Ref. nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	PVE eis TE.65	Binnen de gestelde eisen kunnen wij geen chassis aanbieden met deze functionaliteit. Bent u bereid deze eis te laten vervallen indien dit niet leverbaar is?	Niet akkoord. Deze eis is noodzakelijk voor een adequate repressieve inzet.
2	PVE eis TE.119	Alleen de recent geïntroduceerde cabines beschikken over een R29-3 certificaat. Gezien de zeer hoge kosten die hier mee gemoeid zijn verzorgen truckfabrikanten deze certificering alleen op nieuw te introduceren cabines en niet op reeds bestaande modellen met een R29-2 certificaat. Deze voldoen daarmee nog steeds aan de regelgeving. Hierdoor zegt dit in feite niets over het werkelijke veiligheidsniveau van de aangeboden cabine. Zo gaat de R29 over 3 beproevingen terwijl fabrikanten veel meer testen uitvoeren op allerlei delen van de cabine. Onze cabines beschikken als gevolg van de introductiedatum over een R29-2 certificaat. Echter het veiligheidsniveau van de cabine voldoet aan de strenge Zweedse vereisten volgens BOF10 (vehicle regulations). Dit betekent dat de cabine veel zwaardere testen moet ondergaan dan de standaard Europese eisen. Hierbij worden bijvoorbeeld de drie testen achter elkaar uitgevoerd op dezelfde cabine in plaats van losse testen op verschillende cabines. Om partijen niet onnodig uit te sluiten verzoeken wij u vriendelijk tevens akkoord te gaan met cabines welke voorzien zijn van een R29-2 certificaat.	Akkoord, eis wordt gewijzigd in "De cabine voldoet aan de ECE R29-2/3".
3	PVE eis TE.57	Kunt u doormiddel van toelichting of een afbeelding duidelijk maken wat u precies bedoeld met een neerklapbare frontbescherming?	Een neerklapbare frontbescherming is een robuust en multifunctioneel beschermingsmiddel dat aan de voorzijde van een natuurbrandbestrijdingsvoertuig wordt gemonteerd. Deze voorziening is specifiek ontwikkeld voor voertuigen die worden ingezet in omgevingen met wisselend terrein en dichte vegetatie, waar sprake is van verhoogde risico's. De frontbescherming beschermt voertuigcomponenten tegen schade door takken en andere obstakels. Om de cabine te kunnen kantelen, moet de frontbescherming handmatig en eenvoudig neerklapbaar zijn.
4	Eis TE. 07	U eist hier een automatische versnellingsbak. Gezien de inzet van het voertuig waarbij continue tractie in het terrein noodzakelijk is gaan wij er vanuit dat u hier een volautomaat met koppelomvervormer uitvraagt. Graag uw bevestiging.	Conform eis TE.71 is het voertuig uitgerust met een volautomatische transmissie voorzien van een koppelomvormer.
5	eis TE120	U eist hier een minimale stahoogte in de cabine van 1600mm. De combinatie van de eisen omtrent terreinwaardigheid, doorwaadbaarheid en maximale voeruitghoogte, resulteren in een beperkte ruimte boven het chassis. Wij kunnen u een chassis aanbieden welke zeer goed past binnen het door u opgestelde PVE, en af fabriek volledig geschikt is als categorie 3 voertuig. De cabine heeft een binenhoogte van 1500mm waarmee deze voldoet aan de EN 1846. Wij verzoeken u de eis omtrent stahoogte in de cabine aan te passen naar 1500mm.	Niet akkoord. De gestelde eis blijft gehandhaafd; de minimale stahoogte in de cabine dient 1.600 mm te zijn.
6	Eis 119	U eist hier dat de cabine en manschappen cabine moeten voldoen aan de R29-.03. Daarnaast gaan wij er vanuit dat de cabine ook moet voldoen aan de aanvullende eisen welke gesteld worden in de EN 1846 voor cabines van categorie 3 voertuigen. Kunt u dit bevestigen?	Dat is correct.
7	PVE - C. Uitlaat - TE.68	Hier wordt gevraagd om een uitlaat achter de cabine omhoog. Wij leveren af fabriek de uitlaat uitmondend aan de linker zijde, deze staat niet naar beneden gericht en is zeer geschikt voor dit soort voertuigen. Het voordeel is dat de opbouw strakker tegen de cabine geplaatst kan worden en men een compacte en wendbaardere truck krijgt. Is dit akkoord?	Niet akkoord.
8	Bijlage 10	Correctief onderhoud vraag=> Het is niet vermeld wie verantwoordelijk is voor het uitvoeren van het correctief onderhoud. Kunt u bevestigen dat dit onderhoud door de opdrachtnemer zal worden uitgevoerd?	Voor een beschrijving van het onderhoud verwijzen wij naar bijlage 6 - PvE Vakbekwaamheid, waarin de onderhoudssystematiek voor zowel de opbouw als het chassis is omschreven.
9	Bijlage 10	Tarieven vraag => In rij 5 worden zowel een uurtarief als een totaal aantal uren voor de levensduur vermeld. Aangezien beide niet gelijktijdig van toepassing kunnen zijn, kunt u bevestigen dat hier het uurtarief van toepassing is?	Ter verduidelijking: het opgegeven aantal betreft geprognotiseerde uren correctief onderhoud aan de voertuigopbouw over de totale levensduur, waarbij Q staat voor het aantal uren en P voor het gehanteerde uurtarief.
10	Bijlage 14	Artikel 4.1 vraag=> In artikel 4.1 wordt verwezen naar het prijzenblad in bijlage 2. Volgens onze inschatting zou dit bijlage 10 moeten zijn. Kunt u dit bevestigen?	Het betreft hier een voorlopige verwijzing; de definitieve bepaling zal plaatsvinden bij de contractopstelling. Uw prijsopgave dient echter reeds te worden bevestigd via bijlage 10 - prijslijst van de aanbestedingsdocumenten.
11	Bijlage 7 - TE.276	De garantie is gewaarborgd wanneer het preventief onderhoud wordt uitgevoerd volgens de voorschriften en eisen van de leverancier. Wij verzoeken u daarom om deze toevoeging op te nemen in de eis. Gedurende de garantieperiode is het toegestaan dat het preventief onderhoud aan het gehele voertuig (voertuigchassis, opbouw en alle overige componenten) door de Opdrachtgever in eigen beheer wordt uitgevoerd, mits dit gebeurt volgens de richtlijnen van de fabrikant van het voertuigchassis en de opbouw.	Het onderhoud volgens de richtlijnen van de fabrikant dient te zijn opgenomen in het opleidingsplan voor de onderhoudsmedewerkers, zoals omschreven in bijlage 6 - PvE – Onderhoudsinstructie.
12	Bijlage 7 - TE.123	Voor het rijden met lage bandenspanningen zijn velgen met een hoge velgflens noodzakelijk om te voorkomen dat de banden van de velgen lopen. Om de banden op de velgen correct te kunnen monteren en vervangen, worden er velgen uit drie delen gebruikt. Wij verzoeken u daarom om de velgen in de standaard kleur grijs te behouden, aangezien het zwart spuiten van de velgen kwetsbaar is voor dit type velg en toepassing. Daarom vragen wij u om de eis voor zwarte velgen te laten vervallen.	Niet akkoord.

13	Bijlage 7 - TE.143	Het advies voor CCFM-voertuigen en voertuigen die worden ingezet in ruw terrein is om geen geïntegreerde ademlucht in de stoelen toe te passen, omdat dit het comfort tijdens het rijden in dergelijke omstandigheden nadelig kan beïnvloeden. Daarom verzoeken wij om de eis van een geïntegreerde ademlucht in de rugleuning van de bijrijder te laten vervallen.	Akkoord, eis wordt gewijzigd.
14	Bijlage 7 - TE.127	Het CCFM-concept is in wezen gericht op het creëren van een zo eenvoudig mogelijk voertuig, zonder luxe die extra gewicht toevoegt. Deze benadering bevordert de praktische inzetbaarheid en verhoogt de veiligheid van de inzittenden, doordat het voertuig efficiënt en functioneel blijft in diverse omstandigheden. Het verzoek om de eis voor een autoradio voorzien van DAB+ en USB te laten vervallen.	Niet akkoord.
15	Bijlage 7 - TE.123	Gezien de kwetsbaarheid van een zonneklep aan de buitenzijde in het CCFM-concept, gaat u akkoord met het gebruik van zonnekleppen aan de binnenzijde van de cabine in combinatie met een zonwerende folie aan de buitenzijde?	Niet akkoord.
16	Bijlage 7 - TE.120	Een lagere cabine sluit beter aan bij het CCFM-concept, omdat deze handig is bij het passeren van lage doorgangen en het manoeuvreren in beperkte ruimtes. Is een stahoogte van 1.400 mm in de cabine voor u acceptabel?	Zie beantwoording vraag 5.
17	Bijlage 7 - TE.119	Gaat u akkoord met de toepassing van ECE R29-02 in combinatie met de standaard rolkooi van de CCF cabine die wij af-fabriek leveren, aangezien de rolkooi deformatie van de cabine voorkomt en maximale veiligheid biedt?	Zie beantwoording vraag 2.
18	Bijlage 7 - TE.103	Mistlampen mogen niet boven een bepaalde lichtlijn uitkomen, wat ze kwetsbaar maakt binnen het CCFM-concept om te voldoen aan de eisen voor oprijhoeken aan de voorzijde. Daarom verzoeken wij u om de eis voor mistlampen te laten vervallen.	Akkoord, eis wordt gewijzigd.
19	Bijlage 7 - TE.94	Wij verzoeken u om een uitzondering te maken voor de koplampen, omdat in het CCF-concept speciale koplampen worden voorzien die het voertuig geschikt maken voor doorwaardingen tot 700 mm, en deze koplampen niet beschikbaar zijn als LED-variant.	Indien de uitvoering met LED niet toepasbaar blijkt, is het toegestaan een alternatieve variant toe te passen.
20	Bijlage 7 - TE.75	ASR (Antislip Regelsysteem) is niet wenselijk bij off-road rijden, omdat het systeem voorkomt dat de wielen slippen op grip te vinden, wat essentieel kan zijn in modder, zand of sneeuw. Doordraaiende wielen zijn soms noodzakelijk om zelf een pad te creëren of om de auto uit een lastige situatie te krijgen, wat door ASR wordt belemmerd. Het handmatig uitschakelen van het systeem kan gemakkelijk vergeten worden, waardoor je vast komt te zitten. Daarom verzoeken wij om ASR te laten vervallen.	Niet akkoord.
21	Beschrijvend Document, §7.3 blz. 24, Geschiktheidseis 3	Geschiktheidseis 3 stelt dat niet alleen een continuïteitsparagraaf niet is toegestaan, maar dat ook een onthouding van oordeel leidt tot uitsluiting. Wat is de reden dat een onthouding van oordeel leidt tot uitsluiting? BMT is een typisch MKB bedrijf wat sinds de oprichting altijd is geclassificeerd als een kleine onderneming volgens de criteria van het jaarrekeningrecht. Vanaf 2023 wordt BMT geclassificeerd als een middelgrote onderneming wat betekent dat zij controleplichtig is. Bij BMT vindt de interne controle veelal niet plaats door meervoudige functiescheiding, maar ook door direct toezicht van de directie. BMT is dus wel in controle, maar de accountant kan dat niet onomstotelijk vaststellen volgens de voor de accountant geldende richtlijnen. De accountant kan hierdoor geen goedkeurende verklaring geven. Maar nogmaals, er zijn geen materiele fouten geconstateerd, want dat zou leiden tot een afkeurende accountantsverklaring. Wij verzoeken u om de geschiktheidseis van de oordeelonthouding te laten vervallen.	Niet akkoord. Aangezien VRZ een deelbetaling doet bij de levering van het chassis (zie bijlage 2 - Concept ovk. Artikel 5.2), acht zij het noodzakelijk vast te houden aan deze eis ter beperking van haar risico's.
22	Bijlage 14, Concept Overeenkomst Onderhoudsdiensten, Art. 4.10, blz. 5	Dit artikel is, naar onze mening, eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. Wij verzoeken u prijsverhogingen of -verlagingen doorgevoerd mogen worden vanaf de laatst doorgevoerde indexering of, indien er nog geen indexering plaatsgevonden heeft vanaf de prijsafspraak conform contract (dit is reëel richting beide partijen).	Niet akkoord.
23	Bijlage 14, Concept Overeenkomst Onderhoudsdiensten, Art. 4.8, blz.5	Dit artikel is, naar onze mening, éénzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. Opdrachtnemers zullen ook door hun toeleveranciers geconfronteerd worden met prijsverhogingen, hoe hoog deze ook uit zullen vallen! Dit hebben wij bij prijsverhogingen van de chassis leveanciers al ervaren. Daarnaast is een het indexcijfer bepaald door een onafhankelijke instantie, zijnde het CBS. Hier heeft de industrie geen invloed op de waarden welke zij vermelden in hun tabellen. Wij verzoeken u, mocht de indexering hoger uitvallen dan 10%, de partijen met elkaar in overleg treden waarbij ook de opdrachtnemer het recht heeft om gezien de te hoog gestegen kosten en een te lage indexering van het contract af te zien.	Niet akkoord.
24	Bijlage 14, Concept Overeenkomst Onderhoudsdiensten, Art.4.3,1, blz.4/5	Dit artikel is, naar onze mening, eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. U stelt namelijk een plafondbedrag vast, de prijs, met de dan bij ons bekende prijzen moet op 29-09-2025 vastgesteld / ingediend worden en indexering is vanaf 1 januari 2027 mogelijk. Het is immers zo dat wij bij geen enkele toeleverancier, gezien de huidige snel veranderende en onzekere economische situatie, dat wij de door u gestelde voorwaarden mogen hanteren. Wij verzoeken u een reële en eerlijke indexring toe te staan te mogen indexeren vanaf het moment van indienen, zijnde september 2025 tot en met het meest recente indexering cijfer welke door het CBS gepubliceerd is.	Niet akkoord. Ter verduidelijking: direct na contractondertekening zullen de eerste voertuigen worden besteld, hetgeen het door u genoemde risico aanzienlijk beperkt.
25	Bijlage 10, tabblad Opties, optie O18	In cel E22 staat vermeld dat bij de optie O18: "Afname van een onderhoudsopleiding zoals omschreven in bijlage 6 PVE VB, bestemd voor in totaal 5 MTL-medewerkers" per voertuig van toepassing is. Dit lijkt ons niet juist. Kunt u bevestigen dat dit voor de gehele levering betreft zoals aangegeven op Tabblad Prijsblad VRZ cel E16? Graag uw bevestiging.	De prijseenheid wordt aangepast: deze geldt niet langer per voertuig, maar per opleidingsgroep. Ter verduidelijking: de opleidingskosten zijn verdeeld in initiële opleidingen, die plaatsvinden vóór de levering van de voertuigen en onderdeel uitmaken van de levering- en beoordelingsprijs. De door u genoemde opleiding betreft een optionele opleiding, bijvoorbeeld voor nieuw onderhoudspersoneel.

26	Bijlage 10, tabblad TCO, regel 14, Onderhoud ringleidingsysteem	Wij nemen aan dat u een kostenopgave wenst te krijgen van het onderhoud en keuring van het gehele ademlucht systeem, dus inclusief de jaarlijks wettelijk verplichte keuring van het reduceer en de gebruikte ademluchtslangen conform NEN normen en Arbowet. Graag uw bevestiging.	VRZ verlangt een gedetailleerde en onderbouwde opgave van de onderhoudskosten voor het systeem gedurende de gehele gebruiksduur van het voertuig, waarbij zowel het voorgeschreven onderhoud als de wettelijke verplichtingen worden bevestigd. De opgave dient een volledige kostenraming te bevatten, inclusief maar niet beperkt tot onderdelen, vervangingen, hulpmaterialen, certificeringen en keuringen.
27	Bijlage 10, tabblad TCO, regel 14, Onderhoud ringleidingsysteem	Wij nemen aan dat de opgave van de onderhoudskosten exclusief de kosten zijn voor het onderhouden en testen van (vol- of halfgelaat) ademluchtmaskers, ook gezien het feit dat deze na elke inzet weer schoongemaakt en getest dienen te worden. Graag uw bevestiging.	In de opgave van de TCO voor het ringleidingsysteem dienen tevens de kosten te worden opgenomen voor het reinigen, testen en gebruiksklaar aanleveren van zestien (16) ademluchtmaskers per voertuig per jaar, hetgeen neerkomt op een totaal van 272 maskers voor de levensduur van het voertuig. Deze kosten dienen te worden meegenomen naast de overige kostenposten binnen de TCO voor het ringleidingsysteem.
28	Bijlage 10, tabblad TCO, regel 13, Nwe items bandenaflaatsysteem.	U vraagt een opgave voor "de levering van nieuwe items om alle banden rondom te kunnen aflaten en oppompen"'. Nu is het begrip "items" op meerdere manieren uit te leggen. Wij verzoeken u dit specifieker te maken door aan te geven welke componenten er opgegeven moeten worden, bijvoorbeeld stuurunit, spiraalslang, ventiel snelaansluiting, enz. Graag uw opgave.	VRZ verzoekt u om een gespecificeerde en onderbouwde opgave van de kosten van de onderdelen van het door u aangeboden systeem, met het oog op het verkrijgen van inzicht in de verwachte vervangingskosten gedurende de gebruiksduur.
29	Bijlage 10, tabblad TCO, regel 12, blusmonitor	U vraagt in deze TCO vraag het vervangen van de blusmonitor. Dient de opgegeven prijs inclusief of exclusief de nozzle aangeboden te worden? Graag uw opgave.	De prijs betreft een complete blusmonitor, inclusief de nozzle.
30	Bijlage 10, tabblad TCO, regel 6, 14 en 16, voorrijkosten	Wij dienen de voorrijkosten (totaalbedrag incl. reisuren) op te geven voor het onderhoud / onderhoud aan het ringleiding systeem. Naar welke locatie moet er gerekend worden? Wij kunnen nl. maar één waarde opgeven.	De prijs dient te worden bevestigd voor de locatie Stromenweg 7 te Middelburg.
31	Bijlage 7F, Telemetrie, datapunten, blz. 1.	In dit document beschrijft u dat de datapunten, Luchtdruk, Knipperlicht links, Knipperlicht rechts en Accuspanning vanuit het opbouwgedeelte gehaald moeten worden terwijl dit eigenlijk signalen zijn vanuit het chassis. Wij verzoeken u toe te staan dat de hiervoor genoemde data vanuit het chassis mogen komen. Graag uw toestemming.	Akkoord.
32	Bijlage 7A, Bepakkingslijst, regel 18 sleutelkast	Bij de sleutelkast staat in de kolom E, Levering door opdrachtnemer, beschreven n.b.. Het PvE eis TE.135 staat ook niet beschreven wie deze moet gaan leveren. Wij verzoeken u ons aan te geven of deze sleutelkast aangeleverd wordt door de opdrachtgever of dat deze geleverd dient te worden door de opdrachtnemer.	De sleutelkast maakt onderdeel uit van de levering en dient derhalve door de opdrachtnemer te worden geleverd. Dit wordt nader toegelicht op de bepakkingslijst.
33	Bijlage 7A, Bepakkingslijst, regel 15, zuigkorf	Wij kunnen helaas geen gegevens vinden van de zuigkorf (compact en drijvend, referentiemodel betreft een Kochek type SBS) en kunnen dus ook niet zien waaraan de zuigkorf dient te voldoen. De website van Kochek is niet bereikbaar! Wij verzoeken u de zuigkorf nader te specificeren en welke leverancier deze in zijn programma heeft of toe te staan dat er een zuigkorf tonmodel geleverd mag worden.	Dit onderdeel wordt uit de leveringsomvang gehaald en zal door opdrachtgever (VRZ) worden aangeleverd.
34	Bijlage 7A, Bepakkingslijst, regel 15, NATO verlengadapter	U beschrijft dat in de kolom "opmerkingen" dat de NATO startkabel geleverd moet worden inclusief verlengadapters (meervoud). Wij nemen aan dat het meeleveren van één verlengadapter voldoende is, gezien het feit dat het gebruik van meer dan twee NATO startkabels aan elkaar zeer sterk afgeraden wordt en niet functioneel meer is. Graag uw bevestiging.	Dit wordt gewijzigd naar één verlengadapter.
35	Bijlage 7 PvE, eis TE.273	U stelt in deze eis dat indien Opdrachtnemer gebreken of storingen niet binnen de gestelde garantietermijn kan oplossen er vanaf het moment van herstel, een verlengde garantietermijn van minimaal 12 maanden gehanteerd wordt. In onze ogen is deze eis in verhouding staat tot de situatie die u schetst. Dit zou betekenen dat indien er een paar dagen voordat de garantie afloopt er melding gedaan wordt van een mankement en deze pas na het vertrijken van de garantie periode gerepareerd zal worden, er wederom op het defecte / gerepareerde component een jaar garantie gegeven moet worden. Dit terwijl er op reparaties 6 maanden garantie van toepassing is. Wij verzoeken u garantietermijn van 6 maanden op uitgevoerde reparaties toe te staan conform uw eis TE.272 punt 1.	Ter verduidelijking van uw vraag: de eis van 12 maanden garantie heeft betrekking op reparaties als gevolg van modificaties aan ontwerpfouten en/of zaken waarop nog de initiële garantie van levering van het voertuig van toepassing is. De garantieperiode van 6 maanden betreft daarentegen correctieve vervanging en onderhoud aan componenten.
36	Bijlage 7 PvE, eis TE.270	U geeft aan dat de voertuigen compleet ingericht met bepakking geleverd dienen te worden. In onze leveringsomvang zit echter een zeer beperkt deel qua bepakking. Wij nemen aan dat u in deze eis alleen het aandeel bepakking bedoelt welke in de leveringsomvang van de opdrachtnemer inbegrepen is. Graag uw bevestiging.	Het voertuig dient volledig te worden aangeleverd zoals beschreven in het Programma van Eisen (PvE), inclusief de door VRZ aan te leveren bepakkingsmaterialen, conform de specificaties opgenomen in bijlage 7A.
37	Bijlage 7 PvE, eis TE.269 -3	Wij verzoeken u of een fotoblad van de met bepakking ingedeelde kastruimtes tevens toelaatbaar is. Graag uw toestemming.	Akkoord.
38	Bijlage 7 PvE, eis TE.267	U stelt dat de 3e termijn 60 dagen na levering van het voertuig zal Opdrachtnemer, na definitieve acceptatie door Opdrachtgever en uitvoering van een 0-beurt zal worden voldaan. Dit is in onze ogen een onnodig lange periode. Wij verzoeken u de betaling van laatste 10% binnen 30 dagen na oplevering van het voertuig en na afwikkeling van alle openstaande punten te doen. (Zie ook onze andere vraag bij deze eis.)	Niet akkoord.

39	Bijlage 7 PvE, eis TE.267	U stelt dat na realisatie van het gestelde per termijn er pas een factuur verzonden mag worden. Na het verzenden van de factuur wordt Art. 5.5 van Bijlage 2 - Concept Overeenkomst EA-VRZ-2024-04 van kracht wat betekend dat er 30 dagen verstrijken voordat er een betaling zal plaatsvinden. Dit betekend voor ons als leverancier dat er voor elke betaling voorgefinancierd zal moeten worden terwijl al onze leveranciers de betaling bij levering hanteren, wat in onze markt (en meerdere markten) en bij uw collega Veiligheidsregio's ook gebruikelijk is. Wij verzoeken u de factuur van de betreffende prestatie minimaal 30 dagen voordat aan de prestatie zal worden voldaan te mogen versturen zodat deze door de Veiligheidsregio betaalbaar kan worden gesteld zodra aan de prestatie voldaan is.	VRZ kan geen facturen accepteren voor niet-geleverde prestaties. Vanuit VRZ bestaat de intentie om facturen binnen de gestelde betalingstermijn te voldoen, waarbij de factuurdatum leidend is voor de betalingstermijn, mits de factuur tijdig en correct door de opdrachtnemer is verzonden.
40	Bijlage 7 PvE, eis TE.253	Ons besturing en monitoring systeem is uitgerust met een eenvoudig datalogsysteem, echter niet met een storingsdiagnose! Hierdoor is er ook geen mogelijk nodig om storingen te kunnen resetten. In de Zuid-Europese afzetmarkt is er geen vraag naar uitgebreide analyses systemen op deze voertuigen. De datalogger is eenvoudig te plaatsen via een bereikbare USB aansluiting waarop de data te downloaden is. Wij verzoeken u het uitlezen van de datalogger te mogen verzorgen via een USB device welke dan uitleesbaar is op een reguliere computer.	Akkoord.
41	Bijlage 7 PvE, eis TE.252	Dit type voertuigen worden uitgevoerd met een eenvoudig en overzichtelijk besturing en monitoring systeem, ook gezien het zeer beperkt aantal functies wat in een dergelijk voertuig zit. In de Zuid-Europese afzetmarkt is er geen vraag naar uitgebreide analyses systemen op deze voertuigen. Binnen dit systeem is op een eenvoudige wijze direct uit te lezen hoe en of de systemen en de sensoren functioneren. Dit besturing en monitoring systeem is uitgerust met een datalogsysteem, echter niet met een storingsdiagnose! Inmiddels rijden er al zeer veel van dit type voertuigen rond en is het ontbreken van een storingsdiagnose m.b.t. de opbouw geen enkel probleem gebleken door de eenvoud van het elektrisch systeem van de opbouw. Wij verzoeken u daarom de functie storingsdiagnose voor de opbouw te laten vervallen.	Akkoord, eis wordt gewijzigd
42	Bijlage 7 PvE, eis TE.230	De door u vermelde eis nummers zijn naar ons idee niet goed aangegeven en niet op het prijzenblad vermeld! Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen.	Eis komt te vervallen.
43	Bijlage 7 PvE, eis TE.224	Alleen de onderzijde van de opbouw van het voertuig wordt behandeld met een elastische en slijtvaste anti corrosie coating, het chassis blijft origineel. Wij nemen aan dat alleen de opbouw van het voertuig voldoende is, graag uw bevestiging.	Niet akkoord. De anti-corrosiebehandeling dient het gehele voertuig te omvatten, inclusief zowel het chassis als de onderzijde van de opbouw.
44	Bijlage 7 PvE, eis TE.217	Wij nemen aan dat de tablethouder aangeleverd zal worden door de opdrachtgever. Kunt u deze aanname bevestigen?	Wij bevestigen dit hierbij.
45	Bijlage 7 PvE, eis TE.216	U eist dat er een omvormer geleverd dient te worden vanuit de 230V walstroom naar de portofoonladers. Wij willen u verzoeken aan te geven met welk voltage de portofoonladers geleverd / geladen dienen te worden.	De portofoons dienen te worden aangesloten op een 24V-aansluiting.
46	Bijlage 7 PvE, eis TE.197 -2 en -3	Met het in- en uitschakelen van de PTO wordt de bluspomp in- en uitgeschakeld. Wij nemen aan dat positie -2 en -3 gecombineerd mogen zijn. Graag uw bevestiging.	Akkoord.
47	Bijlage 7 PvE, eis TE.193	In ons concpet NTB-M voertuigen is een bull-bar voorzien, waaraan de monitor bevestigd wordt. De bull-bar wordt samen met de daaraan bevestigde monitor gekanteld waarna de cabine gekanteld kan worden. Wij nemen aan dat de hiervoor beschreven wijze van het cabine kantelen tevens toegestaan is. Graag uw bevestiging.	Akkoord.
48	Bijlage 7 PvE, eis TE.192	U eist dat de frontmonitor voorzien is van functionele werkveldverlichting. Functioneel is een rekbaar begrip. Wij verzoeken u de term functioneel nader te beschrijven.	De lichtbundel dient de worplengte van de waterstraal uit de monitor voldoende te verlichten, zodat de plaats van het wateraanbrengpunt duidelijk zichtbaar is.
49	Bijlage 7 PvE, eis TE.191-2	U eist een worplengte van ≥40 meter bij 400 ltr./min. Dit is met dit lage debiet niet haalbaar als de effectieve worplengte. Wij verzoeken u een effectieve worplengte toe te staan van ≥35 meter en een totale worplengte van ≥40 meter, beide bij 400 ltr./min.	Akkoord.
50	Bijlage 7 PvE, eis TE.179	U eist een zeer hoge watertank vuldruk. Hierop is het vulsysteem en de tank niet ontworpen. Wij verzoeken u een maximale (standaard) vuldruk toe te staan van ≤7 bar.	De eis wordt gewijzigd naar een minimale druk van 7 bar.
51	Bijlage 7 PvE, eis TE.174	U eist hier een maximale flexibiliteit van de bevestiging van de opbouw op het chassis. Wij gaan er van uit dat u hiermee bedoelt dat het voertuig de torsietest conform EN1846-2 §3.9 torsiestijfheid, Tabel 7 — Dynamische prestaties moet kunnen doorstaan. Graag uw bevestiging.	Wij bevestigen dit hierbij.
52	Bijlage 7 PvE, eis TE.170	Onze haspelslangen worden standaard (in Nederland) uitgevoerd met een GFR koppeling met een DN20 doorlaat (!). Omdat deze slangen bij het gebruik bij natuurbranden nog wel eens beschadigd willen raken, worden deze uitgevoerd in lengtes van 20 mtr. Deze 20 mtr. slangen hebben elk een GSR koppeling. Hierdoor hoeft er bij beschadiging van de haspelslang maar één gedeelte gewisseld te worden wat scheelt in de kosten en in afval. Deze uitvoering garandeert weinig drukverlies een hoog debiet op de straalpijp. Wij verzoeken u de haspelslang en de straalpijp uit te mogen voeren dit type GFR koppelingen.	Akkoord, dit is toegestaan en de eis wordt gewijzigd.
53	Bijlage 7 PvE, eis TE.155	Wij kunnen helaas geen gegevens vinden van de zuigkorf (compact en drijvend, referentiemodel betreft een Kochek type SBS) en kunnen dus ook niet zien waaraan de zuigkorf dient te voldoen. De website van Kochek is niet bereikbaar! Wij verzoeken u de zuigkorf nader te specificeren en welke leverancier deze in zijn programma heeft of toe te staan dat er een zuigkorf tonmodel geleverd mag worden.	Zie beantwoording vraag 33.
54	Bijlage 7 PvE, eis TE.153	De hoogte van de kastruimtes in de NTB-M voertuigen is beperkt. Wij verzoeken u maximaal twee kratten op elkaar te mogen plaatsen om zo het bepakkingsvolume van de opbouw maximaal te kunnen benutten. Graag uw toestemming.	Akkoord.

55	Bijlage 7 PvE, eis TE.135	In deze eis beschrijft u een sleutelkast met bepaalde afmetingen, welke misschien wel aangeleverd dient te worden door de opdrachtnemer. Echter komen wij geen sleutelkasten in de reguliere handel tegen welke aan deze afmetingen voldoet, met name de geëiste minimale diepte van >160 mm is een probleem. Kunt u aangeven voor hoeveel sleutels de sleutelkast geschikt dient te zijn en of er misschien nog praktische eisen door u gesteld worden aan deze sleutelkast. Graag uw opgave.	Zie ook vraag 32: De sleutelkast maakt deel uit van de leveringsomvang. De exacte afmetingen worden na gunning van de opdracht in overleg vastgesteld. De opgegeven afmetingen dienen als indicatie voor het volume en de benodigde ruimte.
56	Bijlage 7 PvE, eis TE.119	U eist dat u het bewijs van goedkeuring ECE-R29 van de cabine bij de afname/verificatie wilt inzien. Dit is een zeer omvangrijk document met zeer veel, voor een leek vaak onbegrijpelijke waarden en verwijzingen. Daarnaast controleert de RDW bij de kentekenkeuring al de noodzakelijke keuringen, waaronder ook de ECE-R29 certificering. Indien deze er niet zou zijn, dan wordt er ook geen kenteken verstrekt. Wij verzoeken u daarom de laatste zin in deze eis te laten vervallen.	De eis blijft gehandhaafd. Echter een certificaat van goedkeuring wordt geaccepteerd als voldoende bewijs.
57	Bijlage 7 PvE, eis TE.119	Op dit moment zijn cabine's met een ECE-R29-2 certificering / typegoedkeuring nog steeds wettelijk toegestaan omdat deze uitvoeringen al (ruim) voordat de R29-3 regels van kracht werden (voor nieuwe typegoedkeuringen) goedgekeurd en gecertificeerd waren. Het opnieuw certificeren van cabines welke reeds een ECE-R29-2 certificering / typegoedkeuring hebben is wettelijk niet vereist. Wij verzoeken u een chassis te mogen leveren welke aan alle certificeringen / typegoedkeuringen voldoet, dus ook met een cabine conform ECE-R29-2, op moment van levering. Graag uw toestemming.	Akkoord, eis wordt gewijzigd in "De cabine voldoet aan de ECE R29-2/3".
58	Bijlage 7 PvE, eis TE.112	Door toepassing van CAN-bus technologie in het voertuig, is het voor de chassis leveranciers niet zonder meer mogelijk de koplampen (grootlicht) van het voertuig knipperend aan te sturen. Wij verzoeken u daarom separate witte LED lampen / flitsers (speciaal voor de functie "knipperend grootlicht" ontwikkeld) aan de voorzijde toe te staan. Graag uw bevestiging.	Akkoord.
59	Bijlage 7 PvE, eis TE.108	Conform uw eis TE.105 wordt een richtbaar spotzoeklicht gemonteerd. U vraagt in deze eis ook een zoeklicht welke dan wel afneembaar is. Wij verzoeken u aan te geven wat de functie is van dit zoeklicht terwijl er al een zoeklicht conform eis TE.105 voorzien wordt. Graag uw toelichting.	Eis TE.105 vervalt hierbij.
60	Bijlage 7 PvE, eis TE.103 punt 2	U eist dat de twee extra verstralers automatisch geschakeld moeten worden via het groot-licht. Dit is wettelijk niet toegestaan en niet aan te raden vanwege de hoge lichtopbrengst van deze extra lampen. Wij sluiten de extra verstralers aan via een separaat te bedienen knop, waarbij de chauffeur altijd zelf kan bepalen of hij deze verstralers wil gebruiken. Graag uw toestemming voor deze schakeling.	Niet akkoord.
61	Bijlage 7 PvE, eis TE.103 punt 2	U eist dat de twee extra verstralers zo hoog als mogelijk gemonteerd geplaatst moeten worden. Wij hebben al vele voertuigen geleverd met de extra verstralers gemonteerd onder de voorruit. Dit is zo uitgevoerd omdat als ze boven de voorruit gemonteerd zijn, de zeer sterke lichtbundel van de extra lampen storend zijn voor de chauffeur en bevelvoerder. Dit is proefondervindelijk vastgesteld. Wij verzoeken u de extra verstralers onder de voorruit te mogen monteren waarbij de functie van deze extra verlichting gewaarborgd blijft. Graag uw toestemming.	Akkoord.
62	Bijlage 7 PvE, eis TE.94	Niet alle chassis leveranciers hebben de mogelijkheid om LED verlichting op alle posities in en rondom het chassis te leveren. Wij verzoeken u derhalve toe te staan dat de chassis, daar waar optioneel mogelijk, de chassis verlichting zal uitvoeren met LED verlichting. Graag uw toestemming.	Akkoord.
63	Bijlage 7 PvE, eis TE.78	U eist dat de bandendruk "binnen acceptabele tijd" verhoogd moet kunnen worden van off-road naar de verharde weg situatie. Wij zijn van mening dat het begrip "binnen acceptabele tijd" ruim te interpreteren is. Wij verzoeken u hieraan een waarde hangen van bijvoorbeeld maximaal 15 minuten.	De eis wordt aangevuld met een maximale termijn van 15 minuten.
64	Bijlage 7 PvE, eis TE.78	Wij verzoeken u te bevestigen dat deze eis gelezen moet worden zonder de in GC-1 Tabel 9.4 D vermelde uitvoering dat de bandenspanning "al rijdend" aangepast moet kunnen worden.	De eis wordt aangepast: drukverlaging dient mogelijk te zijn tijdens het rijden, terwijl drukverhoging mag plaatsvinden bij stilstand.
65	Bijlage 7 PvE, eis TE.73	Indien de opgegeven rijsnelheid haalbaar is zonder het toepassen van een lage gearing in de tussenbak, gaat u daarmee dan akkoord? Graag uw bevestiging.	De lage gearing is niet uitsluitend noodzakelijk voor het rijdend spuiten met het voertuig. Hiermee wordt tevens gewaarborgd dat maximaal koppel beschikbaar is bij lage snelheden, hetgeen in algemene zin essentieel is voor dit type voertuig. De eis wordt gewijzigd naar het volgende: De aandrijflijn is voorzien van een hoge en lage gearing, hiermee is het tevens mogelijk om in ruw terrein stapvoets (3 - 5 km/u) rijdend te kunnen blussen met de frontmonitor. Deze eis is uitvoerbaar zonder enig voorbehoud zoals het moeten bijremmen o.i.d.
66	Bijlage 7 PvE, eis TE.73	U eist een snelheid van 3-5 km/h in ruw terrein. Dit is uiteindelijk een moeilijk te meten waarde bij afnames omdat hiervoor, bij en afname een geschikt ruw terrein beschikbaar moet zijn. Bij een ruw terrein is wielslip van toepassing zijn en is deze sterk afhankelijk van de ondergrond. Daarom verzoeken wij u een waarde op te geven welke meetbaar en berekenbaar is bij een vaste ondergrond zijnde een wegdek of bijvoorbeeld enigszins verhard pad.	De in de eis gestelde waarde blijft onverkort van toepassing. Daarbij mag worden uitgegaan van een verhard pad.
67	Bijlage 7 PvE, eis TE.69	Wij kunnen niet bepalen of uw leverancier van de afzuigsystemen de mogelijkheid heeft om de bij deze voertuig categorie / chassis het voertuig aan te sluiten puntafzuigsysteem. Bij deze voertuig is namelijk standaard achter de cabine een omhoog geplaatste uitlaatpijp / demper voorzien. De eindpijp is geschikt voor puntafzuiging. Wij verzoeken u met een uitlaatpijp, uitkomend achter de cabine omhoog akkoord te gaan.	De Opdrachtgever voorziet in een oplossing voor de puntgasaansluiting. De eis dat de uitmonding boven het cabinedak plaatsvindt, blijft onverkort gehandhaafd.
68	Bijlage 7 PvE, eis TE.67	Het is niet zonder meer toegestaan door de chassis leverancier een afscherming te monteren onder de uitlaatdemper vanwege de warmtehuishouding rond de demper. Wij verzoeken u, indien de onderzijde van de demper >625 mm vanaf het wegdek gemonteerd zit, de afscherming onder de demper te mogen laten vervallen.	De door ons gestelde eis is functioneel omschreven en benoemt niet expliciet een afschermplaat onder de uitlaatdemper. Het is aan de inschrijver om deze eis op functionele wijze in te vullen en te waarborgen dat aan de gestelde eis wordt voldaan.

69	Bijlage 7 PvE, eis TE.56	U eist hier anti-spray spatlappen, deze zijn op deze voertuig categorie (N3G) wettelijk niet verplicht en ook niet wenselijk in verband met de snelle vervuiling bij het terrein rijden en er dan ook veel vervuiling op de weg kan komen na het terrein rijden! Wij verzoeken u de tekst "antispray" te laten vervallen in deze eis.	De eis wordt aangepast; de toevoeging met betrekking tot antispray komt te vervallen.
70	Bijlage 7 PvE, eis TE.47	Op de door u beschreven voertuigen / chassis wordt een standaard, duurzaam gecoate stalen accubak toegepast van de chassis leverancier. Het is zeer kostbaar deze gestandaardiseerde af fabriek accubak, te vervangen voor een accubak van niet corrosief materiaal. Wij verzoeken u de standaard duurzaam gecoate stalen accubak van het chassis toe te staan, waarbij de accu's goed bereikbaar zijn indien deze toch gewisseld moeten worden.	Akkoord, eis wordt gewijzigd.
71	Bijlage 6, PvE Vakbekwaamheid, eis 5.1 blz.5	In deze eis vraagt u de locatie waar deze training plaatsvindt. Wij kunnen voor u een rijtraining verzorgen, echter voor het terrein rijden is het voor commerciële partijen inmiddels onmogelijk een geschikt terrein te kunnen regelen. Wij gaan er dan ook van uit dat de opdrachtgever een geschikt terrein, representatief voor uw regio, zal regelen welke voor de terrein rijden instructie gebruikt mag worden. Graag uw bevestiging.	Niet akkoord. VRZ kan niet voorzien in deze terreinen voor deze trainingen. In eerdere opleidingstrajecten is voor vergelijkbare trainingen gebruikgemaakt van externe locaties. VRZ gaat ervan uit dat de Opdrachtnemer ook in dit geval over deze alternatieve locaties kan beschikken.
72	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.11.1, blz.7	In dit artikel beschrijft u dat: "Indien niet binnen een overeengekomen termijn de volledige prestaties of de deelprestaties zijn geaccepteerd die aan de overeenkomst beantwoorden, en dit ook niet het geval is na het verstrijken van een verlengde termijn, is Opdrachtnemer aan Opdrachtgever na de gestelde termijn een boete verschuldigd van....."" Deze boetebepaling levert een onevenredig groot risico aan de zijde van inschrijvers, aangezien een verlate levering niet altijd binnen onze invloedsfeer ligt maar wel een sterke financiële impact kent, terwijl de marges binnen onze branche beperkt zijn. Bovendien zou één dag te late levering in theorie al tot een boete kunnen leiden in de huidige formulering. Wij begrijpen echter dat u ergens een harde deadline moet en wilt stellen, echter de boete gelijk van kracht laten zijn de dag na geplande aflevering wordt heden ten dage een (te) groot risico voor de opdrachtnemer. Het mag duidelijk zijn dat een opdrachtnemer er geen enkel belang bij heeft een project langer te laten duren dan noodzakelijk is! Omdat de boete op zich veelal geen doel voor is voor de veiligheidsregio's, verzoeken wij u de tekst aan te passen naar: ""Indien het Product niet binnen 3 maanden na de overeengekomen termijn is geleverd, is Leverancier aan Koper een boete verschuldigd van 0,1% van de prijs van het desbetreffende Product voor elke dag dat deze tekortkoming voortduurt. De berekening van de boete start 1 maand na de boete startdatum / uiterste leverdatum, tot een maximum van 5% van de prijs van het desbetreffende Product." Hiermee blijft er o.i. een harde afspraak staan en geeft het de opdrachtnemer enige tolerantie om onvoorziene leverproblemen op te vangen.	Niet akkoord.
73	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.11.1, blz.7	Deze boetebepaling levert een onevenredig groot risico aan de zijde van inschrijvers, aangezien een verlate levering niet altijd binnen onze invloedsfeer ligt maar wel een sterke financiële impact kent, terwijl de marges binnen onze branche beperkt zijn. Bovendien zou één dag te late levering in theorie al tot een boete kunnen leiden in de huidige formulering. Wij verzoeken u de maximale boete bij te stellen naar 5%. Vanzelfsprekend hebben wij de doelstelling om tijdig te leveren, maar zijn er veel factoren die buiten onze macht liggen waardoor vertraging kan ontstaan.	Niet akkoord.
74	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.5.2, blz.5	U stelt dat de 3e termijn 60 dagen na levering van het voertuig zal Opdrachtnemer, na definitieve acceptatie door Opdrachtgever en uitvoering van een 0-beurt zal worden voldaan. Dit is in onze ogen een onnodig lange periode. Wij verzoeken u de betaling van laatste 10% binnen 30 dagen na oplevering van het voertuig en na afwikkeling van alle openstaande punten te doen. (Zie ook onze andere vraag bij deze eis.)	Niet akkoord.
75	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.5.2, blz.5	U stelt dat na realisatie van het gestelde per termijn er pas een factuur verzonden mag worden. Na het verzenden van de factuur wordt Art. 5.5 van Bijlage 2 - Concept Overeenkomst EA-VRZ-2024-04 van kracht wat betekend dat er 30 dagen verstrijken voordat er een betaling zal plaatsvinden. Dit betekend voor ons als leverancier dat er voor elke betaling voorgefinancierd zal moeten worden terwijl al onze leveranciers de betaling bij levering hanteren, wat in onze markt (en meerdere markten) en bij uw collega Veiligheidsregio's ook gebruikelijk is. Wij verzoeken u de factuur van de betreffende prestatie minimaal 30 dagen voordat aan de prestatie zal worden voldaan te mogen versturen zodat deze door de Veiligheidsregio betaalbaar kan worden gesteld zodra aan de prestatie voldaan is.	Zie vraag 39.
76	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art. 4.12, blz. 5	Dit artikel is, naar onze mening, eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. Wij verzoeken u: a. Prijsverhogingen of - verlagingen worden binnen 12-15 maanden na 1 januari 2027 doorgevoerd (dit is reëel richting beide partijen) of b. Gezien het feit dat er in principe één vervolg bestelling is. Prijsverhogingen of - verlagingen worden bij de vervolgbestelling doorgevoerd, prijsbasis is te rekenen vanaf de indiendatum offerte zijnde september 2026.	Uw vraagstelling is niet geheel duidelijk. Ter verduidelijking: VRZ wenst in oktober 2025 een prijsopgave te ontvangen voor de eerste batch voertuigen. Conform de contractuele voorwaarden kunt u vanaf 1 januari 2027 jaarlijks een indexering toepassen op deze prijzen.

77	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art. 4.10, blz.5	Dit artikel is, naar onze mening, eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. Opdrachtnemers zullen ook door hun toeleveranciers geconfronteerd worden met prijsverhogingen, hoe hoog deze ook uit zullen vallen! Dit hebben wij bij prijsverhogingen van de chassis leveanciers al ervaren. Daarnaast is een het indexcijfer bepaald door een onafhankelijke instantie, zijnde het CBS. Hier heeft de industrie geen invloed op de waarden welke zij vermelden in hun tabellen. Wij verzoeken u, mocht de indexering hoger uitvallen dan 10%, de partijen met elkaar in overleg treden waarbij ook de opdrachtnemer het recht heeft om gezien de te hoog gestegen kosten en een te lage indexering van een vervolglevering af te zien.	Niet akkoord.
78	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.4.6, blz.5	Dit artikel is, naar onze mening, eenzijdig in het voordeel van de opdrachtgever beschreven. U stelt namelijk een plafondbedrag vast, de prijs, met de dan bij ons bekende prijzen moet op 29-09-2025 vastgesteld / ingediend worden en indexering is vanaf 1 januari 2027 mogelijk. Het is immers zo dat wij bij geen enkele toeleverancier, gezien de huidige snel veranderende en onzekere economische situatie, dat wij de door u gestelde voorwaarden mogen hanteren. Wij verzoeken u een reële en eerlijke indexering toe te staan te mogen indexeren vanaf het moment van indienen, zijnde september 2025 tot en met het meest recente indexering cijfer welke door het CBS gepubliceerd is.	Niet akkoord.
79	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.2.2 en 2.3, blz.4	Wij verzoeken u deze artikelen wederkerig te maken, beide partijen moeten instemmen met een verlenging van het contract. Zowel opdrachtgever als de opdrachtnemer hebben een belang voor een eventuele vervolglevering.	Niet akkoord.
80	Bijlage 2, Concept Overeenkomst, Art.1.4, blz.3	Wij verzoeken u in het eerste deel van dit artikel, "Opdrachtnemer verplicht zich aan Opdrachtgever de gevraagde leveringen(en) te verrichten" een clausule op te nemen dat "indien er geen wederzijdse overeenstemming bereikt wordt m.b.t. de door te mogen voeren prijsverhogingen conform artikel 4.5, 4.10 en 4.12, dan is de opdrachtnemer niet verplicht een vervolg levering te accepteren." In onze ogen kan het niet zo zijn dat het risico voor onverwacht hoge indexaties volledig bij de opdrachtnemer komt te liggen. Zowel opdrachtgever als de opdrachtnemer hebben een belang voor de vervolglevering.	Niet akkoord.
81	Beschrijvend Document, §9.2 blz. 34, GC-2 service overeenkomst.	U vraagt afspraken vast te willen leggen m.b.t. het afsluiten van een Serviceovereenkomst. Wij komen echter geen voorwaarden of eisen tegen in uw aanbestedingsdocumeneten met betrekking tot het vereiste service level welke in de serviceovereenkomst inbegrepen moeten zijn. Mogen wij aannemen dat het service level besproken wordt na gunning en dat dan de definitieve prijzen voor deze service overeenkomst afgesproken kunnen worden? Wij komen ook geen plaats tegen waar deze bedragen vermeld en vastgelegd moeten worden. Graag uw verduidelijking.	Na contractering zal de serviceovereenkomst in detail worden vastgesteld tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, waarbij de OVK Onderhoudsdiensten (bijlage 14), de door u ingediende TCO-prijsopgave (bijlage 10) en de eisen uit het Programma van Eisen (Bijlage 7 - Hfst 16) als uitgangspunten gelden.
82	Beschrijvend Document, §9.2 blz. 32, GC-1 Tabel 9.4 punt D, bandenaflaatsysteem.	In deze wensbeschrijving beschrijft u dat het bandenspanning al rijdend kan worden aangepast. In uw eis TE.78 wordt deze specifieke (en zeer kostbare) uitvoering niet benoemd. Met deze optie is het plafondbedrag conform §9.4 blz. 39 niet haalbaar! Wij verzoeken u de tekst "al rijdend" te laten vervallen waarmee de wens in lijn wordt met uw eis TE.78.	Zie beantwoording vraag 64.
83	Algemeen	Wij verzoeken u, indien u een vraag beantwoord met “eis blijft gehandhaafd”, een toelichting te geven waarom u de eis handhaaft. Deze motivatie/toelichting geeft voor ons als opdrachtnemer een duidelijker beeld wat u voor ogen heeft met de eis en zal de kwaliteit van de offerte ten goede komen.	Waar mogelijk hebben wij aan uw vraag voldaan.
84	TE. 272	In relatie tot het zeer kritieke gestelde plafondbedrag verzoeken wij u de bij punt 2, 3, 4 en 5 genoemde garantietermijnen bij te stellen naar 24 maanden.	Niet akkoord.
85	TE. 268	Wij verzoeken u de levertijd bij te stellen naar 24 maanden na opdrachtverstrekking.	Levertermijn wordt aangepast naar 21 maanden na opdrachtverstrekking.
86	TE. 237	Wij verzoeken u deze optie te laten vervallen. Het is bij diverse chassisleveranciers namelijk niet mogelijk om het chassis uit te laten voeren met een rolkooiconstructie af fabriek of optioneel verkrijgbaar. Als u namelijk vasthoud aan deze optie schrijft u toe naar een specifiek chassismerk waarbij de rolkooiconstructie standaard is en niet optioneel verkrijgbaar. Voor het vervallen van deze optie kunnen wij u een aantal argumenten geven: 1. Door toevoegen van een rolbeugel in de cabine wordt de in- en uitstap van de manschappen serieus beperkt. 2. Een rolbeugel is bedoelt voor een inzetgebied waarbij door kantelen van het voertuig, de mogelijkheid ontstaat waarbij het voertuig een aantal malen doorrolt. Dit risico is vooral aanwezig door het naast de weg te komen in hooggebergte. Dit is niet het geval in Nederland en er zijn regio's die ervoor gekozen hebben om deze rolkooiconstructie achterwegen te laten voor dit type voertuig. Alle voertuigen die aangeboden worden dienen sowieso te voldoen aan de ECE-R29-2/3 en hebben een verplichte crashtest doorstaan.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Echter, het staat de inschrijver vrij de uitgevraagde opties naar eigen inzicht in te vullen. De optie is gewenst en blijft onverkort van toepassing.
87	TE. 179	Wij verzoeken u de vuldruk van de tankvulleiding bij te stellen naar 8 bar.	Zie beantwoording vraag 50.
88	TE. 106	De eisen die u hier stelt aan de manschappencabine zijn afwijkend ten opzichte van de standaard van een af fabriek geïntegreerde manschappencabine welke voor het door uw geëist voertuigconcept zeer gebruikelijk is. Wij verzoeken u daarom akkoord te gaan met de standaard af fabriek leverbare voertuigverlichting van de chassisleverancier.	Niet akkoord.

89	TE. 69	Kunt u aangeven wat voor uitlaatgasafzuiging u in de kazernes voorzien heeft?	De Opdrachtgever voorziet in een oplossing voor de puntgasaansluiting. De eis dat de uitmonding boven het cabinedak plaatsvindt, blijft onverkort gehandhaafd.
90	TE. 68	Wij verzoeken u een uitlaat eindpijp richting de zijkant van het voertuig toe te staan	Zie beantwoording vraag 89.
91	TE. 11	Wij verzoeken u de afmetingen voor wat betreft roepnummer op het dak en roepnummer op de achterzijde te laten vervallen maar akkoord te gaan met hetgeen wat in de stripingstekening van het NIPV wordt afgegeven.	Akkoord eis wordt gewijzigd.
92	TE. 01	Wij verzoeken u in afwijking tot de klasse M3 van de EN-1846, een aan- en afrijdhoek toe te staan van 32 graden.	Akkoord eis wordt gewijzigd.
93	9.4 Plafondbedrag	Uw gestelde plafondbedrag is niet toereikend met de huidige marktprijzen voor dit type voertuig. Wij verzoeken u het plafondbedrag daarom te verhogen naar €410.000,- per voertuig.	Het plafondbedrag per voertuig wordt aangepast naar €405.000 (exclusief btw).
94	4.3 Beoogde planning	De periode tussen bekendmaking van NVI2 en het indienen van de offerte is erg krap omdat er tussen deze periode twee weekenden plaatsvinden en slechts 6 werkdagen bevat. Wij verzoeken u daarom de inschrijftermijn met 2 weken uit te stellen.	Akkoord. De aangepaste planning wordt bevestigd in het Beschrijvend Document, paragraaf 4.3 "Beoogde planning", en gepubliceerd via TenderNed.
95	PVE B. Opties - TE.237	U vraagt hier, als optie, een rolkooiconstructie aan de binnenzijde van de cabine incl. verzwaring van de dak constructie. Deze aanpassingen wordt voornamelijk uitgevraagd bij de Franse CCFM voertuigen die in de bergen rijden. Voor de Nederlandse markt zien we voertuigen met deze aanpassingen niet meer rijden. Reden hiervoor is dat er een groot nadeel hieraan kleeft. De instap wordt namelijk behoorlijk beperkt door de beugelconstructie. Hierdoor werkt het zeer belemmerend voor het in- en uitstappen van de manschappen. Ons advies is om deze optie te laten vervallen, gaat u daarmee akkoord?	Zie vraag 86.
96	PVE - C. Voertuigverlichting - TE.106	U vraagt in deze eis dat de verlichtingssterkte of kleur instelbaar is in minimaal twee standen voor dag- of nachtsituatie. Deze optie is echter alleen leverbaar in combinatie met slaapcabines (in verband met het overnachten). Aangezien u deze cabine niet uitvraagt, verzoeken wij u om de eis hierop aan te passen. Dit kunt u doen door de laatste zin te verwijderen uit de eis. Gaat u daarmee akkoord?	Zie vraag 88.