwijst ook naar bijlage 17 Marktconsultatieverslag.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 13 nov 2025

Ref.nr.
7

Onderwerp:
FE.07

Vraag:

Rapport van het IFV “Risico’s inzittenden brandweervoertuigen bij ongevallen”. Kunt u de link van het betreffende rapport met aanbevelingen met ons delen?

Antwoord:

Aanbestedende Dienst heeft de documenten bijgevoegd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 13 nov 2025

Ref.nr.
8

Onderwerp:
AE.07

Vraag:

Kunt u de bestanden “Handreiking terreinvaardigheid voor grote brandweervoertuigen, versie 1.0, december 2021” en “Handreiking TW/G voertuigen, versie 1.0, september 2023” toevoegen aan de Aanbestedingsdocumentatie?

Antwoord:

Aanbestedende Dienst heeft de documenten toegevoegd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

13 nov 2025

Ref.nr.

9

Onderwerp:

RS.05

Vraag:

Het luchtsysteem voor de remmen is dusdanig beschermd dat de druk bij een luchtlekkage in het systeem nooit onder de 4,5 Bar in de remluchtketels zakt. De remmen worden gelost bij 6,8 Bar. In het verschil in de opbouw van de druk kan binnen 60 sec. worden voorzien. Gaat u hiermee akkoord.

Antwoord:

PvE eis RS.05.

Het luchtremstelsysteem is zodanig uitgevoerd dat, zonder externe luchttoevoer en met lege remluchtketels, binnen 60 seconden na het starten van de rijmotor het voertuig daadwerkelijk in staat is veilig aan het verkeer deel te nemen.

Bijgestelde eis RS.05 NVI 13-11-25.

Het luchtremstelsysteem is zodanig uitgevoerd dat, zonder externe luchttoevoer en met lege remluchtketels, binnen 60 seconden na het starten van de rijmotor daadwerkelijk in staat is veilig aan het verkeer deel te nemen. Indien het voertuig af-fabriek is voorzien van een beveiligde onderdruk dan dient binnen 60 seconden het verschil tussen de minimale beveiligde druk en benodigde druk om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen te kunnen worden overbrugt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 13 nov 2025

Ref.nr.
10

Onderwerp:
PvE VC.30

Vraag:

U vraagt voor alle voertuigen fenders aan de achterzijde van de cabine. Dit is ons inziens niet op alle voertuigen wenselijk. Voor de terreinvoertuigen geeft dit een conflict met eis AM.03.

Antwoord:

PvE eis VC.30

De standaard cabine wordt aan de achterzijde voorzien van fenders.

Bijgestelde eis VC.30 NVI 13-11-25.

De standaard cabine wordt aan de achterzijde voorzien van fenders. Indien de fenders conflicterend zijn met eis AM.03 dan vervalt eis AM.03.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 13 nov 2025

Ref.nr.
11

Onderwerp:
PvE VC.26

Vraag:

U vraagt hier zowel een pneumatische als elektrische parkeerrem. Deze opties zijn in combinatie conflicterend. Gaat u akkoord met het alleen leveren, op alle voertuigen, van een pneumatische parkeerrem. Bovendien is het leveren van een elektrische parkeerrem, ons inziens niet wenselijk aangezien bij een rollend voertuig en bij opening van een portier het voertuig automatisch de parkeerrem zal activeren.

Antwoord:

PvE eis VC.26

Het voertuig is voorzien van:

- camerasysteem (i.p.v. spiegels, spiegels worden in geen enkele vorm nog toegestaan);
- achteruitrijcamera (eventueel in combinatie met navigatiescherm), of;
- interactief multimediasysteem gecombineerd met een camerasysteem;
- achteruitrijsignalering;
- weghijhulp (als veiligheidsvoorziening);
- bandenspanning bewaking;
- automatische clima control, met voldoende luchtstroomopeningen, zodat ramen condensvrij blijven, ook bij regenachtige en vochtige omstandigheden;
- adaptieve cruise control;
- tenminste een airbag voor de chauffeur en gordelspanners op alle stoelen;
- twee doeltreffende zonnekleppen;
- pneumatische parkeerrem;
- instapverlichting nabij de opstaptredes;
- gordijnen of zonnescerm aan bestuurders en bijrijderszijde;
- mogelijkheid tot uitlezen van TPMS, olie, accuspanning, etc. op dashboard;
- traction control;
- elektrische parkeerrem;
- automatische regendetectie en verlichting.

Bijgestelde eis VC.26 NVI 13-11-25.

Het voertuig is voorzien van:

- camerasysteem (i.p.v. spiegels, spiegels worden in geen enkele vorm nog toegestaan);
- achteruitrijcamera (eventueel in combinatie met navigatiescherm), of;
- interactief multimediasysteem gecombineerd met een camerasysteem;
- achteruitrijsignalering;
- weghijhulp (als veiligheidsvoorziening);
- bandenspanning bewaking;
- automatische clima control, met voldoende luchtstroomopeningen, zodat ramen condensvrij blijven, ook bij regenachtige en vochtige omstandigheden;
- adaptieve cruise control;
- tenminste een airbag voor de chauffeur en gordelspanners op alle stoelen;
- twee doeltreffende zonnekleppen of een traploos instelbaar ééndelige zonneklep;
- pneumatische parkeerrem;
- instapverlichting nabij de opstaptredes;
- gordijnen of zonnescerm aan bestuurders en bijrijderszijde;
- mogelijkheid tot uitlezen van TPMS, olie, accuspanning, etc. op dashboard;
- traction control;
- automatische regendetectie en verlichting.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijffronde:

Inschrijffronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 13 nov 2025

Ref.nr.
12

Onderwerp:
PvE VC.26

Vraag:

U vraagt twee doeltreffende zonnekleppen. Is een traploos instelbaar eendelig zonnescherf ook toegestaan?

Antwoord:

PvE eis VC.26

Het voertuig is voorzien van:

- camerasysteem (i.p.v. spiegels, spiegels worden in geen enkele vorm nog toegestaan);
- achteruitrijcamera (eventueel in combinatie met navigatiescherf), of;
- interactief multimediasysteem gecombineerd met een camerasysteem;
- achteruitrijsignalering;
- weghijhulp (als veiligheidsvoorziening);
- bandenspanning bewaking;
- automatische clima control, met voldoende luchtstroomopeningen, zodat ramen condensvrij blijven, ook bij regenachtige en vochtige omstandigheden;
- adaptieve cruise control;
- tenminste een airbag voor de chauffeur en gordelspanners op alle stoelen;
- twee doeltreffende zonnekleppen;
- pneumatische parkeerrem;
- instapverlichting nabij de opstaptredes;
- gordijnen of zonnescherf aan bestuurders en bijrijderszijde;
- mogelijkheid tot uitlezen van TPMS, olie, accuspanning, etc. op dashboard;
- traction control;
- elektrische parkeerrem;
- automatische regendetectie en verlichting.

Bijgestelde eis VC.26 NVI 13-11-25.

Het voertuig is voorzien van:

- camerasysteem (i.p.v. spiegels, spiegels worden in geen enkele vorm nog toegestaan);
- achteruitrijcamera (eventueel in combinatie met navigatiescherf), of;
- interactief multimediasysteem gecombineerd met een camerasysteem;
- achteruitrijsignalering;
- weghijhulp (als veiligheidsvoorziening);
- bandenspanning bewaking;
- automatische clima control, met voldoende luchtstroomopeningen, zodat

ramen condensvrij blijven, ook bij regenachtige en vochtige omstandigheden;

- adaptieve cruise control;
- tenminste een airbag voor de chauffeur en gordelspanners op alle stoelen;
- twee doeltreffende zonnekleppen of een traploos instelbaar ééndelige zonneklep;
- pneumatische parkeerrem;
- instapverlichting nabij de opstaptredes;
- gordijnen of zonneschermbaan bestuurders en bijrijderszijde;
- mogelijkheid tot uitlezen van TPMS, olie, accuspanning, etc. op dashboard;
- traction control;
- automatische regendetectie en verlichting.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

13 nov 2025

Ref.nr.

13

Onderwerp:

PvE VC.21

Vraag:

U vraagt hier een DAB+ radio met navigatie en stuurbediening, inclusief gratis updates gedurende 15 jaar. Gezien de snel opvolgende ontwikkelingen op dit gebied kunnen wij op dit moment updates niet langer dan 5 jaar gratis doorvoeren. De navigatie is niet te bedienen via het stuurwiel, maar wel via een touchscreen functie op het dashboard. Gaat u hiermee akkoord?

Antwoord:

PvE eis VC.21

Het voertuig is voorzien van een DAB+ radio met navigatie en stuurbediening. Navigatie updates worden gedurende de afschrijvingsperiode van het voertuig (15 jaar) gratis doorgevoerd. Een combinatie van het scherm met achteruitrijcamera is toegestaan.

Bijgestelde eis VC.21 NVI 13-11-25.

Het voertuig is voorzien van een DAB+ radio met navigatie. Navigatie updates worden gedurende tenminste 5 jaar gratis doorgevoerd. Een

combinatie van het scherm met achteruitrijcamera is toegestaan.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

13 nov 2025

Ref.nr.

14

Onderwerp:

PvE TE.45 en EI.19

Vraag:

Het is niet toegestaan om de wettelijk verplichte ADAS-veiligheidssystemen uit te schakelen. Met behulp van een flexconnector kunnen we de functies AEBS en FCW tijdelijk uitschakelen. Telkens na inschakeling van het contact worden alle functies weer geactiveerd.

Antwoord:

PvE eis EI.19

Eventueel aanwezige functies zoals “Brake Assist” en/of “Forward Collision Warning”, het “Lane Departure Warning System” en het “Advanced Emergency Braking System” moeten bij inschakelen van de optische signalering uitgeschakeld worden. Het uitschakelen is voorzien van een automatische reset functie. Na uitschakelen van de optische signalering zijn het LDWS en AEBS weer actief. Zie ook eis TE.45

Bijgestelde eis EI.19 NVI 13-11-25.

Tenminste de functies “Advanced Emergency Braking System” en “Forward Collision Warning”, moeten bij inschakelen van de optische signalering uitgeschakeld worden. Het uitschakelen is voorzien van een automatische reset functie. Na uitschakelen van de optische signalering en of contact zijn het LDWS en AEBS weer actief. Zie ook eis TE.45.

PvE eis TE.45

Waar wettelijk toegestaan worden General Safety Regulation systemen uitgeschakeld bij gebruik van optische- en geluidsignalen. Zie ook eis EI.19

Bijgestelde eis TE.45 NVI 13-11-25.

Waar wettelijk en door de chassis fabrikant toegestaan worden General

Safety Regulation systemen uitgeschakeld bij gebruik van optische- en geluidsignalen. Zie ook eis EI.19

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

13 nov 2025

Ref.nr.

15

Onderwerp:

PvE TE.10

Vraag:

De opgegeven marge van 2% is ons inziens te krap, graag deze marge herzien en bij voorkeur gelijkstellen aan de marge zoals opgegeven in TE.09.

Antwoord:

Bij een compleet voertuig, incl. bemanning, is de gewichtsverdeling in lengterichting van het voertuig 35/65 met een marge van - 2%. (bij haakarmvoertuig gaan we uit van belading met meest ongunstige VRU container; BPH, zie bijlage 13)

Bijgestelde eis TE.10 NVI 19-11-25

Bij een compleet voertuig, incl. bemanning, is de gewichtsverdeling in lengterichting van het voertuig 35/65 met een marge van -10%. (bij haakarmvoertuig gaan we uit van belading met meest ongunstige VRU container; BPH, zie bijlage 13)

Toelichting eis TE.10

VRU wenst voor goede terreinprestaties een zo gunstig mogelijk gewichtsverdeling/aslast te hebben. Uit de aangeleverde (concept) theoretische gewichtsberekeningen tijdens de marktconsultatie blijkt dat een gewichtsverdeling van 35/65 met een marge van -2% realiseerbaar is. AD wil deze marge verruimen naar -10%.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 19 nov 2025

Ref.nr.

16

Onderwerp:

PvE TE.09

Vraag:

Voor de duidelijkheid wij gaan ervan uit dat hier wordt bedoeld dat de verdeling in lengterichting maximaal 40/60 of 60/40 mag zijn.
Is deze interpretatie akkoord?

Antwoord:

Bij een compleet voertuig, incl. bemanning, is de gewichtsverdeling in lengterichting van het voertuig 50/50 met een marge van 10%. (bij haakarmvoertuig gaan we uit van belading met meest ongunstige VRU container; BPH, zie bijlage 13)

Uw interpretatie is juist.

Toelichting eis TE. 09 NVI 19-11-25

Eis blijft gehandhaafd. Uit de aangeleverde theoretische (concept) berekeningen tijdens de marktconsultatie blijkt dat een gewichtsverdeling van 50/50 met een marge 10% op het samenstel van de voor of achterassen realiseerbaar is voor de terreinvaardige waterwagen als ook het haakarmvoertuig met kraan. Hierbij ligt bij de waterwagen >50% op het samenstel van de voorassen, terwijl dit bij het HA voertuig met kraan meer op het samenstel van achterassen ligt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 19 nov 2025

Ref.nr.
17

Onderwerp:
KL.11

Vraag:

Mogen de borgingshaak en de rollen van het haakarmsysteem ook uitgevoegd worden in geel RAL 1016 in plaats van RAL 1003?

Antwoord:

Optrekoog en rollen haakarmsysteem, geel RAL 1003. Zie handreiking haakarmconfiguratie.

Bijgestelde eis NVI 24-11-25.

Optrekoog en rollen haakarmsysteem, geel RAL 1003 of RAL 1016. Zie ook handreiking haakarmconfiguratie.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 24 nov 2025

Ref.nr.
18

Onderwerp:
HA.10 / 210109-Handreiking-Haakarmconfiguratie

Vraag:

Er staan verschillende specificaties genoemd omtrent de capaciteiten (liter per minuut en aantal bar) van de aansluitingen voor de HRU unit. Zie de eisen HA.10 en de handreiking (bijlage 1, pagina 13). Graag zouden wij de info willen ontvangen welke technische specificaties wij kunnen aanhouden. Kunt u opheldering geven?

Antwoord:

Over het algemeen heeft de HRU voor de hydrauliek een capaciteit tot 50 ltr /min @ 225 bar nodig. De opbrengst moet worden gehaald bij een rijdend voertuig en een snelheid van 2 tot 4 km/h. Om de flow en druk (rijdend) te realiseren worden toepaste PTO en hydrauliekpomp (overbrengingsverhouding) op elkaar afgestemd. Exacte aanbevelen

specificaties ook in relatie tot koeling zijn opvraagbaar bij Hytrans. Bij aflevering van het voertuig wordt een verklaring van Hytrans meegeleverd waarin wordt verklaard dat het voertuig voldoet aan de specificaties zoals door Hytrans afgegeven en afgestemd op de bij de VRU aanwezige Hytrans WTS systemen.

Toelichting eis HA.10 NVI 24-11-25

De technische specificaties zoals omschreven bij HA.10 zijn leidend. De WTS systemen zijn in 2018 aanbesteed terwijl de handreiking in 2021 is opgesteld. Op basis van ervaringen van de uitgeleverde systemen zijn de technische specificaties m.b.t. hydrauliek zoals opgenomen in de handreiking bijgesteld. De hydraulische mogelijkheden zijn sterk afhankelijk van de door de inschrijver voorgestelde chassisconfiguratie maar dienen vooral door de inschrijver op elkaar te worden afgestemd, hier dient ook Hytrans als leverancier van de WTS systemen in betrokken te worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

24 nov 2025

Ref.nr.

19

Onderwerp:

FE.70

Vraag:

Kan er een toevoeging gedaan worden aan deze eis met de volgende tekst: Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent/leverancier.

Antwoord:

Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent.

Bijgestelde eis NVI 24-11-25.

Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent/leverancier.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 24 nov 2025

Ref.nr.

20

Onderwerp:

FE.69

Vraag:

Kan er een toevoeging gedaan worden aan deze eis met de volgende tekst:
Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent/leverancier.

Antwoord:

Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent.

Bijgestelde eis NVI 24-11-25.

Het haakarmsysteem, autolaadkraan en hydraulische klapbumper zijn van dezelfde fabrikant/producent/leverancier.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 24 nov 2025

Ref.nr.

21

Onderwerp:

Bijlage 07 Onderhoud

Vraag:

U spreekt in "Bijlage 07 Onderhoud" over een kerninstructeur en refereert hiermee aan "Bijlage 06 Opleidingen".

Vraag:

In bijlage 06 wordt deze functie niet benoemd. Hoe dienen wij hiermee om te gaan?

Antwoord:

Dit is een omissie in de verwijzing. De kerninstructeur is vervangen door een regionale rijbegeleider.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

25 nov 2025

Ref.nr.

22

Onderwerp:

Bijlage 07 Onderhoud

Vraag:

U schrijft: In het kader van deze aanbesteding geeft de opdrachtnemer aan in welke mate ondersteuning wordt gegeven en welke specifieke middelen binnen het aanbestedingsbedrag beschikbaar gesteld worden en welke de opdrachtnemer moet aanschaffen met eigen middelen.

Vraag: Dient "opdrachtnemer" in de laatste regel niet "opdrachtgever" te zijn?

Antwoord:

Ja, klopt. Opdrachtnemer dient vervangen te worden door Opdrachtgever.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 25 nov 2025

Ref.nr.
23

Onderwerp:
PvE OT.18

Vraag:

Dienen wij voor de optie "Hydraulisch aangedreven vooras" op voorhand een kostenopgave (aanschaf en onderhoud) af te geven. Zo ja, waar kunnen we deze bedragen invullen?

Antwoord:

Dit is correct. Inschrijver kan deze prijs indienen in Invulformulier 9 Opties regel 38.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 25 nov 2025

Ref.nr.
24

Onderwerp:
Invulformulier 9 Opties

Vraag:

U vraagt onderhoudscontracten voor de chassis en kranen, echter niet voor het haakarmsysteem. Dienen wij hier geen opgave voor af te geven?

Antwoord:

Correct. Onderhoud en keuring aan haakarmsystemen wordt volledig in eigen beheer uitgevoerd. Een onderhoudscontract is niet nodig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

25 nov 2025

Ref.nr.

25

Onderwerp:

AL.01

Vraag:

Wij verzoeken u een gelijkwaardig alternatief toe te staan.

Antwoord:

Voertuig is voorzien van een ingebouwde druppellader, merk Mastervolt of Victron.

Toelichting Eis AL.01 NVI 27-11-05

Eis AL.01 blijft gehandhaafd. Het preventief (en deels correctief) onderhoud wordt in eigenbeheer uitgevoerd. Uit oogpunt van bedrijfsvoering wenst AD zoveel mogelijk uniformiteit in toe te passen componenten over verschillende soorten voertuigen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

26

Onderwerp:

BT.03

Vraag:

Wij verzoeken u vriendelijk aan te geven welke specifieke aspecten of prestaties met de Finite Element Method (FEM) analyse van de watertank

dienen te worden aangetoond.

Antwoord:

De watertank is vervaardigd uit glasvezelversterkt polyester (GVK), polypropyleen (PP) of RVS-(minimaal) 316. In geval van RVS zal bij afname de kwaliteit van toegepaste RVS worden getoetst middels een test. Een RVS tank wordt voorzien van coating. Bij inschrijving motiveert u het gekozen materiaal van de tank. Voordat de watertank in productie wordt genomen kan er een Finite Element Method (FEM) analyse getoond worden. Het tonen van de analyse wordt als mijlpaal opgenomen in de planning.

Toelichting eis BT.03 NVI 27-11-25

AD heeft negatieve ervaringen met grotere watertanks op terreinvaardige voertuigen/haakarmsystemen. Uit onderzoek is gebleken dat deze ervaringen zijn terug te leiden naar ontwerpfouten in tanks, soms in relatie met een niet op elkaar afstemde dragende constructie. Bij twijfel door de AD in de constructie/ontwerp van de tank en afhankelijk van het voorgestelde materiaal en aangeboden chassis (torsie/stijfheid) wil AD zich het recht voorbehouden om een door de inschrijver te overleggen FEM voor te leggen aan de NB zoals beschreven in eis AE.22. Te denken valt aan vervorming, spanningsverdeling, stijfheid, zwakke plekken en mogelijk materiaal vermoeidheid. Echter de inschrijver bepaald op basis van het gebruik en eisen zoals opgenomen in het PvE de use case. Hierbij komt bijv. remvertraging, statische kantelhoek, acceleratie, lane change, vuldruk, etc. naar voren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.
27

Onderwerp:
FE.33

Vraag:

Wij verzoeken u vriendelijk om nadere toelichting te geven op de specificatie dat bij het openen van de pneumatische klep eventuele lucht in de pomp automatisch wordt verdrongen, zonder dat de ontluuchtingspomp

hoeft te worden ingeschakeld, zodat wij de functie en werking volledig kunnen beoordelen.

Antwoord:

De pomp is zodanig geconstrueerd en of uitgerust dat bij het openen van de pneumatisch klep tussen tank en pomp eventueel aanwezig lucht in de pomp automatisch wordt verdrongen zonder dat hierbij de ontluhtingspomp hoeft te worden ingeschakeld.

Toelichting eis FE.33 NVI 27-11-25

Deze eis heeft direct betrekking op eis PO.01. Indien de pomp gevoed wordt vanuit de tank en de ontluhtingspomp niet in bedrijf is mag er geen lucht in pomp blijven hangen met als gevolg dat er geen water afgegeven kan worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.
28

Onderwerp:

AB.05

Vraag:

Wij verzoeken u hier een afwijking van 0,5% toe te staan.

Antwoord:

Alle andere assen hebben dezelfde diameter banden.

Bijgestelde eis zie ook eerdere NVI.

Per type chassis worden maximaal twee verschillende bandenmaten gemonteerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.

29

Onderwerp:

VC.31

Vraag:

In lijn met onze vraag bij AE 07 verzoeken wij u om de verwijzing naar de Franse norm NF S61-518b te laten vervallen. Voor zover wij hebben kunnen beoordelen, voegt deze norm geen aanvullende waarde toe boven hetgeen reeds in uw eis is gedefinieerd.

Antwoord:

De cabine dient weerszijden te worden voorzien van een takkenbescherming. De takkenbescherming dient vanaf de bumperhoogte de contouren van de cabine te volgen en door te lopen tot aan de achterzijde cabine, voorzijde opbouw of autolaadkraan. De bovenzijde van de takkenbescherming, gemonteerd op de opbouw, is lager of gelijke hoogte als de bescherming op de cabine. De onder VS.02 en VS.03 omschreven optische signalering en zonnekap dienen binnen de contouren van de bovenomschreven takkenbescherming te worden aangebracht. De onder VS.08 omschreven takkenbescherming t.b.v. de signalering dienen geïntegreerd in de totale takkenbeschermingconstructie te worden aangebracht. De inwendige maat van de gebruikte buizen bedraagt minimaal Ø 38 mm. De volledige constructie van de takkenbescherming bestaat uit minimaal RVS 304. Het ontwerp, afwerking en kleur van de volledige takkenbescherming maken deel uit van het design van het voertuig. Totale uitvoering dient in nader overleg te worden bepaald. Zie ook NF S61-518.

Toelichting eis VC.31 NVI 27-11-25

Eis VC.31 blijft gehandhaafd. Zie ook eerdere reactie NVI bij AE.07

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.
30

Onderwerp:
VC.27

Vraag:

Op basis van uw gestelde eisen aan de bandenmaat voor de terreinvarianten kunnen wij slechts een bijpassende band vinden met een speedindex G. Speedindex G staat voor een maximumsnelheid van 90km/u. Wij nemen aan dat volgens eis VC.27 een maximum snelheid van het voertuig met dit type band van 90km/u zou moeten voldoen mits de begrenzer hierop is afgesteld. Is onze aanname juist?

Antwoord:

Snelheidsbegrenzer afgestemd op de speedindex van de toegepaste banden, doch niet sneller dan 100km/u.

Bijgestelde eis VC.27 NVI 27-11-25

De banden zijn voorzien van een juiste load- en speedindex, afgestemd op eisen en het beoogde gebruik. Uit de marktconsultatie is gebleken dat banden, met juiste loadindex, een speedindex van 100km/u (speedindex J, eis AB.08) en 110km/u (speedindex K, eis AB.09) realiseerbaar zijn. Het voertuig moet een snelheid kunnen bereiken van 100km/u. De snelheidsbegrenzer wordt onafhankelijk van de toegepaste banden (speedindex J of K) afgesteld op maximaal 100km/u.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.
31

Onderwerp:
VC.14

Vraag:

Wij verzoeken u een alternatieve positie voor deze handgreep toe te staan.

Antwoord:

Tussen de chauffeur en middenstoel is tegen het dak een stevige handgreep in de kleur geel gemonteerd.

Toelichting eis VC.14 NVI 27-11-25

Eis VC.14 blijft gehandhaafd. Op basis van ervaringen met de huidige zware terreinvoertuigen voldoet de geëiste positie. In uw vraag wordt het voorgestelde alternatief niet duidelijk en kan de AD niet beoordelen of dit aan onze functionele eisen voldoet. Om de alternatief voorgestelde positie te kunnen beoordelen verzoeken wij u die voor te leggen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

32

Onderwerp:

TE.20

Vraag:

Wij gaan ervan uit dat de uitzondering eveneens geldt voor de brandstof- en AdBlue tank. Kunt u bevestigen of deze aanname juist is?

Antwoord:

Alle chassis (en waar mogelijk opbouw)componenten zijn langs het chassis onder de cabine gemonteerd zodat geen opbouw of kastruimte verloren gaat. Afhankelijk van de technische (on)mogelijkheden wordt uitzondering gemaakt op de uitlaatcomponenten.

Bijgestelde eis TE.20 NVI 27-11-25.

Alle chassis (en waar mogelijk opbouw)componenten zijn langs het chassis onder de cabine gemonteerd zodat geen opbouw of kastruimte verloren gaat. Afhankelijk van de technische (on)mogelijkheden wordt uitzondering gemaakt op de uitlaat-en AdBlue componenten.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

33

Onderwerp:

TE.13

Vraag:

Wij verzoeken U hier een minimale oprijhoek van 32 graden toe te staan

Antwoord:

De op- en afrijdhoek zijn minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -6% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

Toelichting eis TE. 13 NVI 27-11-25

Eis blijft gehandhaafd. Uit oogpunt van functionaliteit wenst AD de hoeken zoals opgenomen in de EN 1846 zo dicht mogelijk te benaderen. Uit de aangeleverde informatie tijdens de marktconsultatie blijkt dit met een tolerantie van maximaal -6% voor meerdere partijen haalbaar is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

34

Onderwerp:

TE.11

Vraag:

De positie van het zwaartepunt van een haakarmconfiguratie met een gewicht van 18 ton is bepalend voor de gewichtsverdeling en de uiteindelijke asbelasting van het voertuig. In de door u aangeleverde handreiking Haakarmconfiguratie zijn de gewichtsverdeling en de ligging van het zwaartepunt van de verschillende haakarmbakken echter niet gedefinieerd. Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven waar het zwaartepunt van de diverse gebruikte haakarmbakken ligt, inclusief toekomstige containers, zodat wij kunnen verifiëren of de gewichtsverdeling van het voertuig voldoet aan de gestelde eisen.

Antwoord:

Zie eis HA.05.

Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

35

Onderwerp:

TE.10

Vraag:

In de aanbestedingsdocumenten hebben wij geen informatie kunnen terugvinden over de VRU-container BPH, bijlage 13.

Wij verzoeken u vriendelijk om deze bijlage alsnog beschikbaar te stellen, zodat wij de aanbesteding volledig en correct passend kunnen uitvoeren.

Daarnaast gaan wij ervan uit dat bij andere containers de gewichtsverdeling mag afwijken. Mocht dit niet het geval zijn, dan verzoeken wij u vriendelijk om ook voor toekomstige containers de positie van het zwaartepunt op de haakarmbakken te specificeren.

Tot slot willen wij opmerken dat een maximaal toegestane afwijking van 2% op voorhand voor ons wel erg krap lijkt, maar dit kan pas exact bepaald worden zodra de positie van het zwaartepunt van de overige haakarm bakken

bekend is(denk hierbij bijvoorbeeld aan haakarmbakken die relatief weinig wegen).

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

36

Onderwerp:

TE.09

Vraag:

In de aanbestedingsdocumenten hebben wij geen informatie kunnen terugvinden over de VRU-container BPH, bijlage 13.

Wij verzoeken u vriendelijk om deze bijlage alsnog beschikbaar te stellen, zodat wij de aanbesteding volledig en correct passend kunnen uitvoeren. Daarnaast gaan wij ervan uit dat bij andere containers de gewichtsverdeling mag afwijken. Mocht dit niet het geval zijn, dan verzoeken wij u vriendelijk om ook voor toekomstige containers de positie van het zwaartepunt op de haakarmbakken te specificeren.

Tot slot willen wij opmerken dat een maximaal toegestane afwijking van 10% op voorhand voor ons wel erg krap lijkt, maar dit kan pas exact bepaald worden zodra de positie van het zwaartepunt van de overige haakarm bakken bekend is(denk hierbij bijvoorbeeld aan haakarmbakken die relatief weinig wegen).

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt

weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

37

Onderwerp:

FE.06

Vraag:

De positie van het zwaartepunt van een haakarmconfiguratie met een gewicht van 18 ton is bepalend voor de gewichtsverdeling en de uiteindelijke asbelasting van het voertuig. In de door u aangeleverde handreiking Haakarmconfiguratie zijn de gewichtsverdeling en de ligging van het zwaartepunt van de verschillende haakarmbakken echter niet gedefinieerd. Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven waar het zwaartepunt van de diverse gebruikte haakarmbakken ligt, zodat wij kunnen verifiëren of de gewichtsverdeling van het voertuig voldoet aan de gestelde eisen.

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.

38

Onderwerp:

FE.05

Vraag:

De positie van het zwaartepunt van een haakarmconfiguratie met een gewicht van 18 ton is bepalend voor de gewichtsverdeling en de uiteindelijke asbelasting van het voertuig. In de door u aangeleverde handreiking Haakarmconfiguratie zijn de gewichtsverdeling en de ligging van het zwaartepunt van de verschillende haakarmbakken echter niet gedefinieerd. Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven waar het zwaartepunt van de diverse gebruikte haakarmbakken ligt, zodat wij kunnen verifiëren of de gewichtsverdeling van het voertuig voldoet aan de gestelde eisen.

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

39

Onderwerp:

FE.04

Vraag:

De positie van het zwaartepunt van een haakarmconfiguratie met een gewicht van 18 ton is bepalend voor de gewichtsverdeling en de uiteindelijke asbelasting van het voertuig. In de door u aangeleverde handreiking Haakarmconfiguratie zijn de gewichtsverdeling en de ligging van het zwaartepunt van de verschillende haakarmbakken echter niet gedefinieerd.

Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven waar het zwaartepunt van de diverse gebruikte haakarmbakken ligt, zodat wij kunnen verifiëren of de gewichtsverdeling van het voertuig voldoet aan de gestelde eisen.

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

40

Onderwerp:

FE.03

Vraag:

De positie van het zwaartepunt van een haakarmconfiguratie met een gewicht van 18 ton is bepalend voor de gewichtsverdeling en de uiteindelijke asbelasting van het voertuig. In de door u aangeleverde handreiking Haakarmconfiguratie zijn de gewichtsverdeling en de ligging van het zwaartepunt van de verschillende haakarmbakken echter niet gedefinieerd. Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven waar het zwaartepunt van de diverse gebruikte haakarmbakken ligt, zodat wij kunnen verifiëren of de gewichtsverdeling van het voertuig voldoet aan de gestelde eisen.

Antwoord:

Zie bijlage 13c, eis HA.05 en reactie op nota van inlichtingen 19-11-2025
Voor de bestaande containers kan de inschrijver er vanuit gaan dat, m.u.v. de containers zoals weergegeven in bijlage 13a en 13c, het zwaartepunt in het midden ligt. Voor de containers 13a en 13c staat het zwaartepunt weergegeven op de tekening.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

41

Onderwerp:

UP.14

Vraag:

Wij verzoeken u vriendelijk om te bevestigen of deze eis inhoudt dat de fabrikant van de waterwagen tevens de producent moet zijn van de waterpomp, de opbouw, de watertank en het besturingssysteem, of dat het voldoende is dat deze componenten onder één merknaam worden geleverd.

Antwoord:

De opbouwfabrikant is producent en of leverancier van onder eigen merknaam te leveren opbouw, pomp en opbouw gerelateerde software. Opbouw, pomp en software worden onder één en dezelfde merknaam geleverd.

Toelichting eis UP.14 NVI 27-11-25

Eis UP.14 blijft gehandhaafd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

42

Onderwerp:

UP.13

Vraag:

Wij verzoeken u vriendelijk om te bevestigen of het ook is toegestaan dat deze componenten op een andere locatie worden opgebouwd, mits het type, ontwerp en de kwaliteit volledig overeenkomen met de voertuigen die op de hoofdproductielocatie worden geproduceerd.

Antwoord:

De cabineinrichting en cabineopbouw, plaatsing communicatieapparatuur, optische- en geluidsignalering, takkenscherm, etc., wordt op dezelfde locatie uitgevoerd als waar de waterwagens worden geproduceerd.

Bijgestelde eis NVI 27-11-25.

Tenminste één wegvariant en één terreinvariant worden als voorloper (het eerste haakarmvoertuig) voor wat betreft cabine inrichting en cabineopbouw, plaatsing communicatieapparatuur, optische- en geluidsignalering, takkenscherm, etc., op dezelfde locatie uitgevoerd als waar de waterwagens worden geproduceerd. Voor de overige haakarmvoertuigen is het toegestaan dat onder voorwaarde van goed uitgevoerd configuratiemanagement (zie ook eis FE.08) deze in Nederland worden samengesteld. De tussenafname van de voorlopers op de productielocatie wordt in de planning opgenomen als mijlpaal. Alle voertuigen zijn identiek waarbij alle overige eisen onverlet van toepassing zijn.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.
43

Onderwerp:
UP.11

Vraag:

In hoofdstuk 4 van het beschrijvend document van deze aanbesteding worden vier mogelijkheden beschreven waarop aan deze aanbesteding kan worden deelgenomen:

- Zelfstandige Inschrijver, zonder onderaannemer
- Zelfstandige Inschrijver, met onderaannemer
- Samenwerkingsverband, zonder onderaannemer

- Samenwerkingsverband, met onderaannemer

In de huidige eis wordt gesteld dat er slechts op één van deze vier mogelijkheden mag worden ingeschreven.

Wij verzoeken u vriendelijk om deze beperking te laten vervallen, zodat wij als zelfstandige hoofdaannemer kunnen optreden in dit project, waarbij de leveranciers van het chassis, het haakarmsysteem en de autolaadkraan als toeleveranciers betrokken zijn, en niet als onderaannemers.

Antwoord:

Aanbestedende Dienst handhaaft de gestelde eis.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

44

Onderwerp:

UP.10

Vraag:

In hoofdstuk 4 van het beschrijvend document van deze aanbesteding worden vier mogelijkheden gegeven waarop aan deze aanbesteding kan worden deelgenomen:

- Zelfstandige Inschrijver, zonder onderaannemer;
- Zelfstandige Inschrijver, met onderaannemer;
- Samenwerkingsverband, zonder onderaannemer;
- Samenwerkingsverband, met onderaannemer.

In de huidige eis wordt gesteld dat er slechts op één van deze vier mogelijkheden mag worden ingeschreven.

Wij verzoeken u vriendelijk om deze beperking te laten vervallen, zodat het beschrijvend document leidend blijft ten aanzien van de wijze van inschrijving. De uniformiteit van de chassis voor de diverse varianten blijft hierbij gewaarborgd, onder andere in verband met de TCO zoals benoemd in de eisen FE.20 en FE.44.

Antwoord:

Aanbestedende Dienst handhaaft de gestelde eis.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

45

Onderwerp:

UP.09

Vraag:

In hoofdstuk 4 van het beschrijvend document van deze aanbesteding worden vier mogelijkheden gegeven waarop aan deze aanbesteding kan worden deelgenomen:

- Zelfstandige Inschrijver, zonder onderaannemer;
- Zelfstandige Inschrijver, met onderaannemer;
- Samenwerkingsverband, zonder onderaannemer;
- Samenwerkingsverband, met onderaannemer.

In de huidige eis wordt gesteld dat er slechts op één van deze vier mogelijkheden mag worden ingeschreven.

Wij verzoeken u vriendelijk om deze beperking te laten vervallen, zodat het beschrijvend document leidend blijft ten aanzien van de wijze van inschrijving. De uniformiteit van de chassis voor de diverse varianten blijft hierbij gewaarborgd, onder andere in verband met de TCO zoals benoemd in de eisen FE.20 en FE.44.

Antwoord:

Aanbestedende Dienst handhaaft de gestelde eis.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.

46

Onderwerp:

UP.05

Vraag:

Om dit goed te kunnen interpreteren en toepassen in onze aanbieding, verzoeken wij u om nadere toelichting. Kunt u aangeven:

- Welke specifieke ontwerpelementen, materialen of afwerkingen u verstaat onder een “eenduidige uitstraling”?
- Welke functionele of esthetische kenmerken een voertuig, naast het algemene uiterlijk van een brandweerauto, moet hebben om te voldoen aan deze eis?

Antwoord:

De VRU streeft naar een eenduidige uitstraling van haar voertuigen. Het design van de voertuigen dient afgestemd te zijn op de recent geleverde tankautospuiten, redvoertuigen en in opdracht staande PM's aan de VRU. Zie ook eis FE.72

Toelichting eis UP.05 NVI 27-11-26

Niet onuitputtelijk maar waar van toepassing en uitvoerbaar: doorlopende contourlijnen van cabine naar opbouw, contourlijnen takkenscherm, geïntegreerde optische signalering met transparante kappen, kleurstelling bumper, spatborden en takkenscherm, geïntegreerde optische signalering achterzijde, etc.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

47

Onderwerp:

UP.03

Vraag:

Wij vermoeden dat u met de verwijzing naar EN 1846, deel ... hoofdstuk 4 doelt op het vroegere hoofdstuk met de titel "Lijst met kenmerkende gevaren". Graag maken wij u erop attent dat dit hoofdstuk in de meest recente versie van EN 1846-2 (2025) is komen te vervallen en is vervangen door Annex K.

Voor de volledigheid willen wij tevens opmerken dat de in de eerdere versie van de norm opgenomen verplichte ROPS-beschermingsconstructie voor voertuigen in categorie 3 in de vernieuwde norm niet langer als verplichting is opgenomen.

Wij verzoeken u vriendelijk om te bevestigen op welke versie van EN 1846 u uw eisen baseert en of deze wijziging in de norm in de aanbestedingsdocumenten wordt meegenomen.

Antwoord:

De kastruimte dient volgens de laatste ergonomie, inzichten/uitgangspunten te worden ingedeeld. De leverancier dient bij de offerte een voorstel in, inclusief tekening, voor bekapping op basis van de gestelde eisen. Zie ook EN 1846 deel 2 o.a. hoofdstuk 4 en EN 1846 deel 3 hoofdstuk 4, FE.23, FE.24 en AV.02

Bijgestelde eis UP.03 NVI 27-11-25

De kastruimte dient volgens de laatste ergonomie, inzichten/uitgangspunten te worden ingedeeld. De leverancier dient bij de offerte een voorstel in, inclusief tekening, voor bekapping op basis van de gestelde eisen. U dient zich te conformeren aan de meest recente versie van de EN 1846-2. Zie ook FE.23, FE.24 en AV.02

In tegenstelling tot uw opmerking met betrekking tot een verplichte ROPS voor de categorie 3 voertuigen was dat ook in de eerdere versie van de EN 1846 geen verplichting maar een optie. Op basis van de door een gebruiker op te maken RI&E was de opdrachtgever vrij om een ROPS uit te vragen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

Onderwerp:

48

AE.22

Vraag:

Is het rapport van de Notified body bindend voor alle partijen?

Antwoord:

Nee, de Nb handelt in opdracht van de AD. De AD bepaalt wat er met het rapport gebeurt en welke conclusies en adviezen worden meegenomen naar de opdrachtnemer ter verbetering van het product.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

49

Onderwerp:

AE.22

Vraag:

In de eis wordt gesteld dat de opdrachtnemer het complete Technisch Dossier vertrouwelijk ter inzage op locatie aan de Notified Body (Nb) zal aanbieden. Kunt u toelichten wat u precies verstaat onder het “complete Technisch Dossier”?

Onze zorg is dat diverse toeleveranciers (zoals chassis-, opbouw-, haakarm- en kraanfabrikanten) gebruikmaken van COTS-producten waarvan de bron- en ontwerpgegevens bedrijfsvertrouwelijk zijn en normaliter niet met derden worden gedeeld. Daarnaast betreft dit vaak zeer omvangrijke en specialistische informatie waarvoor specifieke kennis nodig is om deze te beoordelen.

Kunt u aangeven:

- 1) Welke onderdelen of documentatie u minimaal verwacht binnen het aan te leveren Technisch Dossier?
- 2) Of COTS-documentatie op componentniveau wordt verlangd, of dat conformiteitsverklaringen, CE-documenten en relevante risicobeoordelingen van de betreffende leveranciers volstaan?
- 3) Hoe wordt omgegaan met bedrijfsvertrouwelijke informatie van toeleveranciers die niet gedeeld mag worden met derden?

Antwoord:

Een willekeurig voertuig van elk type wordt op basis van aanbestedingseisen, gunning, wet- en regelgeving, enz. type gekeurd en getest door Notified body (Nb). De opdrachtnemer ontvangt een kopie van dit rapport. De kosten voor deze eerste keuring zijn voor de opdrachtgever. Leverancier zal het complete Technisch Dossier vertrouwelijk ter inzage op locatie aan Nb aanbieden. Opdrachtgever ontvangt van Nb geen afschriften van TD tenzij de opdrachtnemer daarvoor schriftelijk toestemming geeft.

Toelichting eis AE.22 NVI 27-11-25

1. Wij verwachten de documenten zoals vermeld in bijlage VII van de Machinerichtlijn 2006/42, of bij aflevering van de voertuigen na 20-01-2027 bijlage IV van de machineverordening 2023/1230.
2. IIB verklaringen van onvoltooide machines bij het gebruik van ingebouwde delen is voldoende.
3. De informatie kan rechtstreeks ter beschikking worden gesteld van de geaccrediteerde keuringsinstelling Aboma Inspections b.v. Welke deze zal behandelen als zijnde een geaccrediteerd EG-typeonderzoek. Deze zal niet zonder toestemming van de fabrikant worden gedeeld met AD of enig ander.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op: 28 nov 2025

Ref.nr.
50

Onderwerp:
AE.07

Vraag:

Wij constateren dat in de aanbestedingsdocumenten wordt verwezen naar de Franse norm NF S61-518, waarin diverse specifieke voertuig- en chassisaanpassingen zijn vastgelegd, alsmede verwijzingen naar aanvullende Franse normen. Deze bepalingen lijken voornamelijk gericht op Franse CCF-voertuigen en zijn, voor zover wij kunnen nagaan, niet bekend of gangbaar bij Nederlandse chassisleveranciers en opbouwleveranciers. Om de technische eisen correct te kunnen interpreteren en een conforme inschrijving te kunnen indienen, verzoeken wij u om nadere toelichting. Kunt u aangeven:

a) Of de verwijzing naar de Franse norm NF S61-518 kan vervallen en kan worden volstaan met toepassing van de Europese norm EN 1846, waarbij eventuele aanvullende specifieke eisen uit de Franse norm expliciet als aanbestedingseis worden opgenomen?

of

b) Of u ons een (geautoriseerde) vertaling kunt verstrekken van de Franse norm NF S61-518 én de aanvullende Franse normen waarnaar hierin wordt verwezen, zodat wij deze correct kunnen toepassen in onze aanbieding?

Antwoord:

Elk voertuig dient te voldoen aan de meest recente van toepassing zijnde wettelijke eisen, hieronder vallen o.a. voertuig reglement, milieu eisen, CE-markering (o.a. machine verordening 2023/1230/EG, de Laagspanningsrichtlijn 2014/35/EU, de EMC richtlijn 2014/30/EU), de Cyber Resilience Act (CRA), ook bekend als Verordening (EU) 2024/2847 en (N)EN-normeringen.

De met het voor het voertuig van toepassing zijnde gevaren aangetekende lijst van gevaren uit de richtlijn / verordening dient ter inzage / controle worden overlegd, inclusief de verwijzingen van hoe de toepassing zijnde gevaren zijn aangepakt. Eventueel met de risicobeoordeling mocht er van een norm zijn afgeweken.

Een checklijst van de gehanteerde normen welke items van toepassing zijn en hoe deze zijn gebruikt in de machine maakt onderdeel uit van de levering.

Indien de regelgeving tussentijds wordt aangepast dient de fabrikant binnen 3 maanden na ingangsdatum/harmonisatie de wijzigingen te hebben doorgevoerd.

Eventuele ontheffingen, ten behoeve van het gebruik als brandweervoertuig, dienen bij de type- en/of kentekenkeuring vóór de aflevering van het voertuig toegekend te zijn.

Elk voertuig dient te voldoen aan alle van toepassing zijnde normen en paragrafen genoemd in de NEN EN 1846 deel 1, 2 en 3. Het betreft hier de laatst bekende uitgave, geldig op het moment van productie en uitlevering van het voertuig.

Daarnaast dient waar van toepassing bij het ontwerp en productie nadrukkelijk rekening te worden gehouden met:

- Handreiking terreinvaardigheid voor grote brandweervoertuigen, versie 1.0, december 2021
- Handreiking haakarmconfiguratie, versie 1.2, september 2021
- Handreiking TW-G voertuigen, versie 1.0, september 2023
- NF S61-518

Het voertuig wordt voorzien van brandweer striping conform de voorschriften BZK/Instituut Fysieke Veiligheid, meest recente versie,

inclusief teksten en contourmarkering. Het voertuignummer en postnaam wordt door de opdrachtgever opgegeven. Kwaliteit striping, product 3M of Avery (www.brandweerstriping.nl). Daarnaast voldoet het voertuig aan de regeling optische- en geluidsignalering conform ECE65.

Toelichting eis AE.07 NVI 27-11-25

Eis AE.07 blijft gehandhaafd. De Franse norm heeft o.a. betrekking op de brandwerende delen van het voertuig, soort en positie van bediening (nood) blusinstallatie, capaciteit sprinklerinstallatie, takkenscherm, etc. De EN 1846 nog andere Europese norm dekt dit niet.

Het is niet relevant of deze norm bekend of gangbaar is bij Nederlandse chassis- en opbouwleveranciers.

Daar waar de AD (optionele) eisen stelt aan rijdend blussen, voertuigbescherming, bediening (nood)blusinstallatie wordt voor aanvullende uitvoeringseisen (zoals debiet, uitvoering van bediening nood- en blusinstallatie, thermische beveiliging primaire voertuigdelen, monitoren, etc.) verwezen naar de NF S61-518.

Fabrikanten dienen op de hoogte te zijn van de vigerende wet- en regelgeving. Het is weinig professioneel als een mogelijke inschrijver de AD dienst vraagt naar meest actuele normeringen. Hieruit zou AD kunnen concluderen dat de mogelijke inschrijver/fabrikant niet in staat is aan zijn verplichtingen te voldoen en dus de voertuigen niet kan bouwen conform de vigerende en gevraagde documenten.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

51

Onderwerp:

Beschrijvend document 2.3

Vraag:

Bij punt 2.3 op pagina 11 staat:

Opdrachtgever zal direct na contractondertekening de initiële voertuigen in

opdracht geven bij de Opdrachtnemer. Opdrachtnemer dient van elk van de voertuigconfiguraties één voertuig klaar voor afname te hebben voor 1 oktober 2027. De andere voertuigen volgen hier direct achteraan en dienen uiterlijk op 31 december 2027 gereed te zijn voor afname. Alle voertuigen worden Q1 2028 formeel overgedragen aan de Aanbestedende Dienst.

Vraag 1:

Wij concluderen uit bovenstaande dat de voertuigen zo spoedig mogelijk geleverd mogen worden, echter een per voertuigconfiguratie voor 1 oktober 2027 en het restant uiterlijk voor 31 december 2027. Is dit juist?

Vraag 2:

Is de formele overdracht (Q1 2028) een papieren kwestie waar alles formeel wordt afgerond?

Vraag 3:

Komt er bij levering van een nieuw voertuig een inruilvoertuig retour?

Antwoord:

AD bevestigt op vraag 1 dat er van elke voertuigconfiguratie één op 1 oktober 2027 voor afname gereed dient te staan en zal de NB deze formeel afnemen. De overige aantallen voertuigen dienen gereed te staan voor afname op 31 december 2027. In een nader af te stemmen planning zal de AD aan de hand van een afname protocol de voertuigen afnemen. Als er geen restpunten meer zijn zullen de voertuigen middels een formeel overname document worden overgedragen aan de AD. In reactie op vraag 3: Zodra het overgenomen nieuwe voertuig bij de AD is, start een opleidingstraject op de betreffende posten, hierbij moet gedacht worden aan bekappen, scholing, uitvoeren 90-dagen beurt, oplossen restpunten, etc. Zes maanden na overdracht zal het oude voertuig overgedragen worden aan de Opdrachtnemer.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

52

Onderwerp:

Beschrijvend document 3.3 Beoogde planning

Vraag:

Gezien de complexiteit van deze aanbesteding en daardoor het afstemmen met de diverse partijen van inschrijvers, onderaannemers en onder/onderaannemers is het wenselijk om de termijn voor het stellen van vragen te verruimen van donderdag 27-11-2025 naar donderdag 04-12-2025 9.00 uur en de inschrijfdatum te verruimen van donderdag 18 december 9.00 uur naar Woensdag 7 januari 9.00 uur. Gezien de Kerstperiode waarin er in de diverse productielocatie nagenoeg geen werkzaamheden plaatsvinden zal dit geen invloed hebben op de totale levertijd.
Kunt u hiermee akkoord gaan?

Antwoord:

Aanbestedende Dienst (AD) begrijpt uit de gestelde vragen en de complexiteit van het gevraagde dat er meer tijd nodig is om tot een goede inschrijving te komen. AD heeft besloten om de vragenmodule te verlengen naar donderdag 4 december 2025 09:00 uur. De tot dan gestelde vragen zal AD in een laatste Nota van Inlichtingen beantwoorden op donderdag 11 december 2025. Met het verlengen van de vragenronde zal de datum voor uiterlijke ontvangst inschrijvingen verschoven worden naar donderdag 8 januari 2026 10:00 uur.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

27 nov 2025

Ref.nr.

53

Onderwerp:

PvE UP.13

Vraag:

Het Programma van Eisen schrijft voor dat alle voertuigen, ook de haakarmvoertuigen en de kraan-/haakarmvoertuigen door de fabrikant van de waterwagens dienen te worden voorzien van de striping, licht en geluid etc..

Om hier als onderaannemer (lees voertuigleverancier) gelijke offertes aan iedere inschrijver (in Nederland of ergens in Europa) te kunnen doen toekomen, is het wenselijk om de hiervoor benodigde transportkosten buiten de aanbestedingsprijs te houden.

Bovendien is hier in de marktconsultatie en dus ook de budgetprijzen, geen

rekening mee gehouden.

De benodigde transportkosten van de haakarm-, en kraan/haakarmvoertuigen naar een eventuele fabrikant van waterwagens ergens in Europa, zijn door ons beraamd op maximaal € 3.500,= excl. BTW (€ 4.235,= incl. BTW) per chassis.

Kunt u hiermee akkoord gaan?

Antwoord:

AD gaat akkoord met uw voorstel en maximaliseert de transportkosten per haakarmchassis op € 4.235,-- inclusief BTW per vervoersbeweging van Nederland naar een productielocatie over de Nederlandse grens en retour. Binnen Nederland zijn de kosten voor de Opdrachtnemer. Eventuele transporten zoals boven bedoeld maken geen onderdeel van de voertuigprijs en dienen separaat in rekening te worden gebracht. Alleen de feitelijke kosten tot een maximum van € 4.235,-- worden vergoed, een kopie van de factuur m.b.t. transportkosten wordt bijgevoegd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

54

Onderwerp:

PvE FE.47

Vraag:

In uw antwoord Ref.nr. 1 geeft u het aantal PTO-uren op voor de autolaadkraan.

Vraag:

Met hoeveel PTO-uren dienen wij rekening te houden voor de auto's met haakarmsystemen? Dienen deze nog bij het aantal van de autolaadkraan opgave op te worden geteld.

Antwoord:

AD begrijpt de vraag i.r.l. FE.47 niet.

FE.47

De voorgestelde transmissie, aandrijflijn en PTO zijn een proven concept in de civiele markt/bouwsector.

Voor wat betreft PTO uren m.b.t. haakarmsysteem kan worden uitgegaan van gemiddeld 0 tot 5 container wisselingen per dag (er zitten ook voertuigen tussen waarbij het gebruik op 0 tot 5 per week ligt).

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

28 nov 2025

Ref.nr.

57

Onderwerp:

Bijlage 07 Onderhoud

Vraag:

Mogen wij ervan uitgaan dat, zoals gebruikelijk is bij onderhoudscontracten, de tarieven volgens de CBS-norm jaarlijks geïndexeerd mogen worden?

Antwoord:

De tarieven m.b.t. de onderhoudscontracten mogen jaarlijks geïndexeerd worden conform de daarvoor geldende CBS-norm.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

2 dec 2025

Ref.nr.

Onderwerp:

58

PvE TE.37

Vraag:

Het realiseren van een vangmuilkoppeling op de terreinvoertuigen is technisch niet haalbaar. Mag de vangmuil vervangen worden door een sleephaak?

Antwoord:

Het chassis is voorzien van een eindbalk inclusief vangmuil, pneumatische en of stroom aansluitingen t.b.v. een volgwagen. (D-waarde van 40mm pen)

Bijgestelde eis TE. 37 NVI 05-12-25

AD wil graag de mogelijkheid behouden om mogelijk toekomstige aanhangers achter alle HA voertuigen te kunnen koppelen. AD ziet in de vraag niet terug waarom dit bij de terreinvoertuigen niet realiseerbaar is. Mogelijk wil AD hier bij aantoonbare (technische) onmogelijkheden bij uitsluitend de terreinvaardige voertuigen vanaf wijken. Dit dient nadrukkelijk in de aanbieding aantoonbaar gemaakt te worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

5 dec 2025

Ref.nr.

59

Onderwerp:

PvE algemeen

Vraag:

Kunt u in de eisen waar de lichtsterkte wordt benoemd, het aantal Lux omzetten naar het aantal Lumen?

Antwoord:

Eis VL.04, VL.05, VL.07 en VL 10 blijft gehandhaafd.

Toelichting; Gelet op functionaliteit gaat het bij deze eisen om de lichtintensiteit per m2 en niet om wat de bron uitstraalt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

5 dec 2025

Ref.nr.

60

Onderwerp:

HA.07

Vraag:

Voor terreinvoertuigen met haakarm en kraan-haak (HA 6x6 terrein & HA 8x8 terrein kraan) vraagt u een maximale rolhoogte van 1.500 mm bij een onbeladen voertuig (en voertuig in transporttoestand). Hierdoor zijn we gedwongen om naar een kleinere bandenmaat te gaan, namelijk 445/65R22. 5. Het gevolg hiervan is dat de oprijhoek aan de voorzijde verkleind wordt van 33 graden naar 31 graden. Is een oprijhoek van 31 graden akkoord?

Antwoord:

Uw vraag heeft betrekking op eis TE.13.

De op- en afrijdhoek zijn minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -6% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

Bijgestelde eis TE.13 NVI 05-12-25

De op- en afrijhoek voor terreinvaardige waterwagens is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -6% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

De oprijhoek voor terreinvaardige haakarmvoertuigen is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -12% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

De afrijhoek voor terreinvaardige haakarmvoertuigen is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van van -30% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU**Beantwoord op:** 5 dec 2025**Ref.nr.**

61

Onderwerp:

TE.23

Vraag:

De combinatie van het toepassen van de bumperwetgeving ECE R58-03 (hoogte bumper achterzijde) en uw containers nu en in de toekomst, zoals beschreven in het PvE, maakt het niet mogelijk de geëiste afrijhoek te halen bij de terreinvoertuigen (HA 6x6 terrein & HA 8x8 terrein kraan). Kunt u voor de terreinvoertuigen de afrijhoek (bij ingeschoven bumper) aanpassen naar 25 graden?

Antwoord:

Uw vraag heeft betrekking op eis TE.13

Bijgestelde eis TE.13 NVI 05-12-25

De op- en afrijhoek voor terreinvaardige waterwagens is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -6% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

De oprijhoek voor terreinvaardige haakarmvoertuigen is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van -12% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

De afrijhoek voor terreinvaardige haakarmvoertuigen is minimaal conform de EN 1846 S-3, een tolerantie van van -30% wordt toegestaan, doch zo groot mogelijk.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen: P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU**Beantwoord op:** 5 dec 2025

Ref.nr.
62

Onderwerp:
KB.03

Vraag:

In het PvE en de handreiking haakarmconfiguratie worden verschillende termen genoemd voor de bumper, zoals bijvoorbeeld: klapbumper, opklapbumper en uitschuifbumper. Met de uitschuifbumper passen alle gewenste containers volgens het bestek op de verschillende voertuigen. Kunt u bevestigen dat u een uitschuifbumper (zie handreiking haakarmconfiguratie) bedoeld waarbij er een concessie gedaan wordt m.b.t. de afrijhoek (zie vraag omtrent eis TE.23)?

Antwoord:

Om aan wetgeving en of de minimale afrijhoek te voldoen is het toegestaan het voertuig te voorzien van een hydraulische klapbumper. Bij de terreinvoertuigen wordt de bediening gekoppeld aan de terreinreductie en/of sperren en is daarnaast bij alle voertuigen separaat te bedienen van af de bestuurdersplaats. Een ingetrokken bumper wordt met een duidelijke zichtbare signaallamp weergegeven nabij de bestuurder.

Bijgestelde eis NVI 05-12-25.

Om aan wetgeving en of de minimale afrijhoek te voldoen is het toegestaan het voertuig te voorzien van een hydraulische klap- of uitschuifbumper. Bij de terreinvoertuigen wordt de bediening gekoppeld aan de terreinreductie en /of sperren en is daarnaast bij alle voertuigen separaat te bedienen van af de bestuurdersplaats. Een ingetrokken bumper wordt met een duidelijke zichtbare signaallamp weergegeven nabij de bestuurder. Bij ingetrokken bumper voldoet het voertuig aan bijgestelde eis TE.23 NVI 05-12-25

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

5 dec 2025

Ref.nr.
63

Onderwerp:
TE.37

Vraag:

Het realiseren van een vangmuil op de terreinvoertuigen (HA 6x6 terrein & HA 8x8 terrein kraan) is technisch niet haalbaar, mag voor deze voertuigen de vangmuil vervangen worden door een sleephaak?

Antwoord:

Het chassis is voorzien van een eindbalk inclusief vangmuil, pneumatische en of stroom aansluitingen t.b.v. een volgwagen. (D-waarde van 40mm pen)

Bijgestelde eis TE. 37 NVI 05-12-25

AD wil graag de mogelijkheid behouden om mogelijk toekomstige aanhangers achter alle HA voertuigen te kunnen koppelen. AD ziet in de vraag niet terug waarom dit bij de terreinvoertuigen niet realiseerbaar is. Mogelijk wil AD hier bij aantoonbare (technische) onmogelijkheden bij uitsluitend de terreinvaardige voertuigen vanaf wijken. Dit dient nadrukkelijk in de aanbieding aantoonbaar gemaakt te worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Percelen:

P1 Waterwagens & haakarmvoertuigen VRU

Beantwoord op:

5 dec 2025