

Algemene informatie

Aanbesteding: Hulpverleningsvoertuigen
Aanbestedende Dienst: Veiligheidsregio Noord- en Oost- Gelderland
Referentie: P0225
Toelichting:
-

Vraag en antwoord

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 TE.215

Vraag:

Bent u bereid uw opgegeven hijslasten aan te passen naar:
- 3900 kg op 6 meter
- 2100 kg op 10 meter

Wanneer u deze aanpassing kunt doorvoeren, kunnen wij u een compactere kraan aanbieden met minder schuifdelen. Dit maakt de kraan minder complex, verhoogt de werksnelheid en pakt uiteindelijk gunstiger uit in de totale cost of ownership (TCO). Daarnaast komt dit ook ten goede van de doorrijdhoogte van het voertuig.

Antwoord:

Eis TE.215 wordt aangepast:
Kraan: netto hefmoment is minimaal 19 Mt.
Horizontaal op 6 meter dient de kraan minimaal 3.900 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.
Horizontaal op 10 meter dient de kraan minimaal 2.100 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.
Horizontaal op 16,2 meter dient de kraan minimaal 1.000 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.

Een berekening van de capaciteit van de kraan en voertuigstabiliteit, maakt onderdeel uit van de offerte.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr. **Onderwerp:**
2 TE.212

Vraag:

Kunnen wij er vanuit gaan dat u doelt op een kraan waarbij alle giekdelen hydraulisch uitschuifbaar zijn en de bijbehorende cilinders dubbelwerkend uitgevoerd zijn? Is dat correct?

Antwoord:

Uw aanname is correct.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

3

Onderwerp:

TE.151

Vraag:

Het is niet gebruikelijk om parkeersensoren aan de voorzijde van het voertuig te hebben. Wij verzoeken u daarom de parkeersensoren aan de voorzijde van het voertuig te laten vervallen.

Antwoord:

Eis TE.151 wordt aangepast en OT.7 wordt toegevoegd:

TE.151: Het Hulpverleningsvoertuig is aan de achterzijde voorzien van parkeersensoren. Deze zijn in de nabijheid van de bestuurdersstoel handmatig in- en uitschakelbaar.

OT.7: Het Hulpverleningsvoertuig is aan de voorzijde voorzien van parkeersensoren. Deze zijn in de nabijheid van de bestuurdersstoel handmatig in- en uitschakelbaar. OT.7 mag gecombineerd worden met eis TE.151.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
4

Onderwerp:
TE.57

Vraag:

De geëiste statische kantelhoek is voor een hulpverleningsvoertuig met kraan niet realistisch. Ter vergelijking wijzen wij erop dat voor hoogwerkers volgens norm EN 1777, met een vergelijkbaar operationeel voertuiggewicht van circa 20 ton, een statische kantelhoek van ongeveer 25 graden wordt vereist. Deze waarde komt overeen met voertuigklasse S3 (all terrain) zoals omschreven in EN 1846.

Wij verzoeken daarom de gestelde statische kantelhoek voor dit voertuigtype bij te stellen naar 25 graden.

Antwoord:

Eis TE.57 wordt aangepast:

De statische kantelhoek van een volledig beladen Hulpverleningsvoertuig is ≥ 25 graden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
5

Onderwerp:
TE.42

Vraag:

Wij verzoeken u een voertuighoogte van 3.850mm toe te staan.

Antwoord:

Eis wordt niet aangepast. Aanbestedende Dienst heeft nogmaals alle kazernes nagemeten en komt tot de conclusie dat niet 1, maar 2 kazernes een maximale doorrijhoogte van 3.900 mm hebben.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

6

Onderwerp:

TE.30

Vraag:

Onze ervaring is dat de RDW – vanwege recent aangepast intern beleid – carrosseriecode 31 slechts beperkt toekent, en dan uitsluitend aan voertuigen die zelfstandig een brand kunnen blussen. Voor andere voertuigtypen waarvoor wel een carrosseriecode bestaat (zoals hoogwerkers, ladderwagens en kraanwagens) wordt deze code normaal toegepast. Dit betekent dat leveranciers afhankelijk zijn van de welwillendheid van de RDW. Hoe gaat de aanbestedende dienst om met een situatie waarin de RDW weigert de carrosseriecode 31 toe te kennen?

Antwoord:

Indien RDW weigert om carrosseriecode 31 toe te kennen, gaat Aanbestedende Dienst ervanuit dat u dit onderbouwd kunt aangeven. AD zal met u en het RWD in gesprek treden om bijvoorbeeld via een herkeuring de carrosseriecode alsnog aan te passen als blijkt dat dit noodzakelijk is voor bijvoorbeeld de Zero Emission Zone's.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

7

Onderwerp:

TE.25

Vraag:

Wij overwegen samen te werken met een kraanleverancier die werkt met een vaste kleurcodering. De kraankolom wordt standaard geleverd in RAL7021. Het aanpassen van deze kleur brengt aanzienlijke meerkosten met zich mee. Daarnaast willen wij benadrukken dat de kraankolom in RAL7021 op het voertuig nauwelijks zichtbaar is; een groot deel ervan valt in de constructie weg. Het leveren van de knikgiek in RAL9005 is daarentegen geen probleem. Bent u bereid RAL7021 als kleur voor de kraankolom te accepteren?

Antwoord:

Eis TE.25 wordt aangepast:

Kleurstelling voertuig:

- Het voertuig wordt in de kleur brandweerrood RAL 3000 geleverd.
- De velgen zijn in de kleur grijs.
- De kleur van de voorbumper en voorspatborden zijn in de kleur zwart/ grijs.

- De kleur van de rolluiken 1 t/m 6 is RAL 7016 antraciet. Kleur is middels poedercoating aangebracht.
- De kleur van de rolluiken 7 + 8 (achterzijde) is RAL 3000 brandweerrood. Kleur is middels poedercoating aangebracht.
- De kleur van de spiegels, rolluiken, kleppen, deuren, etc. maken onderdeel uit van het totale design.
- De kleur van de kraan is RAL 9005 gitzwart waarbij de kraankolom RAL7021 mag zijn.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

8

Onderwerp:

TE.15

Vraag:

In de eis wordt enerzijds aangegeven dat VNOG seriematige productie verlangt, waarbij alle voertuigen identiek moeten zijn en consistente maatvoering, componentposities en inventaris worden gegarandeerd. Anderzijds wordt een proefperiode van 12 weken gevraagd voordat de definitieve inbouw en bekappingsindeling worden vastgesteld.

Deze twee eisen zijn in de praktijk moeilijk te verenigen. Bij seriebouw kan een productielijn niet gedurende 12 weken worden stilgezet om op het evaluatieverslag te wachten. Daarnaast geldt dat de inventaris, inclusief schuifslides, draaiwanden en andere structureel geïntegreerde elementen, wezenlijk onderdeel vormt van de opbouw. Deze kunnen daarom pas definitief worden gebouwd nadat de bekappingsindeling volledig is vastgesteld.

Wij verzoeken VNOG daarom te verduidelijken hoe deze eis bedoeld is en of het mogelijk is de reikwijdte van de wijzigingen te beperken tot het aanpassen van uitsluitend de bevestigingsmethode van specifieke bekappingsdelen, in plaats van wijzigingen aan de volledige inventaris.

Antwoord:

De evaluatieperiode is bedoeld om met name kleine noodzakelijke aanpassing kenbaar te maken. Dit betreft het detailniveau van bevestigingen of herinrichting waar dit technisch mogelijk is. Daarnaast kan de evaluatieperiode duidelijk maken dat bepaalde functionaliteiten anders geprogrammeerd dienen te worden waar dit noodzakelijk én mogelijk is. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat er grote wezenlijke wijzigingen worden doorgevoerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

9

Onderwerp:

Beschrijvend document 2.4: Plafondbedrag

Vraag:

Wij verzoeken u het plafondbedrag te verhogen naar €825.000,- per voertuig

Antwoord:

Het plafondbedrag wordt aangepast naar € 825.000 ex btw per voertuig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

10

Onderwerp:

Beschrijvend document: K3 Maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Vraag:

Wij verzoeken u het maximaal aantal pagina's te verhogen van 5 naar 10

Antwoord:

Het Beschrijvend Document hoofdstuk 7.2.1 K3 wordt aangepast:
De beantwoording van K3 dient plaats te vinden op maximaal tien (10) A4 .

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

11

Onderwerp:

Beschrijvend document: K2 Plan van aanpak.

Vraag:

Wij verzoeken u het maximaal aantal pagina's te verhogen van 4 naar 10.

Antwoord:

Het Beschrijvend Document hoofdstuk 7.2.1 K2:
Het totaal aantal pagina's wordt maximaal twintig (20) A4.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

12

Onderwerp:

Aanbestedingsleidraad paragraaf 7.2.1

Vraag:

Bij de beschrijving voor K1 benoemt u dat de toelichting maximaal 1 A4 mag zijn. Tevens geeft u aan dat de beschikbare ruimte afhankelijk is van de reeds ingevulde tekst door de aanbestedende dienst. Hierdoor is bij vele vragen de beschikbare ruimte veel minder dan een A4. En dat wordt nog minder door het gebruikte kader op de pagina. Wij verzoeken u vriendelijk om in plaats van het invulformulier een eigen format toe te staan met 1 pagina A4 per onderwerp zodat de inschrijver daadwerkelijk 1 A4 kan benutten voor de juiste beschrijving per onderwerp en bovendien kan zorgen voor een betere leesbaarheid met indeling in alinea's en bijvoorbeeld het gebruik van afbeeldingen.

Antwoord:

Niet akkoord. Bijlage 05 Invulformulier toelichting functionele eisen is aangepast. De eis is tekstueel verwijderd waardoor de A4 met enkele regels wordt ingevuld. De overige ruimte, nagenoeg een geheel A4 kunt u benutten voor uw toelichting. Het hanteren van het boekwerk leidt tot eenduidige beoordeling tussen Inschrijvingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

13

Onderwerp:

PVE OSO.1

Vraag:

De gevraagde gegevens zijn in het huidige tijdperk en door grootte niet meer als hardcopy verkrijgbaar. Gelieve akkoord te geven voor enkel digitale informatievoorziening

Antwoord:

Eis OSO.1 wordt aangepast:

De volgende documenten (in de Nederlandse taal in format PDF) maken deel uit van de levering:

.....

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

14

Onderwerp:

PVE TE112

Vraag:

Onze cabine is tevens leverbaar met een elektrische pomp af fabriek voor eenvoudig kantelen. Graag uw akkoord voor deze uitvoering.

Antwoord:

Eis TE.112 wordt aangepast:

De kantelinstallatie is voorzien van een (elektrische) handpomp in combinatie met een externe aansluiting voor een externe elektrische pomp. VNOG maakt gebruik van een pomp met een

"Faster NV plug / sleeve: NV GAS 14 M / F". Deze dient toepasbaar te zijn op de externe aansluiting.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
15

Onderwerp:

PVE TE67

Vraag:

U schrijft dat regenereren niet spontaan mag inkomen. Maar dat is juist wel hoe elke vrachtwagen werkt en het is wel wenselijk dat dit tijdens het rijden automatisch gestart wordt indien dat noodzakelijk is om het roetniveau in de demper te verlagen aangezien de motor dan op bedrijfstemperatuur is. Hiermee wordt ook juist voorkomen dat afhankelijk is van handmatig inschakelen met als risico dat het roetniveau te hoog oploopt en het voertuig niet meer inzetbaar is. We begrijpen echter uw vrees dat het regenereren automatisch inschakelt op momenten dat dit niet gewenst is. Onze voertuigen zijn daartoe uitgerust met een schakelaar waarmee dit geblokkeerd kan worden en tevens zal regenereren niet spontaan inkomen als de pto ingeschakeld is. Graag uw akkoord voor deze werkwijze.

Antwoord:

Eis TE.67 wordt aangevuld:

Regenereren van de demper/roetfilter mag niet spontaan inkomen. Indien nodig volgt er een duidelijk akoestisch signaal wat middels een reset is uit te schakelen. Een optische signalering blijft zichtbaar op het dashboard / schakelaar. Indien dit technisch niet mogelijk is, dan is een handmatige schakelaar ter blokkering van het regenereren toegestaan.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
16

Onderwerp:
PVE TE53

Vraag:

Om geen onnodige en kostbare verbouwingen aan het chassis te hoeven uitvoeren verzoeken wij u om akkoord te gaan met de af fabriek bijgeleverde sleepogen aan de voorzijde van het voertuig welke binnen een minuut te plaatsen zijn.

Antwoord:

Eis TE.53 wordt aangepast:
.....De bergingsmogelijkheden aan de achterzijde zijn permanent gemonteerd. De bergingsmogelijkheden aan de voorzijde zijn bij voorkeur permanent gemonteerd en anders via een eenvoudige handeling te monteren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
17

Onderwerp:
PVE TE50

Vraag:

Indien de gewichtsberekening bepaalt dat een 9 tons vooras nodig is om het juiste laadvermogen te behalen zijn super single banden met bijbehorende loadindex noodzakelijk. Hierdoor is het niet mogelijk om een gelijke bandenmaat op alle assen te leveren. Wij verzoeken u om tevens super single banden op de gestuurde assen toe te staan.

Antwoord:

Eis TE.50 wordt aangepast:
Het Hulpverleningsvoertuig is voorzien van 8 wielen met bij voorkeur een gelijke bandenmaat, type M&S, geschikt voor regionaal gebruik waarbij het profiel op de stuur- en trek-as(sen) is afgestemd op het gebruik. Indien de gewichtsberekening het onderbouwt is het toegestaan om op gestuurde assen supersingles toe te staan. Het type band en de bandenmaat is in overeenstemming met de technische en functionele Hulpverleningsvoertuigeis. Er worden uitsluitend banden gemonteerd met een courante maatvoering en van een A-merk.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

18

Onderwerp:

PVE TE37

Vraag:

Doordat de luchtkring van de luchtvering is gesloten indien het contact is uitgeschakeld zal er altijd luchtverlies vanuit de luchtbalgen optreden tijdens stalling in de kazerne. Hierdoor kan niet aan deze eis voldaan worden. Dit heeft echter geen invloed op de inzetbaarheid van het voertuig doordat de achterassen direct op rijhoogte komen na starten van de motor en het is daarmee enkel een eis vanuit esthetisch oogpunt. Wij verzoeken u vriendelijk deze eis te laten vervallen.

Antwoord:

Eis TE.37 wordt aangepast.

De luchtvering zakt niet in ten tijde van dat het Hulpverleningsvoertuig is aangesloten op de externe luchtaansluiting (Rett-box). Indien dit technisch niet mogelijk is dan geeft u dit aan bij uw inschrijving. Indien het voertuig inzakt, kunnen alle opstapredes en opstapkleppen in de laagste stand van het voertuig alsnog onbelemmerd gebruikt worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

19

Onderwerp:

PVE eis TE36

Vraag:

Bij de door ons aan te bieden chassis wordt de rijstand niet geactiveerd door het lossen van de handrem. Dit gebeurt wel automatisch wanneer de snelheid van het voertuig boven de 20km/u komt. Graag uw akkoord voor deze alternatieve uitvoering.

Antwoord:

Eis TE.36 wordt aangepast:

De achterassen zijn luchtgeveerd en in hoogte verstelbaar. Bij het lossen van de handrem en/of bij het behalen van een snelheid vanaf 20 km/u komt het Hulpverleningsvoertuig automatisch in de

rijstand terug. In de laagste stand van het voertuig kan geen schade ontstaan als er wordt weggereden waarbij er maximaal wordt ingestuurd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

20

Onderwerp:

VBO.1

Vraag:

In de basis zijn wij bereid te assisteren in hetgeen u hier eist. De eis is nu echter te "vrij" omschreven waardoor het niet mogelijk is om een inschatting van de tijd en bijbehorende te maken kosten. Een voorbeeld is: medewerking verlenen bij "tijdens de voorbereidingen en uitvoering van de filmdagen". Wij verzoeken u deze eis te verduidelijken / aan te geven wat wij als inschrijver mogen verwachten.

Antwoord:

Voor het maken van de video kennisclips wordt gedacht aan de volgende planning:

1 dag t.b.v. voorbereiden kennisclips

2 dagen t.b.v. filmen voertuig

2 dagen t.b.v. filmen autolaadkraan en lier

1 dag t.b.v. review eindproduct en opnieuw filmen waar nodig.

Op deze dagen is minimaal 1 persoon met terdege kennis van het voertuig/component van of namens Opdrachtnemer aanwezig om instructies te kunnen geven aan de medewerkers en filmploeg. Daarnaast wordt uw medewerking verwacht bij het aanleveren van de technische kennis, materialen etc. in het voortraject en tijdens de filmdagen.

De kosten van de filmploeg, nabewerking, drukwerk etc. zijn voor Opdrachtgever. Opdrachtgever stelt geen vergoeding beschikbaar voor kosten die Opdrachtnemer maakt.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:
P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
21

Onderwerp:
TE.57

Vraag:
Vanwege het formaat van dit voertuig verzoeken wij u een kantelhoek van 25 graden toe te staan.

Antwoord:
Eis TE.57 wordt aangepast:
De statische kantelhoek van een volledig beladen Hulpverleningsvoertuig is ≥ 25 graden.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 1

Beantwoord op:
31 mrt 2026

Percelen:
P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
22

Onderwerp:
TE.157

Vraag:
Wij gaan er vanuit dat u hiermee bedoeld, doorroesten van binnenuit naar buiten?

Antwoord:
Uw aanname is correct, echter met dien verstande dat ook doorroesten van buitenaf niet is toegestaan met uitzondering van plekken waar beschadigingen van de lak/conservering door het gebruik zijn ontstaan.

Fase:
Inschrijffase

Inschrijfronde:
Inschrijfronde 1

Vragenronde:
Vragenronde 1

Beantwoord op:
31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
23

Onderwerp:
TE.151

Vraag:

Het plaatsen van aftermarket pakeersensoren is relatief bewerkelijk. Wij verzoeken u deze eis eventueel optioneel uit te vragen, of in z'n geheel te laten vervallen.

Antwoord:

Eis TE.151 wordt aangepast en OT.7 wordt toegevoegd:

TE.151: Het Hulpverleningsvoertuig is aan de achterzijde voorzien van parkeersensoren. Deze zijn in de nabijheid van de bestuurdersstoel handmatig in- en uitschakelbaar.

OT.7: Het Hulpverleningsvoertuig is aan de voorzijde voorzien van parkeersensoren. Deze zijn in de nabijheid van de bestuurdersstoel handmatig in- en uitschakelbaar. OT.7 mag gecombineerd worden met eis TE.151.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
24

Onderwerp:
TE.149

Vraag:

Wij verzoeken u deze eis van CMS eventueel optioneel uit te vragen en tevens "conventionele" spiegels toe te staan. In eis 281 vraagt u tevens extra verlichting onder de spiegels.

Antwoord:

Eis TE.149 wordt niet aangepast.

Eis TE.281 wordt aangepast.

Het Hulpverleningsvoertuig is voorzien van verlichting die de bestreken baan van de achteras verlicht en welke automatisch inschakelt bij het inschakelen van de achteruitrijversnelling. Tevens is deze verlichting in- en uitschakelbaar vanaf het centrale bedienpaneel nabij de bestuurder. Er mag voor deze functionaliteit een koppeling gemaakt worden met eis TE.284.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
25

Onderwerp:

TE.74

Vraag:

In eis TE.74 lijkt u akkoord te gaan met een automatisch schakelende versnellingsbak. In eis 84 omschrijft u echter een "lock-up", doorgaans behorende bij een versnellingsbak met koppelomvormer. Wij gaan er vanuit dat de inschrijver voldoet wanneer het een "automatisch schakelende" versnellingsbak betreft?

Antwoord:

Uw aanname is correct.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
26

Onderwerp:

TE.198

Vraag:

Wij verzoeken u tevens een lier toe te staan welke middels drukknopbediening uitgerold wordt.

Antwoord:

Eis TE.198 wordt aangepast:

Er is een vrijlooppinstallatie voor de lier. De lierkabel is middels één persoon uit te trekken en/of wordt afgerold middels een drukknopbediening. De constructie is dermate uitgevoerd dat bij het afrollen via een drukknop, de lierkabel niet vast kan komen te zitten in/onder het voertuig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

27

Onderwerp:

TE.197

Vraag:

Wij verzoeken u "omleggingen" toch toe staan. Wij verwachten namelijk, afhankelijk van het definitieve concept en posities in het chassis, dat het toepassen van omlooprol(len) toch noodzakelijk is.

Antwoord:

Eis TE.197 wordt aangepast:

De lier is voorzien van geleiding door het chassis. De kabel wordt vanaf de trommel zonder omleggingen via bijvoorbeeld katrollen naar de voorzijde geleid. Indien het noodzakelijk is om toch één of meerdere omleggingen aan te brengen dan onderbouwd u dit in uw Inschrijving. Indien noodzakelijk dan zijn de omlooprol(len) op eenvoudige wijze benaderbaar voor het geval de lierkabel van de omlooprol(len) af gaat.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

28

Onderwerp:

TE.185

Vraag:

TE.185. Hier wordt de benaming "hijlslier" omschreven. Wij gaan er vanuit dat u hier "bergingslier" bedoeld.

Antwoord:

Eis TE.185 wordt aangepast:

In of onder het chassis is een hydraulisch aangedreven bergingslier gemonteerd met een

constante trekkracht van minimaal 50 kN en een liersnelheid die minimaal regelbaar is van 0 tot 10 m/min.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

29

Onderwerp:

TE.215

Vraag:

Is het toegestaan om op een bereik van 16,2 meter minimaal 1.000 kg te kunnen tillen?

Antwoord:

Eis TE.215 wordt aangepast:

Kraan: netto hefmoment is minimaal 19 Mt.

Horizontaal op 6 meter dient de kraan minimaal 3.900 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.

Horizontaal op 10 meter dient de kraan minimaal 2.100 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.

Horizontaal op 16,2 meter dient de kraan minimaal 1.000 kg te kunnen tillen waarbij de kraan 360 graden te gebruiken is.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

30

Onderwerp:

TE.242

Vraag:

Wenst u dat er aanvullend op deze eis ook een beveiliging komt voor alle steunpoten, zodat deze in geen enkel geval de opbouw/voertuig kunnen raken bij foutieve bediening (inschuiven van de steunpootbalk terwijl de poot niet opgeklapt is en/of de steunpootcilinder de opbouw kan raken)?

Antwoord:

Eis TE.242 wordt aangepast:

De kraan dient uitgevoerd te zijn met een opbouw-contourbeveiliging waardoor geen enkel bewegend kraandeel, ook bij foutief menselijk handelen, de opbouw en/of lichtmast kan raken. Het is niet mogelijk om de steunpootbalk in- of uit te schuiven waarbij de steunpootcilinder is uitgeschoven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
31

Onderwerp:

TE.231

Vraag:

Deze eis staat in verband met de eisen TE.224 en TE.225. Bij een kraan met een onbeperkte zwenk zit de noodbediening boven bij de kraanvoet en die is alleen voor noodgevallen bedoeld. Bij de kraan met een beperkte zwenkhoek (420 graden) zit de noodbediening beneden bij het bedieningspaneel van de kraan en is eenvoudig bereikbaar. Kunt u aangeven welke eisen er gesteld worden aan de noodbediening?

Antwoord:

Eis TE.231 sluit aan bij het gestelde in eisen TE.224 en TE.225. De uitvoering van het noodbediensysteem is afgestemd op de genoemde eisen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
32

Onderwerp:
TE.228

Vraag:

Bedoelt u met de vaste bedienplaats de noodbediening van de kraan?

Antwoord:

Uw aanname is correct.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
33

Onderwerp:
TE.224 en TE.225

Vraag:

De eisen TE.224 en TE.225 zijn in tegenstrijdigheid met elkaar. Namelijk een tandheugel zwenkmechanisme zoals u omschrijft, kan niet oneindig ronddraaien. Kunt u aangeven of een passende kraan volgens de eisen met een zwenkbereik van 420 graden is toegestaan?

Antwoord:

Eis TE.224 wordt aangepast.

De kraan heeft een minimaal zwenkbereik van 4000 zonder beperking in draaibeweging middels een zwenkmotor.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
34

Onderwerp:
TE.216

Vraag:

U wenst dat de steunpoten, naast hydraulisch uitschuifbaar, ook hydraulisch kantelbaar moeten zijn. Handmatig kantelbare steunpoten bieden een aantal voordelen, namelijk:

- het is een compacter systeem,
 - heeft een gewichtsbesparing ten opzicht van een hydraulisch kantelbaar systeem,
 - ergonomisch & arbo technisch verantwoord uitgevoerd d.m.v. een gasveerconstructie die ondersteunt,
 - handmatig draaibaar is minder storingsgevoelig,
 - vergt een lagere inverstering,
 - op lange termijn is het door alle genoemde voordelen een meer duurzaam systeem.
- Is een systeem van handmatig kantelbare steunpoten door middel van een gasveer ook toegestaan?

Antwoord:

Eis TE.216 wordt aangepast:

Het Hulpverleningsvoertuig cq kraan is voorzien van 4 dubbelwerkende hydraulische steunpunten. Volledige hydraulische steunpoten, welke hydraulisch uitschuifbaar zijn tot een maximaal steunpootsprei van de maximale capaciteit van de kraan. Het kantelen van de steunpoten mag handmatig geschieden middels een gasveerconstructie.

Bij eenzijdige afstempeling moet de kraan 100% kunnen werken over die zijde.

Bij werken over de achterzijde moet het niet noodzakelijk zijn om de steunpoten in de volledige breedte uit te schuiven.

Variabele lengtemeting in combinatie met de maximale hefcapaciteit in stappen per mm is een voorwaarde.

Indien zonder concessie te doen aan de gevraagde capaciteit van de autolaadkraan het mogelijk is om met twee steunpunten af te kunnen, dan is dat toegestaan. U geeft dit aan in de technische beschrijving bij uw Inschrijving.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.
35

Onderwerp:
TE.214

Vraag:

Wij kunnen een systeem leveren op de autolaadkraan waarbij de steunpoten zijn voorzien van een systeem, waarbij de mate van uitschuiven van de steunpoten mee wordt genomen in de

stabiliteitsbepaling van het voertuig tijdens het werken met de laadkraan. Het berekeningsinterval, van het uitschuiven van de steunpoten, is van variabele aard. Wenst u dit systeem waarmee u een maximale veiligheid en specificaties haalt uit uw kraan?

Antwoord:

Beschrijvend Document Hoofdstuk 6.2 wordt aangepast:

Inschrijver is verplicht om opties OPT.1 t/m OPT.7 te kunnen leveren. Indien een Inschrijver een optie niet kan leveren, wordt de Inschrijving terzijde gelegd. De meer-/minderkosten van opties vallen niet onder het plafondbedrag en worden separaat ingevuld op het Prijzenblad. OPT.8 is niet verplicht leverbaar door Inschrijver.

Optie OPT.8 wordt toegevoegd:

Stabiliteitsbepaling

U levert een autolaadkraan waarbij de steunpoten zijn voorzien van een systeem, waarbij de mate van uitschuiven van de steunpoten mee wordt genomen in de stabiliteitsbepaling van het voertuig tijdens het werken met de laadkraan. Het berekeningsinterval, van het uitschuiven van de steunpoten, is van variabele aard.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

36

Onderwerp:

TE.63

Vraag:

Is het toegestaan om het hulpframe voor de autolaadkraan te schooperen?

Antwoord:

Eis TE.63 wordt aangepast:

Voor de lakbehandeling geldt dat:

- Alle verflagen moeten vrij zijn van chromaatverbindingen.
- Voor het spuiten moeten de noodzakelijke, door de lakfabrikant voorgeschreven voorbereidingen van de verzinkte en/of RVS metalen delen, aluminium delen, kunststof delen en panelen alsmede kitranden en kitnaden uitgevoerd worden.
- RVS-delen eerst beitsen en passiveren, te gebruiken kitsoorten moeten overschilderbaar zijn.
- Toegestaan is om het hulpframe van de autolaadkraan te schooperen zolang dit geen nadelige effecten heeft op de totale massa en gewichtsverdeling van het voertuig.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen

Ref.nr.

37

Onderwerp:

4.2 Prijsvast in de looptijd van de initiële contractduur

Vraag:

U geeft aan dat de prijzen vast dienen te zijn gedurende de gehele levering van de 6 stuks hulpverleningsvoertuigen. Met andere woorden, een tussentijdse indexering is niet toegestaan op dit moment. Echter, de situatie is op dit moment erg onrustig in de wereld waardoor het onmogelijk is om het prijsniveau van 2028 te kunnen inschatten. Er kunnen, net als tijdens COVID en tijdens de inval in Oekraïne, situaties ontstaan van enorme leveringsproblemen (grondstoffentekort) met als gevolg grote prijsstijgingen in de markt.

Vraag 1:

In de bijgevoegde Algemene Rijksinkoopvoorwaarden 2018 (ARIV-2018) wordt een grondstoffentekort afgewezen als overmacht. Graag zouden wij een mogelijkheid willen hebben om deze overmachtsituaties wel in het bestek op te nemen.

Is het mogelijk om, indien er sprake is van overmacht met betrekking tot leveringsproblemen door een grondstoffentekort, een versoepeling toe te passen op het gestelde boetebeding zoals beschreven in het bestek?

Vraag 2:

Graag zouden wij de mogelijkheid opgenomen zien worden in het bestek dat jaarlijks het indexeren is toegestaan, startende vanaf 1 januari 2027 om hiermee het risico beheersbaar te houden voor de inschrijver. Kunt u dat toestaan?

Antwoord:

Antwoord vraag 1:

Onverminderd de toepasselijkheid van het boetebeding zoals opgenomen in de overeenkomst, behoudt de Aanbestedende dienst zich het recht voor om, uitsluitend op gemotiveerd schriftelijk verzoek van de Opdrachtnemer, besluiten een boete geheel of gedeeltelijk achterwege te laten indien toepassing daarvan in de gegeven omstandigheden onredelijk bezwarend is.

Antwoord vraag 2:

Het plafondbedrag is door Aanbestedende Dienst reeds aangepast. Beschrijvend document hoofdstuk 2.5 en Conceptovereenkomst worden aangepast: De gegarandeerde afname van de Hulpverleningsvoertuigen is prijsvast. Indien VNOG overgaat tot aanschaf van de optionele voertuigen is een indexering van de investering bespreekbaar. Dit voorstel is onderbouwd vanuit CBS-indexen overige relevante ontwikkelingen welke leiden tot de noodzaak tot indexeren. Enkel en alleen na instemming van Opdrachtgever mag de indexatie worden doorgevoerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

31 mrt 2026

Percelen:

P1 Hulpverleningsvoertuigen