



axira
vernieuwing in ambulancezorg

Nota van Inlichtingen

Coöperatie Axira

ten behoeve van de Europese Openbare Aanbesteding

"Het leveren van uniforme ALS ambulances"

Datum: 25 juli 2025

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

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord																										
1	00 - Leidraad	4	planning	Kunt u toelichten op welke basis deze termijn is vastgesteld en of het mogelijk is om de POC-periode te verlengen? Gezien de lange levertijden van het basisvoertuig en diverse componenten, verzoeken wij aanvullende tijd om een volledige en conforme POC te realiseren.	De gestelde termijn is vastgesteld op basis van de huidige ervaring met levertijden van ambulancevoertuigen. Uw verzoek tot verlenging van de periode voor het realiseren van het POC voertuig wordt gehonoreerd. De termijn wordt nu als volgt: Bouw Proof of Concept: Week 48 2025 tot en met week 16 2026. De gewijzigde planning wordt nu: <table><tr><th colspan="2">PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE</th></tr><tr><td>Publicatie</td><td>11 juni 2025</td></tr><tr><td>Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers</td><td>10 juli 2025 tot 12.00 uur</td></tr><tr><td>Publiceren van de 1° nota van inlichtingen</td><td>25 juli -2025</td></tr><tr><td>Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers</td><td>28 augustus 2025 tot 12:00 uur</td></tr><tr><td>Publiceren van de 2° nota van inlichtingen</td><td>5 september 2025</td></tr><tr><td>Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving</td><td>1 oktober 2025 10.00 uur</td></tr><tr><td>Opening van de kluis met inschrijvingen</td><td>1 oktober 2025 om 10.30 uur</td></tr><tr><td>Bekendmaken gunningsbeslissing</td><td>week 44 2025</td></tr><tr><td>Verificatievergadering</td><td>12 november 2025</td></tr><tr><td>Bouw Proof of Concept</td><td>Week 48 2025 tot en met week 16 2026</td></tr><tr><td>Beoordelen Proof of Concept</td><td>Week 17 tot en met week 20 2026</td></tr><tr><td>Definitieve gunning / sluiting overeenkomst</td><td>week 21 2026</td></tr></table>	PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE		Publicatie	11 juni 2025	Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers	10 juli 2025 tot 12.00 uur	Publiceren van de 1° nota van inlichtingen	25 juli -2025	Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers	28 augustus 2025 tot 12:00 uur	Publiceren van de 2° nota van inlichtingen	5 september 2025	Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving	1 oktober 2025 10.00 uur	Opening van de kluis met inschrijvingen	1 oktober 2025 om 10.30 uur	Bekendmaken gunningsbeslissing	week 44 2025	Verificatievergadering	12 november 2025	Bouw Proof of Concept	Week 48 2025 tot en met week 16 2026	Beoordelen Proof of Concept	Week 17 tot en met week 20 2026	Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 21 2026
PLANNING AANBESTEDINGSPROCEDURE																															
Publicatie	11 juni 2025																														
Indienen vragen voor 1° Nvl door aanvragers	10 juli 2025 tot 12.00 uur																														
Publiceren van de 1° nota van inlichtingen	25 juli -2025																														
Indienen vragen voor 2° Nvl door aanvragers	28 augustus 2025 tot 12:00 uur																														
Publiceren van de 2° nota van inlichtingen	5 september 2025																														
Uiterste datum en tijdstip indiening inschrijving	1 oktober 2025 10.00 uur																														
Opening van de kluis met inschrijvingen	1 oktober 2025 om 10.30 uur																														
Bekendmaken gunningsbeslissing	week 44 2025																														
Verificatievergadering	12 november 2025																														
Bouw Proof of Concept	Week 48 2025 tot en met week 16 2026																														
Beoordelen Proof of Concept	Week 17 tot en met week 20 2026																														
Definitieve gunning / sluiting overeenkomst	week 21 2026																														
2	00 - Leidraad	4	Modelwijziging	Gedurende de looptijd van het contract kunnen er modelwijzigingen doorgevoerd worden door de fabrikant. Heeft u hiervoor een vooraf vastgestelde modelwijzigingsprocedure?	Er is geen modelwijzigingsprocedure binnen de opdrachtgevers. Inschrijver en opdrachtgever gaan met elkaar in gesprek over de modelwijzigingen en de mogelijke impact op de te leveren voertuigen. De te leveren voertuigen dienen ten alle tijden te voldoen aan hetgeen gesteld in de aanbestedingsdocumenten (ook na eventuele modelwijzigingen).																										
3	00 - Leidraad	4	Modelwijziging	Gezien de maximale looptijd, inclusief verlenging, van de aanbesteding kan het zijn dat er wijzigingen doorgevoerd worden aan het voertuig, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe (Europese) regelgevingen. Bij tussentijdse wijzigingen willen wij met u in overleg kunnen treden omtrent de wijzigingen. Gaat u hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 2.																										
4	00 - Leidraad	8	B.	Kunt u bevestigen dat het is toegestaan om drie inschrijvingen te doen als hoofdaannemer, elk op basis van een verschillend voertuigconcept? Klopt onze interpretatie dat binnen deze maximale drie inschrijvingen variatie in voertuigtype is toegestaan?	Zoals gesteld op pagina 4 van 40 van de aanbestedingsleidraad, is het inschrijver toegestaan om maximaal 3 inschrijvingen in te dienen. Uw interpretatie, dat de maximaal drie inschrijvingen alleen een ander voertuigtype betreft, is niet juist. Iedere inschrijving is een op zichzelf staande inschrijving, waarbij tussen de inschrijvingen ook andere verschillen mogelijk zijn, bijvoorbeeld in de inrichting van het voertuig.																										
5	00 - Leidraad	8	C.	Kunt u aangeven of de selectie van voertuigen centraal plaatsvindt door Axira als geheel, of dat individuele regio's binnen Axira de mogelijkheid hebben om zelf een voertuigtype te kiezen uit het aanbod van de inschrijver? Met andere woorden: kunnen meerdere aangeboden voertuigtypen per regio afzonderlijk worden afgenomen?	Eén inschrijving van één leverancier, wordt de winnende inschrijving van deze aanbesteding. Dit betekent dat het voertuigtype uit de winnende inschrijving, het voertuigtype wordt voor alle deelnemende RAV's.																										
6	00 - Leidraad	8	C.	Kunt u bevestigen dat een inschrijver, naast deelname als hoofdaannemer, tevens mag deelnemen als onderaannemer bij een andere inschrijver?	Uw aanname is correct. Hetgeen u vraagt, staat beschreven in hoofdstuk II, paragraaf C, van de gepubliceerde aanbestedingsleidraad.																										

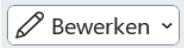
Nota van inlichtingen "Het leveren van uniforme ALS ambulances" van Coöperatie Axira

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
7	00 - Leidraad	15	Hoofdstuk IV, D	Gezien het feit dat onderaannemers een substantieel deel van de werkzaamheden uitvoeren die directe impact hebben op het milieu, achten wij het logisch en conform gangbare praktijk in de markt om de eis voor een gecertificeerd milieuzorgsysteem eveneens van toepassing te verklaren op onderaannemers. Wij verzoeken u vriendelijk deze eis gelijk te trekken voor onderaannemers. Zo nee, een verzoek nader toe te lichten waarom de verplichting tot een milieuzorgsysteem niet van toepassing is zijn voor een degelijke partij.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De reden is, dat het gevraagde milieuzorgsysteem van toepassing is voor de hoofdaannemer en dat de hoofdaannemer kan aantonen dat zij beschikt over een gecertificeerd milieuzorgsysteem. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van de hoofdaannemer, op basis van de regels uit ISO 14001, dat zij voorwaarden stelt, op het gebied van milieu, aan haar onderaannemers waarmee zij zaken doet.
8	00 - Leidraad	16	G.	Gezien de verwachte stijging van loonkosten, materiaalkosten en ontwikkelingskosten in aanloop naar de eerste levering in 2027, verzoeken wij u het prijsplafond met 10% te verhogen. Gaat u hiermee akkoord?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Het prijsplafond blijft gehandhaafd. Bestellingen vanaf 1 januari 2027, worden geleverd tegen de geïndexeerde prijs.
9	00 - Leidraad	16	H	Graag uw toelichting op de reikwijdte van deze verplichting.	De reikwijdte van deze verplichting wordt ingekaderd tot hetgeen daadwerkelijk staat vermeld.
10	00 - Leidraad	18	D Kwalitatieve gunningscriteria	Uit hoeveel leden bestaat het beoordelingsteam en wat zijn hun functies/achtergrond?	Het beoordelingsteam zal bestaan uit meerdere personen uit de verschillende disciplines van de opdrachtgever en zal worden samengesteld uit minimaal 5 personen. Het beoordelingsteam zal alle inschrijvingen beoordelen. De leden van het beoordelingsteam hebben allen, vanuit hun functie, te maken met de uniforme ALS ambulances van de één van de betrokken aanbestedende diensten.
11	00 - Leidraad	19	D. KWALITATIEVE GUNNINGS-CRITERIA Onderdeel A	KG-01 Zowel de bestuurders- als de rijdersstoel is voorzien van stoelverkoeling. <i>Dient deze optie mogelijk af fabriek op het basisvoertuig leverbaar te zijn of zou dit eventueel ook een aftersales / accessoire oplossing mogen zijn?</i>	Wanneer u het kwalitatief gunningcriterium met 'JA' beantwoordt, dan moet de stoelverkoeling worden geleverd. De wijze waarop inschrijver dit realiseert is aan haar en is niet ter beoordeling van de aanbestedende dienst.
12	00 - Leidraad	20	KG08	Aangezien deze optie momenteel uitsluitend door Mercedes wordt aangeboden, kunt u aangeven hoe u hiermee omgaat bij andere voertuigfabrikanten? Met andere woorden: accepteert u een alternatief ontwerp of kleurenstelling, of wordt de eis beperkt tot voertuigen waarop deze gekleurde gordels standaard leverbaar zijn?	KG-08 betreft een kwalitatief gunningcriterium en is daarmee expliciet geen eis. Het is aan de inschrijver om aan te geven en te beschrijven op welke wijze zij wel of niet kan voldoen aan geformuleerde punten en op welke wijze dit wordt gerealiseerd. Het onderscheid in voertuigfabrikanten, nota bene op 1 genoemd facet, is ter beoordeling van inschrijver hoe zij hiermee omgaat.
13	00 - Leidraad	22	D Kwalitatieve gunningscriteria	De tekening(en) wordt beoordeeld aan de hand van de volgende punten (niet uitputtend): "- De mate van efficiënt inrichten, zodat de inventaris goed is te bereiken; - De werkbaarheid en de ergonomie van de geplaatste inventaris; - De logica en volgorde van de verpakking, gezien in de diepte van de bergruimte." Verderop staat: "De tekening(en) worden tevens beoordeeld op basis van de volgende pijlers: Ergonomie en werkbaarheid Hygiëne Veiligheid Duurzaamheid en innovatie". Hierin zit deels overlap, maar deels ook andere aspecten zoals hygiëne en veiligheid. Doe verhoudt dit zich tot elkaar?	De eerste 3 genoemde punten, zijn voor inschrijver een niet uitputtende opsomming van punten, waarop de inrichting en plaatsing van de inventaris wordt bedoordeeld. Daarnaast worden de ontwerpen beoordeeld op de 4 genoemde pijlers. Dat de genoemde 3 punten en de 4 genoemde pijlers een overlap kennen is opdrachtgever bekend.
14	00 - Leidraad	23	D Kwalitatieve gunningscriteria	In uw waarderingstabel benoemt u de scores 100%, 80%, 60%, 40% en 0%. Zijn er tussenscores mogelijk? Een verzoek dit te verhelderen.	Nee, er zijn geen tussenscores mogelijk.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
15	00 - Leidraad	26	Inkoopvoorwaarden	De toepasselijkheid van algemene en bijzonder voorwaarden van Opdrachtnemer wordt uitgesloten. Voor de fabrieksgarantie stelt de fabrikant garantievoorzwaarden op. Indien u voor fabrieksgarantie in aanmerking wenst te komen, gelden deze voorwaarden. Gaat u hiermee akkoord?	Dit is akkoord. Daar waar deze voorwaarden conflicteren met de Inkoopvoorwaarden van de opdrachtgever prevaleert hetgeen in de Inkoopvoorwaarden van opdrachtgever staat.
16	00 - Leidraad	27	Levertijdsverschrijving	Wij verzoeken u deze eis te herzien en te versoepelen, aangezien de huidige boetebepaling disproportioneel is in verhouding tot de externe ketenrisico's waar de leverancier geen invloed op heeft. Kunt u bevestigen dat u bereid bent dit boetebeding aan te passen naar een proportionele regeling?	Nee, het boetebeding wordt niet aangepast. De externe ketenrisico's zijn al verwerkt in de wijze waarop en wanneer het boetebeding in werking treedt. In dit kader verwijzen we naar de concept overeenkomst artikel 10.
17	00 - Leidraad	28	Prijsindexatie	Kunt u bevestigen dat de indexering van de inschrijfprijs direct van toepassing is op de eerste reeks voertuigen, aangezien deze in 2027 worden geleverd?	Nee, dat bevestigt de aanbestedende dienst niet. Zoals beschreven in de aanbestedingsleidraad, mag inschrijver per 1 januari 2027 indexeren. Echter de prijs voor levering van de voertuigen, betreft de prijs op de besteldatum. Zie ook het antwoord op vraag 8.
18	00 - Leidraad	28	Prijsindexatie	Kunt u toelichten op welke wijze de Axira-groep bij de beoordeling rekening houdt met de toepassing van een ander voertuigplatform (bijvoorbeeld zero-emissie), inclusief: de compensatie van eventuele extra ontwikkelingskosten, en de mogelijkheid om het prijsplafond hierop aan te passen? Wij ontvangen graag uw visie om de bijbehorende investeringsrisico's inzichtelijk te maken.	Er is in de beoordeling geen sprake van een ander voertuigplatform. De uitvraag is de uitvraag op basis van het programma van eisen en betreft een diesel aangedreven voertuig.
19	00 - Leidraad	28	Prijsindexatie	Om de prijsstelling van het voertuig transparant en eerlijk te houden, en gezien mogelijke prijswijzigingen vanuit de fabrikant (bijv. door wettelijke maatregelen), stellen wij het volgende voor: Wij hanteren de openbaar gepubliceerde Netto Catalogusprijs (NCP), verminderd met een vaste korting. Dit verzekert u van een duidelijke prijs, ook bij fabrieksaanpassingen. Gaat u akkoord met deze methode?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De reden is, dat de indexering niet alléén betrekking heeft op het basis voertuig, maar ook op de ombouw / inrichting naar ambulancevoertuig.
20	00 - Leidraad	28	Prijsindexatie	De voertuigprijs (NCP) is onderhavig aan prijswijzigingen vanuit de fabrikant, waar Inschrijver geen invloed op heeft. De basis van deze prijswijzigingen kunnen (Europese) wettelijke maatregelen zijn, denk hierbij aan UN-ECE regelgeving. Om zo transparant mogelijk te zijn in de pricing van het voertuig, verzoekt Inschrijver om de openbaar gepubliceerde NCP prijs aan te houden van het voertuig, minus een vaste korting. Gaat Opdrachtgever daarmee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 19.
21	00 - Leidraad		voertuig	Kunt u bevestigen dat inschrijvers vrij zijn om de aandrijfconfiguratie van het voertuig naar eigen inzicht te kiezen, mits aan alle overige functionele en prestatie-eisen wordt voldaan?	Conform het programma van eisen staat het inschrijvers vrij om de aandrijfconfiguratie, waarmee wordt bedoeld de keuze tussen voorwiel- dan wel achterwielaandrijving, te kiezen.
22	00 - Leidraad	33	BIJLAGE A Checklist inschrijving	In uw checklist benoemt u de elementen N tot en met R als separate onderdelen. In uw bijlage "04 - Axira Kwalitatieve gunningscriteria" zijn onderdeel N tot en met R onderdeel van het aan te leveren plan van aanpak (onderdeel B). Wij veronderstellen dat het de bedoeling is dat het plan van aanpak als één document wordt aangeleverd en niet als losse documenten per gevraagde pijler (ergonomie en werkbaarheid, hygiëne, etc). Is deze veronderstelling correct?	Ja, het is inschrijver toegestaan, het plan van aanpak, bestaande uit de elementen N tot en met R als één (1) document in te dienen achter tabblad N.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
23	01 - Invulbijlagen	4	Bijlage B	Uw referentieformulier lijkt te zijn voorzien van een beveiliging. De diverse keuzevelden kunnen niet worden aangevinkt en het lijkt ook niet mogelijk om het formulier in te vullen voor meerdere referenten. Kunt u een nieuw exemplaar beschikbaar stellen? Zo nee een verzoek te verhelderen hoe inschrijver hiermee om dient te gaan?	Nee, het referentieformulier is niet beveiligd. Echter het MS-WORD programma is zo ingesteld, dat een geopend document, altijd in de -weergeven- modus wordt geopend. Via de button 'bewerken' - rechtsboven in het WORD scherm, kan worden gekozen voor 'bewerken', waarna het WORD document kan worden bewerkt cq ingevuld. 
24	04 - KG criteria	5	KG-11	KG-11: "De tekening(en) wordt beoordeeld aan de hand van de volgende punten (niet uitputtend):" Wij verzoeken u in het kader van het transparantie- en gelijkheidsbeginsel duidelijkheid te verschaffen over eventuele aanvullende beoordelingscriteria, zodat geborgd is dat alle inschrijvers op een gelijke en eerlijke wijze worden beoordeeld.	In de aanbestedingsleidraad is duidelijk omschreven op welke wijze inschrijvingen worden beoordeeld. Iedere normaal oplettende en behoorlijk geïnformeerde inschrijver moet begrijpen dat zij haar inschrijving t.a.v. de gunningscriteria zo goed mogelijk dient uit te werken. Indien vervolgens een inschrijving niet (of minder) dan andere inschrijvingen voldoet aan de wensen van de opdrachtgever, dan zal dat voor de opdrachtgever aanleiding zijn om die inschrijving niet de maximale score toe te kennen. Van de inschrijver wordt verwacht dat hij in eigen bewoordingen aangeeft hoe hij de verlangde kwaliteit gaat leveren. Op deze wijze kunnen inschrijvers zich onderscheiden en hun meerwaarde aantonen. Van de opdrachtgever kan niet worden verwacht dat deze aangeeft wat nodig is om een maximale score op een criterium te behalen (dan zou iedere innovatie, creativiteit of ieder zelfstandig denkproces bij inschrijvers worden geëcarteerd). Doordat de inschrijver op eigen wijze kan aangeven hoe hij de gewenste kwaliteit invult, wordt de inschrijver optimaal gestimuleerd om inventief in te schrijven en kenbaar te maken inzicht te hebben in de relevante aspecten van de opdracht.
25	10 - Gedragscode leveranciers			In de Gedragscode Leveranciers van Axira wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor transparantie, eerlijke arbeidsomstandigheden, het hanteren van leefbare lonen, en het beperken van de CO ₂ -footprint (o.a. transportbewegingen en lokale impact).Kunt u overwegen om in het Programma van Eisen op te nemen dat de eindassemblage van de voertuigen plaatsvindt binnen een straal van 150 km rondom het rayon van de inschrijvende Axira-leden? Motivatie: - Duurzaamheid: kortere transportafstanden en lagere CO ₂ -uitstoot - Kwaliteitsbewaking: direct toezicht op productieprocessen en naleving van de Gedragscode Leveranciers - Arbeidsomstandigheden: gegarandeerde naleving van Nederlandse (of vergelijkbare EU-) arbeids- en veiligheidsvoorschriften - Logistiek & service: snellere doorlooptijden, efficiënter onderhoud en betere aftersales Wij ontvangen graag uw reactie op dit voorstel.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Het op voorhand, met voorbedachten rade uitsluiten van leveranciers binnen Europa, is op basis van de wetgeving niet toegestaan.
26	10 - Gedragscode leveranciers			Gelden de verplichtingen uit deze gedragsverklaring uitsluitend voor formele onderaannemers, of worden hiermee ook toeleveranciers bedoeld (bijvoorbeeld leveranciers van voertuigonderdelen of componenten)? Wij ontvangen graag een toelichting op de reikwijdte van deze verplichting.	Nee, de Gedragscode Leveranciers geldt voor de hoofdaannemer. Zie ook het antwoord op vraag 9.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
27	07 - Concept OVK	5	Boetebeding	Alhoewel wij begrip hebben voor het tot nakoming stimulerende karakter van de boete, zijn wij van mening dat deze verregaande boete niet in verhouding staat tot de te leveren diensten voor deze voertuigen. Inschrijver verzoekt u de boete buiten toepassing te verklaren, dan wel te overwegen om een redelijke grace period in te voeren voordat boetes van toepassing worden, dan wel aan te passen en doet hiertoe het volgende tekstvoorstel: 0,1% met een maximum van 1%. Bent u hiermee akkoord? Zo niet, dan ontvangen wij graag uw motivatie waarom de boete proportioneel is naar uw mening.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. Zie ook het antwoord op vraag 16.
Vragen met betrekking tot het programma van eisen					
28	Programma van eisen	2	E-03	In het bestek lezen wij de eis dat "het basisvoertuig geleverd dient te worden via de Nederlandse importeur." Kunt u toelichten wat de reden is voor deze eis en op welke wijze deze eis in lijn is met het Europees aanbestedingsrecht, in het bijzonder de beginselen van non-discriminatie en proportionaliteit voor buitenlandse aanbieders?	Het basisvoertuig gaat rijden in Nederland, met bemensing die communiceren in de Nederlandse taal. De omschrijving in eis E-03, dat het voertuig geleverd moet worden via de Nederlandse importeur, heeft als doel, dat het voertuig, af fabriek van de voertuigleverancier, als voertuig voor de Nederlandse markt is geregistreerd en van software (onder andere communicatiesoftware in boordcomputer, etcetera) in de Nederlandse taal is voorzien. Daarnaast geldt dat wanneer het voertuig niet in NL is geregistreerd er geen of gewijzigde garantiebepalingen kunnen gelden. Een andere reden is, dat het goedkeuren van het ambulancevoertuig in het buitenland, niet meer automatisch betekent, dat de Nederlandse keuringsinstantie, het RDW, de buitenlandse keuring overneemt en het voertuig toelaat tot de Nederlandse weg. Wanneer het voertuig via de NL importeur is geleverd, heeft het voertuig een certificaat van overeenstemming en kan het voertuig worden aangeboden voor 1e toelatingskeuring bij het RDW. Wanneer een buitenlandse leverancier, op basis van de Monti wetgeving (BER 2010) een voertuig levert, met Nederlandse software en registratie bij de NL importeur, dan is dat vanzelfsprekend toegestaan.
29	03 - PVE	2	E-08	Vanwege EU-wetgeving zijn voertuigen uitgerust met verplichte sensoren in de voorbumper en kunststof panelen in de voordeuren. De technische werking van deze sensoren stelt specifieke eisen aan het spuiten en bestickeren van deze panelen. Om de correcte werking van deze sensoren te garanderen en foutmeldingen te voorkomen, kan het nodig zijn om het ontwerp aan te passen tijdens de Proof of Concept (POC)-fase. Gaat u akkoord met deze mogelijke ontwerp aanpassingen?	Ja, hiervoor is het realiseren van een Proof of Concept juist voor bedoeld.
30	03 - PVE	2	E-08	Er zitten vanuit EU-wetgeving verplichte sensoren in de voorbumper en kunststof panelen in de voorportieren, i.v.m. de technische werking van deze sensoren zijn er restricties verbonden aan het spuiten en bestickeren van deze panelen. Mogelijk dat hierdoor het ontwerp aangepast zal moeten worden in de POC-fase, zodat de werking van sensoren nog gegarandeerd is en niet voor foutmeldingen in het voertuig zorgen. Gaat u hiermee akkoord?	Zie antwoord vraag 29.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
31	03 - PVE	2	eis 16	Kunt u toelichten op welke wijze u toetst of medische hulpmiddelen binnen het voertuig (zoals defibrillators, beademingsapparatuur of andere relevante componenten) aantoonbaar voldoen aan MDR? Specifiek vragen wij: Welke documenten of bewijsstukken verwacht u van inschrijvers? Betreft dit uitsluitend de MDR-conformiteit van de apparatuur zelf, of ook de wijze waarop deze is geïntegreerd in het voertuig? Wordt er bij toetsing gebruikgemaakt van externe experts of certificerende instanties?	Opdrachtgever verwacht van inschrijver, dat de volgende systemen in het voertuig, aantoonbaar, via keuringsrapporten of certificaten, voldoen aan MDR: Het gehele zuurstofsysteem, bestaande uit leidingen, koppelingen en omschakelsysteem Het gehele persluchtsysteem, bestaande uit leidingen en koppelingen De te monteren compressor koelkast. Het betreft de conformiteit van de apparatuur zelf en ook de wijze waarop deze is geïntegreerd in het voertuig zelf.
32	03 - PVE	3	E-21	We willen benadrukken dat de elektrische schuifdeursystemen helaas zeer storingsgevoelig kunnen zijn. Dit kan de betrouwbaarheid en kwaliteit van het voertuig negatief beïnvloeden, wat stilstand zou kunnen veroorzaken. Om die reden raden wij aan deze eis te laten vervallen. Als alternatief stellen we voor om tijdens de POC-fase het gebruik van deze functionaliteit te inventariseren. Zo kunnen we samen een duurzame en robuuste oplossing vinden. Gaat u akkoord met dit advies en de voorgestelde aanpak?	Opdrachtgever is zich bewust van mogelijk storingsgevoelig zijn van het elektrische schuifdeursysteem. Dat is de reden, dat een optieprijs wordt gevraagd in het prijsinvalformulier. Wanneer de keuze voor een elektrisch schuifdeursysteem wordt gemaakt, wordt dit tijdens de beoordeling van de POC meegenomen.
33	03 - PVE	3	E-21	In uw eis E-21 vraagt u optioneel een volledig elektrische schuifdeur aan bijrijderszijde. Het is bekend dat dit systeem (achteraf ingebouwd) zeer storingsgevoelig kan zijn. Inschrijver wil uiteraard een kwalitatief hoogstaand product afleveren en adviseert Opdrachtgever om deze optionele eis te laten vervallen. Aanvullend voorstel hierin is om tijdens de POC-fase een inventarisatie te doen van het gebruik van deze functionaliteit om gezamenlijk een juiste, duurzame, oplossing te vinden. Gaat u daarmee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 32.
34	03 - PVE	4	E-39	Wat is de definitie van het laadvermogen? Mogen wij ervan uitgaan dat het gewicht van de brandstof en andere vloeistoffen in mindering gebracht mag worden van het gestelde laadvermogen?	De definitie van laadvermogen is als volgt: "Het laadvermogen van een voertuig is de maximale hoeveelheid gewicht dat een voertuig mag vervoeren, inclusief de bestuurder, passagiers, bagage en vracht, zonder de technische specificaties van het voertuig te overschrijden". Voor het aanbieden van het voertuig voor keuring 1e toelating, zijn regels verbonden voor de vulgraad van de brandstoftank. Daarnaast dienen alle vloeistoffen voor de juiste werking van het voertuig, gevuld te zijn.
35	03 - PVE	4	E-40	Het GVW houdt verband met eis 39, gaat u akkoord met het vervallen van eis 40, onder voorwaarde dat aan eis 39 voldaan wordt?	Nee, eis E-39 blijft onverkort gehandhaafd. Eis E-40 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig heeft een maximaal toelaatbaar gewicht van 4,4 ton, enkel lucht achter. Waarbij de reminstallatie en stabilisatie past bij een speedvoertuig. Hiervan overlegd inschrijver een specificatie. De specificatie toevoegen achter onderdeel G van de inschrijving.
36	03 - PVE	4	E-40	Dient Inschrijver uw eis te interpreteren als een toelaatbaar gewicht van maximaal 4,1t?	Eis E-40 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig heeft een maximaal toelaatbaar gewicht van 4,4 ton, enkel lucht achter. Waarbij de reminstallatie en stabilisatie past bij een speedvoertuig. Hiervan overlegd inschrijver een specificatie. De specificatie toevoegen achter onderdeel G van de inschrijving.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
37	03 - PVE	4	E-50	Kunt u aangeven aan welke eisen deze stroomvoorziening moet voldoen? Kunt u aangeven waar deze noodstartknop geplaatst dient te worden?	De stroomvoorziening moet aan dezelfde eisen voldoen, welke worden gesteld aan de stroomvoorziening vanuit de voertuigaccu's, teneinde het voertuig te kunnen starten. De noodstartknop moet niet in het zicht worden geplaatst, maar op een plaats in het voorcompartiment, welke door de chauffeur is te bereiken.
38	03 - PVE	5	eis 54	Dienen de meegeleverde extra banden te zijn: a) Voorzien van TPMS-sensoren (bandenspanningscontrolesysteem)? b) Gemonteerd op velg (d.w.z. als complete wielen)? Graag ontvangen wij een toelichting of beide elementen verplicht zijn, of dat dit naar eigen inzicht van de inschrijver mag worden ingevuld.	Ja, de te leveren extra set wielen (zomer dan wel winter wielen) moet een complete set wielen zijn, waarmee wordt bedoeld dat de TPMS sensoren gemonteerd moeten zijn en dat de wielen bestaan uit de band gemonteerd op de velg.
39	03 - PVE	5	E-61	Belangstellende leverancier heeft een vertrouwelijke vraag gesteld, inzake eis E-61.	De vraag wordt vanwege het vertrouwelijke karakter niet getoond, echter de beantwoording van de vraag moet voldoen aan de regels van level playing field voor alle deelnemende partijen aan de inschrijving. Derhalve wordt het antwoord in de openbaar toegankelijke nota van inlichtingen gepubliceerd. Eis E-61 wordt aangepast en luidt nu: De acceleratie vanuit stilstand van het voertuig met volledige uitrusting en twee bemanningsleden (100 kg per persoon) is maximaal: • 0 -60 km/uur: 8,2 sec. • 0 -80 km/uur: 13,3 sec. • 0 -100 km/uur: 20,3 sec. • 0 -120 km/uur: 30,5 sec. De tussenacceleratie van het voertuig is maximaal: • 80 -100 km/uur: 9,0 sec. • 80 -120 km/uur: 22,0 sec.
40	03 - PVE	5	E-61	Belangstellende leverancier heeft een vertrouwelijke vraag gesteld, inzake eis E-61.	Zie het antwoord op vraag 39.
41	03 - PVE	5	E-64	Er wordt vroegtijdig (nog 2000 km te rijden) aangegeven dat er ad-blue getankt moet worden. Kan Opdrachtgever hierop de eis aanpassen?	Dat het voertuig vroegtijdig aangeeft dat er Adblue bijgevuld moet worden, is een pré. Wanneer het voertuig de melding voor het bijvullen van de Ablue geeft, dan dient de chauffeur de Adblue aan te vullen. Echter, vanwege wisselende chauffeurs en wisselende inzet, kan het niet aanwezig zijn van Adblue niet leiden tot het afnemen of wijzigen van de motorprestaties. Dat is de reden dat de eis gehandhaafd blijft.
42	03 - PVE	6	E-66	Het is op dit moment niet wettelijk toegestaan om de wettelijk verplichte systemen automatisch uit te schakelen bij optische en/of akoestische signalering. Gaat u derhalve akkoord met het vervallen van deze wens?	Nee, de wens blijft gehandhaafd. In de beschrijving van KG-08 leest opdrachtgever graag, wat wel of niet mogelijk is.
43	03 - PVE	6	E-66	Voertuig is voorzien van minimaal aantal veiligheidseisen, waaronder Adaptive Cruise Controle met Stopfunctie. <i>Op het basisvoertuig zit standaard Cruisecontrol met geïntegreerde snelheidslimiter. Als optie af fabriek is Adaptive Cruisecontrol mogelijk. De wens is dat deze wordt uitgeschakeld bij inschakeling van optische en geluidssignalen. Via PSM programmering is deze mogelijk uitschakelbaar maar brengt dan ook meer kosten en risico met zich mee dat mogelijk andere veiligheidssystemen verstoord kunnen raken. Kan deze eis worden omgezet naar minimaal standaard Cruisecontrol?</i>	Nee, opdrachtgever kan zich niet vinden in uw suggestie. Het voertuig moet voldoen aan eis E-66.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
44	03 - PVE	6	E-66	Voertuig is voorzien van minimaal aantal veiligheidseisen, waaronder Advanced Emergency Braking System en Lane Departure Warning System. <i>Op het basisvoertuig is het nu mogelijk om de standaard "Actieve Remassistent" en "Spoorassistent" middels een wegvalcode af fabriek af te bestellen, dit gezien de wens van de opdrachtgever dat deze systemen onder het voeren van optische en geluidssignalen het rijgedrag niet beïnvloeden, deze systemen zijn dan niet op het voertuig aanwezig. Kan de opdrachtgever zich hierin vinden?</i>	Nee, opdrachtgever kan zich niet vinden in uw suggestie. Het voertuig moet voldoen aan eis E-66.
45	03 - PVE	6	eis 73	Kunt u toelichten of het BlackBox-systeem: a) Door de opdrachtgever per dienst wordt aangeleverd (en dus alleen hoeft te worden voorbereid qua aansluitingen), óf b) Door de inschrijver volledig dient te worden geleverd en ingebouwd in het voertuig?	Het genoemde black-box systeem wordt door de opdrachtgever aan inschrijver aangeleverd. Inschrijver verzorgt de inbouw van het black-box systeem in het voertuig.
46	03 - PVE	6	eis 74	Kunt u toelichten wat u precies bedoelt met 'multitouch' in de context van deze aanbesteding? Specifiek vragen wij: 1. Op welk type scherm of systeem doelt u hiermee? 2. Welke functies of gebruikersinteracties worden verwacht (bijv. pinch-zoom, veegbewegingen, meerdere gebruikersgelijktijdig)? 3. Zijn er minimale eisen gesteld aan de techniek of software-ondersteuning van deze multitouch-functionaliteit? 4. Een functionele beschrijving of gebruiksscenario's zouden helpen bij een correcte interpretatie van deze eis.	In uw vraag stelt u naast de hoofdvraag, 4 deelvragen. Beantwoording hoofdvraag: Met 'multitouch' scherm wordt een aanraakscherm dat meerdere aanrakingen tegelijkertijd kan detecteren en verwerken bedoeld, waardoor interactie met het infotainmentsysteem en andere functies mogelijk is. Met 'meerdere aanrakingen' wordt bijvoorbeeld bedoeld dat je met twee vingers een kaart groter of kleiner kunt maken. Beantwoording deelvraag 1: Opdrachtgever duidt niet op een bepaald type scherm of een bepaald systeem. Het is aan inschrijver om hier invulling aan te geven, bijvoorbeeld door het toepassen van het tweede scherm in het dashboard van de voertuigleverancier. Beantwoording deelvraag 2: De functies welke normaliter bij een multitouch scherm van toepassing zijn worden verwacht, waarbij meerdere gebruikers tegelijkertijd niet van toepassing is. Beantwoording deelvraag 3: Nee, er zijn geen minimale eisen gesteld, buiten het genoemde in eis E-74. Beantwoording deelvraag 4: Deze zijn niet beschikbaar.
47	03 - PVE	6	eis 75	Kunt u bevestigen of het is toegestaan om dit systeem na aflevering van het voertuig (achteraf) in te bouwen, mits aantoonbaar functioneel en conform de gestelde eisen? Wij verzoeken u deze eis te versoepelen, omdat op voorhand niet met zekerheid vaststaat of dit systeem op elk voertuigtype direct geïntegreerd kan worden bij eerste opbouw. Graag uw toelichting of deze ruimte kan worden geboden.	Ja, het achteraf inbouwen, in overleg tussen basisvoertuigleverancier en ombouwleverancier is toegestaan. De basis functionaliteit van de bedieningen op het stuur mogen niet verloren gaan.
48	03 - PVE	7	E-81	White noise is een geluid dat alle hoorbare frequenties bevat, met een constante intensiteit. Af-fabriek worden onze voertuigen uitgevoerd met een akoustisch waarschuwingssignaal bij inschakeling van de achteruit. Kunt u de eis hierop aanpassen?	Een akoustisch waarschuwingssignaal, bestaande uit een hard piepend geluid, is niet geëist en ook niet gewenst; dit in verband met inzet in de nacht in woonwijken en stadskernen. Opdrachtgever eist een akoustisch achteruitrijsignaal, wat gedurende de nacht, niet meer dan 65 dB(A) aan geluid produceert. Het geëiste white noise systeem zoals vermeld in de eis blijft gehandhaafd.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
49	03 - PVE	7	E-81	Wij zijn van mening dat de term 'White Noise' hier niet van toepassing is. Onze voertuigen zijn uitgevoerd met een akoustisch waarschuwingssignaal. Dit signaal maak een pulserende piep. Gaat opdrachtgever hiermee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 48.
50	03 - PVE	8	eis 96	Is het toegestaan dat de bochtverlichting geïntegreerd wordt in de koplampen in plaats van in aparte verstralers? Wij verzoeken u om deze alternatieve integratievorm te accepteren, mits de functie en prestaties van de bochtverlichting volledig worden gewaarborgd.	Eis E-95 wordt aangepast en luidt nu: De voertuigen zijn voorzien van LED koplampen met grootlicht assistent en voorzien van afslagverlichting. Indien de afslagverlichting niet geïntegreerd is met de LED koplampen, dan moet de afslagverlichting worden gecombineerd met de mistlampen, genoemd in eis E-96. Eis E-96 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is aan de voorzijde voorzien van mistlampen.
51	03 - PVE	8	eis 98	Kunt u bevestigen of hiermee specifiek wordt bedoeld dat de contourverlichting in de bovenbouw als achterlichten wordt beschouwd?	Aan de achterzijde moeten aan de bovenzijde achterlichten worden gemonteerd. Deze achterlichten mogen tevens als contourverlichting worden gezien.
52	03 - PVE	8	E-98	Wordt met achterlichten in de bovenbouw bedoeld dat de contourverlichting is geïntegreerd in de consoles van de ambulanceopbouw? Kunt u deze eis verduidelijken?	Zie het antwoord op vraag 51.
53	03 - PVE	8	eis 106	Kunt u toelichten of er ruimte is voor flexibiliteit ten aanzien van de maximale leeftijd van de accu bij oplevering en de garantieperiode, rekening houdend met het intensieve gebruik en de specifieke eisen van accu's in ambulancevoertuigen?	Juist vanwege het intensieve gebruik van de accu's, is de geformuleerde eis gesteld. Nee, er is geen ruimte voor meer flexibiliteit. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
54	03 - PVE	8	E-106	Gezien de opbouwtijd van de voertuigen is het praktisch niet mogelijk om te voldoen aan deze eis. Inschrijver verzoek om de termijn op te rekken naar maximaal 6 maanden oud. Mede gezien de kostenverhogend en duurzaamheids gevolg van het inbouwen van een nieuwe accu voor aflevering. Gaat u daarmee akkoord?	Zie het antwoord op vraag 53.
55	03 - PVE	8	E-106	Gezien het ombouwproces kan het zijn dat de voertuigen langer dan 3 maanden na productie ombouwtijd hebben. Gedurende de ombouw dragen we zorg voor een goede conditie van de voertuigaccu. Kunt u de eis aanpassen naar een termijn van maximaal 6 maanden?	Zie het antwoord op vraag 53.
56	03 - PVE	8	eis 107	Kunt u specificeren wat u precies verstaat onder 'onderhoudsarm' in deze context?	Met onderhoudsarm wordt bedoeld, dat het bijvullen van vloeistof in de accu niet nodig is; met andere woorden, de accu is geheel gesloten.
57	03 - PVE	8	E-108	Het is mogelijk om af-fabriek een 2e accusysteem in te laten bouwen, dit zijn echter AGM-accu's en geen Lithium Ion accu's. Kunt u aangeven waarom u de keuze maakt voor dit type accu?	De keuze voor lithium ion accu's is gemaakt vanwege de volgende voordelen, ten opzichte van AGM accu's: De Lithium ion accu heeft een relatief laag eigen gewicht De Lithium ion accu is beter bestand tegen diep ontladen De Lithium ion accu heeft een langere levensduur.
58	03 - PVE	8	eis 108	Kunt u toelichten of bij het opstellen van deze eis rekening is gehouden met de praktische gevolgen van het toepassen van een lithiumaccu, met name ten aanzien van ruimtebeslag, technische inpassing in het voertuig, en de noodzaak voor een aanvullende laadinfrastructuur (zoals twee verschillende acculaders)?	Met alle mogelijke praktische gevolgen van gemaakte keuzes in het programma van eisen, heeft opdrachtgever geen rekening gehouden.
59	03 - PVE	9	E-118	In combinatie met een benodigde compressor voor de patiëntenkoeling kan de dynamo maximaal 180A zijn, gaat u daarmee akkoord?	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
60	03 - PVE	9	E-118	In samenspraak met de ombouwpartij, zal er een compressor voor de patiëntenkoeling nodig zijn. Hierdoor is het niet mogelijk om de dynamo 230A te laten zijn. Gaat u akkoord met een dynamo welke maximaal 180A zal zijn?	Zie het antwoord op vraag 59.
61	03 - PVE	9	E-123	Betreft deze eis het volledige voertuig, of alleen de opbouw?	Deze eis betreft het volledige voertuig.
62	03 - PVE	10	E-136	Opdrachtgever spreekt in deze eis over airco-unit. Deze term achten wij onvoldoende specifiek, omdat een airco-installatie doorgaans bestaat uit meerdere componenten, zoals: - Condensator - Compressor (aircopomp) -Verdamper Wij verzoeken u vriendelijk om nader toe te lichten welk(e) onderdeel/onderdelen van de installatie u bedoelt met de term "airco-unit". Daarnaast verzoeken wij u aan te geven op welke locatie(s) (binnen of buiten de voertuigopbouw) deze componenten volgens u wel of juist niet geplaatst mogen worden, en op basis van welke overwegingen (bijvoorbeeld technisch, onderhoudstechnisch of thermisch). De positionering van deze onderdelen is namelijk van groot belang voor: - De koelcapaciteit; - De geluidsemissie; - Het onderhoudsgemak; - De veiligheid en duurzaamheid van de installatie als geheel. Wij vragen u daarom de eis nader te specificeren of de ruimte te bieden voor een functionele benadering op basis van prestatie-eisen in plaats van positionele beperkingen.	De condensator / verdamper is onder het voertuig gemonteerd. De compressor (airco-pomp) is in het voertuig gemonteerd. De prestatie eisen, zoals beschreven in eis E-134 zijn leidend. De genoemde positie beperkingen, zoals o.a. benoemd in eis E-139, blijven daarbij van kracht.
63	03 - PVE	10	eis 138	Is het toegestaan om in plaats van verstelbare plafonduitstroomopeningen een vernieuwd klimaatregeling-systeem toe te passen dat werkt via een zogeheten thermische deken (zonder fysieke ventilatieopeningen)? Dit systeem biedt naar onze verwachting de volgende voordelen: Nauwkeuriger instelbaar klimaat en gelijkmatige temperatuurverdeling Indirecte verlichting geïntegreerd in de klimaatmodule voor een rustiger beleving Volledige integratie zonder inperking van de minimale sta-hoogte Graag uw bevestiging of deze alternatieve techniek conform het programma van eisen is.	Het is inschrijver toegestaan de beschreven technische oplossing voor eis E-138 toe te passen.
64	03 - PVE	10	eis 139	Bedoelt u hier de verdamperventilator? Wilt u dit verduidelijken?	Hiermee wordt de aircopomp (compressor) bedoeld.
65	03 - PVE	10	eis 142	Staat u ook het toepassen van een geautomatiseerd systeem toe dat dezelfde functionaliteit biedt, maar werkt zonder fysieke knop (bijvoorbeeld via een aftermarket-oplossing)? Wij verzoeken u om deze alternatieve invulling toe te staan, aangezien hiermee de functionaliteit gewaarborgd blijft en het gebruikersgemak mogelijk wordt verbeterd.	Het toepassen van een after market oplossing is tevens toegestaan.
66	03 - PVE	10	E-142	Deze bijverwarmer is niet af-fabriek verkrijgbaar. Gaat u akkoord met een niet af-fabriek oplossing?	Zie antwoord vraag 65.
67	03 - PVE	10	eis 144	Kunt u verduidelijken of hiermee wordt bedoeld dat het MDT geïntegreerd moet worden op het originele scherm van het voertuig, of dat een separaat scherm geplaatst mag worden?	Hiermee wordt bedoeld dat het MDT geïntegreerd moet worden op het originele scherm van het voertuig.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
68	03 - PVE	13	E-165	Wij stellen voor om voor de onderdelen E-165 t/m E-171 het ECE R65-keuringscertificaat als basisbewijs in te dienen, omdat dit aantoont dat de gebruikte lichtunits voldoen aan internationaal vastgestelde normen voor lichtintensiteit, openingshoek en flitspatronen. Wij verzoeken u om bevestiging of aanvullende eisen zoals positionering en gecombineerde lichtopbrengst (bijv. in E-166 en E-169) aanvullend kunnen worden aangetoond via technische documentatie en plaatsingsschema's, dan wel of er een specifieke meetmethode gewenst is.	Het voldoen aan de ECE R65 richtlijn is de basis. Ja, het is akkoord dat voor de onderdelen in eis E-165 tot en met E-171 het keuringscertificaat conform ECE R65 als basisbewijs wordt ingediend. Daarnaast worden door de aanbestedende dienst aanvullende eisen gesteld, waaraan de verlichting moet voldoen. Deze aanvullende eisen, worden door inschrijver via een keuringsrapport aangetoond. Het technisch rapport, waarin lichtwaarden zijn opgeschreven welke gemeten zijn tijdens de keuring (door een notified body) maakt deel uit van het keuringsrapport.
69	03 - PVE	11	eis 166	Kunt u toelichten wat u precies bedoelt met deze eis? Deze specificatie komt niet overeen met de geldende normeringen voor optische signalering op hulpverleningsvoertuigen. Daarnaast verzoeken wij u te overwegen deze eis aan te passen of te herformuleren in lijn met de wettelijke kaders, om onnodige beperkingen in ontwerprijheid te voorkomen.	Het gestelde in eis E-166 is duidelijk beschreven. De specificatie komt wel overeen met de geldende eisen, gezien het gestelde in ECE R65 Annex 5, artikel 7.2 en 7.3, waar de gevraagde lichtopbrengst tussen de minimale en maximale waarden lichtopbrengst, zich tussenin bevindt. Eis E-166 wordt aangepast en luidt nu: Aan de voorzijde naar voren gericht komt over 80 procent van de breedte van het dak blauw licht uitstralend, met een cd-waarde van tenminste 1000 cd op de nul lijn. Dit mag bereikt worden door het toepassen van één of meerdere gekoppelde led units.
70	Programma van eisen	13	E-166	U beschrijft een cd waarde van 1000cd op de nul lijn; Bedoelt u met de nullijn; de optische as van de lamp ?	Ja, uw aanname is correct.
71	Programma van eisen	13	E-166	U beschrijft directioneel een lichtopbrengst van tenminste 800cd. Aangezien de nullijn al directioneel is; hoe moeten wij dit zien in combinatie met de 1000cd op de nullijn ?	Zie het antwoord op vraag 69.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
72	Programma van eisen	13	E-159 en verder	Verticale openingshoek 8 graden naar beneden U beschrijft in het PVE blauwe en amber lichtwaarden bij verticale hoeken van 8 graden verticaal naar beneden. Artikel 7.2 van UN Reglement ECE R65 begrensd de minimum en maximum waarden voor Category T als volgt: BLAUW is beperkt tot + en -4 graden verticaal, AMBER is beperkt tot + en - 8 graden verticaal. Uw eis is strijdig met dit ECE R65 reglement. Bent u zich hiervan bewust ?	Eis E-167 wordt aangepast en luidt nu: Op beide hoeken van het voertuig op 45 graden ten opzichte van de voorzijde komt blauw licht uitstralend met minimaal 600 cd op de nullijn. Op 4 graden verticaal naar beneden dient de lichtwaarde tenminste 400 cd te zijn. Horizontaal is openingshoek minimaal 30 graden. Dit mag bereikt worden door het toepassen van één of meerdere gekoppeld led units. Eis E-168 wordt aangepast en luidt nu: Op beide hoeken van het voertuig op 45 graden ten opzichte van de achterzijde - boven de D stijl - komt blauw licht uitstralend met minimaal 600 cd op de nullijn. Op 4 graden verticaal naar beneden dient de lichtwaarde tenminste 400 cd te zijn. Horizontaal is openingshoek minimaal 30 graden. Dit mag bereikt worden door het toepassen van één of meerdere gekoppeld led units. Eis E-169 wordt aangepast en luidt nu: Aan de beide zijden van het voertuig, dus in een hoek van 90 graden ten opzichte van de voorzijde, dient blauw licht uit te stralen verdeeld in twee of meer secties, namelijk een sectie nabij de B-stijl van het voertuig en een sectie bij de laatste stijl (meest aanneemelijk D-stijl). De lichtopbrengst per sectie dient een cd-waarde te hebben van tenminste 600 cd op de nullijn. Op 4 graden verticaal dient de lichtopbrengst tenminste 400 cd te zijn. Dit mag bereikt worden door het toepassen van één of meerdere gekoppelde led units. Eis E-181 wordt aangepast en luidt nu: Aan de voorzijde naar voren gericht komt over 80 procent van de breedte van het dak amber licht uitstralend, met een cd-waarde van tenminste 1000 cd op de nul lijn. Op 8 graden verticaal naar beneden dient de lichtopbrengst tenminste 400 cd te zijn. Horizontaal is de openingshoek maximaal 30 graden. Dit mag bereikt worden door het toepassen van één of meerdere gekoppelde led units. Eis E-185 wordt aangepast en luidt nu: Aan de achterzijde van het voertuig, in de console(s) op of aan het dak, dient amber licht uit te stralen over een breedte van tenminste 50 procent van de daklijn, beginnend vanaf de hoeken De lichtopbrengst dient tenminste 600 cd op de nullijn. Op 8 graden verticaal naar beneden dient de lichtopbrengst tenminste 400 cd te zijn. Horizontaal is de openingshoek maximaal 30 graden.
73	Programma van eisen	13	E-159 en verder	Aanpassen eis Volgend op art. 7.2, UN ECE R-65 zijn er geen meetvoorschriften bekend die voor de verticale hoeken blauw op 8 graden en voor amber op 4 graden geldig voor rondom zichtbaarheid (Cat-T). Wilt u de eis aanpassen ?	Zie antwoord vraag 72.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
74	Programma van eisen	13	E-159 en verder	Overschrijding toegestane Lichtwaarden U beschrijft minimale lichtwaarden in het PVE van resp. 400,600,800,1000cd Art. 7.2. van UN ECE R65 staat in de nacht maximale lichtwaarden toe die ver worden overtroffen bij de door u beschreven lichtwaarden. Bent u zich hiervan bewust ?	De waarden in de nachtstand, dienen niet overschreden te worden. Dit kan bereikt worden door in de nachtstand een aantal LED units te dimmen of uit te schakelen.
75	Programma van eisen	13	E-159	U beschrijft hier een nachtstand ; Op welke componenten of functies heeft dit betrekking ?	De nachtstand heeft betrekking op de elektronische sirene, op de blauwe signalering, onafhankelijk welke locatie op het voertuig, zolang de lichtwaarden in de nachtstand niet overschreden worden, conform het beschrevene in ECE R65, paragraaf 7.2 bij T keuring of paragraaf 7.3 bij de X keuring.
76	03 - PVE	12	E-160	Een verzoek uw eis aan te passen, zodat de certificaten van de signalering niet bij inschrijving, maar bij oplevering van het POC-voertuig hoeven te worden aangeleverd. Op deze manier vormt de huidige eis geen belemmering om een geldige inschrijving in te dienen, terwijl u als opdrachtgever toch verzekerd bent van een gecertificeerde signalering bij oplevering. Gaat u hiermee akkoord?	Eis E-160 wordt aangepast en luidt nu: Voor alle optische signalering conform de meest recente 'Regeling optische en geluidsignalen' als ook de meest recente 'Brancherichtlijn optische- en geluidssignalen spoedeisende medische hulpverlening', genoemd in dit programma van eisen geldt dat een test certificaat dient te worden ingediend waaruit blijkt dat de signalering binnen de toegestane grenswaarden blijft. De certificaten worden ingediend tijdens de oplevering van het POC voertuig.
77	03 - PVE	13	E-160	Bevestig u dat de signalering genoemd in eis E-165 t/m E171 op het voertuig Als ECE65 T-categorie of TH-categorie dient te zijn?	De signalering genoemd is eis E-165 tot en met E-171 betreft signaleringsverlichting onform categorie T of categorie HT. Opdrachtgever merkt op, dat categorie TH niet bestaat.
78	03 - PVE		E-164	Naar aanleiding van eis 164 uit het programma van eisen willen wij graag een vraag stellen. Deze eis verlangt dat het voertuig voorzien is van een dakconsole of consoles die geen licht van boven doorlaten, zodat de lichtopbrengst niet wordt beïnvloed door de zon. Wij menen dat deze eis mogelijk overbodig is, aangezien in de praktijk bijna alle op- en ombouwers transparante kappen hanteren. Tevens zijn de zon en de omgevingsomstandigheden continu in beweging, wat de doeltreffendheid van dergelijke dichte consoles enigszins ter discussie stelt. Wij hebben het vermoeden dat hiermee onnodig een aantal potentiële aanbieders wordt uitgesloten. In het licht van gelijke kansen en praktische toepasbaarheid, verzoeken wij daarom of de aanbestede dienst bereid is om eis 164 te laten vervallen of aan te passen.	Deze eis is beschreven om beter contrast te geven tussen licht en donker. De eis voorkomt direct intredend zonlicht wat invloed heeft op de lichtopbrengst. Een niet licht doorlatende sticker aan de bovenkant van het transparante deel van de console volstaat.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
79	03 - PVE		166 + 167 + 168 + 169 + 170	Naar aanleiding van de eisen 166 tot en met 170 uit het programma van eisen willen wij graag een vraag stellen. Eis 166 verlangt dat de dakconsole blauw licht uitstraalt over 80 procent van de breedte van het dak, met specifieke lichtwaarden. De specificaties in deze eisen lijken echter reeds te worden afgedekt door de geldende normen, te weten EN-1789 en ROG-2015. Wij vragen ons af hoe de aanbestede dienst deze waarden tijdens de inschrijving zal controleren. Immers dienen wij te voldoen aan de genoemde richtlijnen, en deze eisen lijken meer op wensen dan op strikt noodzakelijke eisen. In het licht van gelijke kansen en praktische toepasbaarheid vragen wij daarom of de aanbestede dienst bereid is om de eisen 166 tot en met 170 aan te passen naar wensen of deze eventueel te laten vervallen. Uiteraard zullen wij blijven voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving.	De genoemde eisen, met de wijzigingen zoals genoemd in deze nota van inlichtingen, blijven gehandhaafd.
80			169	In uw programma van eisen vraagt u om twee stuks werkklampen op de linker- en rechterzijde van het voertuig, onder een hoek van 27 graden. Wij willen graag onder uw aandacht brengen dat wij beschikken over een volledig LED werkbaar, die op de linker- en rechterzijde van het dak wordt geplaatst en die onder een hoek van 27 graden de omgeving volledig verlicht. Deze LED werkbaar biedt een aanzienlijk betere werkverlichting dan de door u gevraagde twee stuks werkklampen. Gezien de verlichtingscapaciteit en praktische voordelen van onze LED werkbaar, willen wij vragen of u deze ook zou accepteren als alternatief voor de genoemde werkklampen in uw programma van eisen. Gaat u hiermee akkoord?	Het toepassen van de beschreven werkbaar in uw vraag is toegestaan, mits deze overeenkomt met de andere eisen wat betreft lichtopbrengst en de werkbaar onderdeel is van de dakconsole.
81	Programma van eisen	13	E-170	U beschrijft een maximale openingshoek van 30 graden horizontaal dit is een beperking in de zichtbaarheid en is dan niet voldoende overlap in het lichtbeeld om aan de ECE R65 voorschriften te voldoen. Bent u zich hiervan bewust ?	Eis E-170 wordt aangepast en luidt nu: Aan de achterzijde van het voertuig, in de console(s) op of aan het dak, dient blauw licht uit te stralen over een breedte van tenminste 50 procent van de daklijn, beginnend vanaf de hoeken De lichtopbrengst dient tenminste 600 cd op de nullijn. Op 4 graden verticaal naar beneden dient de lichtopbrengst tenminste 400 cd te zijn. Horizontaal is de openingshoek minimaal 30 graden.
82	Programma van eisen	13	E-174	U beschrijft hier inbouw (verzonken) LED units waarbij geen scherpe delen aanwezig zijn. Tegenwoordig zijn er platte vlakke afgeronde opbouw LED units beschikbaar die voldoen aan de afrondingseisen van het RDW. Zijn deze uitvoeringen van de LED units ook toegestaan ?	Eis E-174 wordt aangepast en luidt nu: In de linker en rechter achterdeur dienen per deur één blauwe led unit gemonteerd te worden, waarbij er geen scherpe delen aanwezig zijn. Het toepassen van zowel inbouw als opbouw led units zijn toegestaan. Per led unit is een minimale cd waarde van 600 op de nul lijn vereist.
83	03 - PVE	14	E-194	Aanvulling door de aanbestedende dienst.	Eis E-194 wordt aangepast en luidt nu: Simultaan knipperend grootlicht dient uitgeschakeld te kunnen worden op een fysieke toets op het bedieningspaneel nabij het stuur. Deze functie ook is onderdeel van de dag/nacht schakeling op het bedieningspaneel nabij het stuur. Of de dag / nacht schakeling wordt door de schemersensor gedeactiveerd bij gebrek aan daglicht.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
84	03 - PVE		202	Naar aanleiding van bestek 202, waarin vereist wordt dat de werkverlichting aan alle drie zijden van het voertuig moet activeren wanneer het voertuig in de achteruit wordt gezet, willen wij graag een vraag stellen. Volgens de geldende RDW voertuigeisen is werkverlichting uitsluitend toegestaan aan de achterzijde van het voertuig. Dit maakt de huidige eis niet alleen overbodig, maar ook strijdig met de regelgeving. In het licht van gelijke kansen en praktische toepasbaarheid, verzoeken wij daarom of de aanbestede dienst bereid is om bestek 202 te laten vervallen of aan te passen naar een wens- of optie-eis. Hierdoor kunnen potentiële aanbieders voldoen aan de RDW eisen en toch een concurrerend aanbod doen.	Tot op heden maakt de RDW geen bezwaar. Het kan ondergebracht worden in RDW artikel 5.3.57, Q (werklicht) of Z (manoeuvreerlicht). De eis blijft hiermee onverkort van kracht.
85	03 - PVE		212	Naar aanleiding van eis 212 uit het programma van eisen willen wij graag een vraag stellen. Deze eis verlangt dat het voertuig is voorzien van een tweetonige sirene met een bashoorn, conform de Regeling Optische en Geluidsignalen 2015. Echter, deze eis betreffende de bastoon is niet conform richtlijn ROG-2015. De bastoon lijkt een aanvullende wens te zijn en niet strikt noodzakelijk. Hoewel wij volledig zullen voldoen aan de geldende wet- en regelgeving, vermoeden wij dat met deze eis diverse inschrijvers en leveranciers onbedoeld worden uitgesloten. In het licht van gelijke kansen en praktische toepasbaarheid, verzoeken wij daarom of de aanbestede dienst bereid is om eis 212 te laten vervallen of aan te passen naar een wens- of optie-eis.	Eis E-212 wordt aangepast en luidt nu: Het voertuig is voorzien van een tweetonige sirene met wisselfrequentie, met sireneversneller met twee (2) speakers, een tweeter speaker en een bashoorn, conform de Regeling Optische en geluidsignalen 2009, laatstelijk gewijzigd in 2021 (Staatscourant 2021 nr 14927). De 2-tonige sirene moet zodanig geplaatst zijn dat de geluidsdruk in het voertuig niet meer is dan de Arbonorm van 80dB(A) en verder conform voorschrift SOVAM rapport ("mogelijke gehoorschade bij gebruik akoestische signalen op ambulances"), gemeten bij 120 km/h volgens ISO 5128:2023. Bij aflevering van het voertuig dient er een meetrapport te worden bijgeleverd.
86	Programma van eisen	16	E-212	U beschrijft een Regeling Optische en Geluidssignalen 2015. Wij kunnen geen afkondiging in de Staatscourant vinden. Kunt u ons dit document ter beschikking stellen?	De regeling optische en geluidssignalen 2015 bestaat wel, maar is niet meer geldig. De juiste vermelding is als volgt: De Regeling Optische en Geluidssignalen 2009, laatstelijk gewijzigd in 2021, zoals vermeld in de Staatscourant onder nummer 14927.
87	03 - PVE		213 + 214	Naar aanleiding van de eisen 213 en 214 uit het programma van eisen willen wij graag een vraag stellen. Eis 213 verlangt dat de sirene-speakers achter de grill/bumper worden gemonteerd zonder dat zij daarbij uitsteken. Anderzijds vereist eis 214 een geluidsniveau van 115 dB(A) tot 120 dB(A) op een afstand van zeven meter vanaf het voertuig. Wij zijn van mening dat deze eisen met elkaar in conflict zijn. De plaatsing van de speakers achter de grill/bumper kan een negatief effect hebben op het dB-niveau vanwege de demping die deze positie veroorzaakt. Bovendien kan dit in conflict raken met de opbouwrichtlijnen van voertuigleveranciers, bijvoorbeeld bij de actieve koeling van de motor, wat de warmtehuishouding, capaciteit, en betrouwbaarheid van het voertuig kan beïnvloeden. In plaats van achter de grill, willen wij voorstellen om de sirene-speakers in of voor op de grill te plaatsen. Dit zou zowel de geluidskwaliteit als de DB-niveaus verbeteren, zonder negatieve effecten op de koeling en prestaties van het voertuig. Wij verzoeken daarom of de aanbestede dienst bereid is om deze eisen te herzien, zodat er geen tegenstrijdigheid ontstaat en de toepassing praktisch haalbaar blijft.	Eis E-213 wordt aangepast en luidt nu: De sirene-speakers worden op de volgende plaats gemonteerd: achter de grill/bumper zonder dat zij daarbij uitsteken, OF geïntegreerd in de grill / bumper zonder dat zij daarbij buiten het voertuig uitsteken. Het plaatsen van de sirene-speakers voor de grill of voor de bumper is niet toegestaan.
88	03 - PVE	17	E-220	Bedoelt u met 'tremolo-effect' een afwisselende aansturing van de 4 Martin-hoorns om een pulserend/trillend geluid te verkrijgen? Of betreft het een specifieke toon- of volumestructuur waaraan moet worden voldaan?	Met 'tremolo effect' wordt bedoeld dat de toon van de hoorn snel wordt herhaald, zodat een trilling in het geluid ontstaat. Het betreft geen specifieke toon- of volumestructuur waaraan moet worden voldaan.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
89	03 - PVE	17	E-223	Kunt u verduidelijken welke signalen doorgegeven zouden moeten worden?	De volgende signalen moeten minimaal worden doorgegeven: - Positie versnellingspook - Motor draait - Linker voorportier - Rechter voorportier - Schuifdeur open - Achterdeur open - Blauwe signaleringsverlichting aan - Sirene aan - Batterij - Accu spanning laag - Koplampen aan - Foutmelding uitlaat systeem - Foutmelding remvloeistof - Foutmelding oliedruk - Foutmelding DPF (Diesel particulate filter) - Foutmelding koelvloeistof - Foutmelding ABS - Foutmelding remsysteem - Foutmelding airbag - Foutmelding ESP - Melding wanneer remblokken zijn versleten - Foutmelding versnellingsbak - Melding te lage druk in de band - Signaal van de schemerschakelaar voor de aansturing van de Wig-Wag.
90	03 - PVE	17	eis 223	Kunt u toelichten welke specifieke systemen (bijv. meldkamersystemen, voertuigdata-integratie, statusoverdracht) door de betrokken opdrachtgevers worden toegepast, en welke signalen hierbij worden bedoeld?	Zie het antwoord op vraag 89.
91	03 - PVE	19	eis 265	In het Programma van Eisen is het gebruik van ABS-panelen uitgesloten. Kunt u toelichten wat de reden is voor deze uitsluiting? ABS-panelen bieden in de praktijk diverse voordelen, waaronder gewichtsbesparing, maatwerk in afwerking, eenvoudige reiniging, hoge stootvastheid en duurzaamheid. Daarnaast zijn ABS-panelen volledig recyclebaar, wat bijdraagt aan circulair en milieubewust materiaalgebruik. Wilt u verduidelijken wat u hiermee bedoeld? waar zit u dan aan te denken ?	Eis E-265 wordt aangepast en luidt nu: Alle wanden van het patiënten compartiment zijn van een materiaal, welke eenvoudig gereinigd kan worden.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
92	03 - PVE	19	E-265	Opdrachtgever staat het gebruik van ABS is niet toe. Deze beperking wordt echter niet of summier onderbouwd met een motivering. Wij verzoeken u vriendelijk om deze keuze nader toe te lichten. Wij willen u erop wijzen dat wereldwijd moderne ambulances zijn voorzien van wanddelen vervaardigd uit ABS. De keuze voor ABS is gebaseerd op de volgende eigenschappen: - Lichtgewicht, wat bijdraagt aan lagere uitstoot en brandstofverbruik; - Precieze pasvorm, wat resulteert in minimale kiervorming en verhoogde hygiëne; - Elastisch, waardoor het geschikt is voor uiteenlopende klimatologische omstandigheden; - Milieuvriendelijk, vanwege de hoge mate van recyclebaarheid. Voordelen van ABS bij reiniging: - Goede chemische bestendigheid tegen veelgebruikte reinigings- en desinfectiemiddelen zoals: - Alcohol (ethanol, isopropanol) - Wwaterstofperoxide (H₂O₂) - Chlooroplossingen - Quaternaire ammoniumverbindingen (QAC's) - Niet-poreus oppervlak, waardoor vuil en micro-organismen zich moeilijk hechten. - Vormvast en glad, dus eenvoudig mechanisch te reinigen. - Bestand tegen herhaaldelijke reiniging, mits geen extreem agressieve stoffen worden gebruikt. Een alternatief zoals glasvezelversterkt materiaal is zwaarder, minder goed recyclebaar en moeilijker te verwerken in complexe vormen. Gezien bovenstaande eigenschappen vragen wij u te overwegen het gebruik van ABS alsnog toe te staan, of in elk geval alternatieven op basis van prestaties te beoordelen in plaats van materiaaluitsluiting. Wij gaan ervan uit dat u de voorkeur geeft aan het gebruik van moderne, duurzame en bewezen materialen boven oudere en minder circulaire oplossingen.	Zie het antwoord op vraag 91.
93	03 - PVE	19	E-265	In de aanbestedingsdocumenten wordt vermeld dat het toepassen van ABS-materiaal aan de wanden niet is toegestaan. Wij willen u verzoeken om een nadere toelichting op deze eis. In de praktijk is het gebruikelijk dat de wandbekleding van de ambulancecel zelf wordt vervaardigd uit ABS, vanwege de goede reinigbaarheid, duurzaamheid en brandwerende eigenschappen. Deze toepassing wordt al jaren gehanteerd bij meerdere ambulance-inrichtingen in binnen- en buitenland. Wij vermoeden dat mogelijk bedoeld wordt dat het interieurmeubilair zoals kasten, bergvakken of frontpanelen tegen de wand niet uit ABS mogen bestaan, hetgeen bij ons al standaard uit ander materiaal is opgebouwd. Kunt u bevestigen of de eis uitsluitend betrekking heeft op het meubilair/interieur (zoals kasten en opbergunits), en dat het gebruik van ABS als wandbekleding in de patiëntencel wel is toegestaan? Indien dit niet het geval is, ontvangen wij graag de reden en eventueel geaccepteerde alternatieven.	Zie het antwoord op vraag 91.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
94	03 - PVE	20	E-269	Opdrachtgever beschrijft de chauffeursstoel als mechanisch geveerd. Later in de tekst is sprake van dat beide stoelen zijn voorzien een instelbaar geveerde uitvoering die vastgezet kan worden. Inschrijver zou graag willen weten of u hier hydraulisch geveerde stoelen bedoelt, want die variant is instelbaar, maar valt niet onder de categorie mechanisch geveerd. Indien dit niet het geval is: verzoeken wij u om aan te geven welke eigenschappen exact worden verlangd onder de term "mechanisch geveerd en instelbaar".	Eis E-269 wordt aangepast en luidt nu: Het bestuurderscompartiment is voorzien van twee voorstoelen met een verhoogd comfort (lendensteun, armleuning) met een in lengte verstelbare zitting. De chauffeurs- en rijdersstoel zijn geveerd, waarbij de vering instelbaar is. De vering is mechanisch uitgevoerd. De vering is vast te zetten, waarbij alle overige stoelfuncties werkbaar blijven. De stoelen beschikken verder over stoelverwarming af fabriek. De stoelen hebben een lederen bekleding. De stoelen zijn voorzien van een (kunst)lederen armleuning. Beide stoelen zijn in hoogte verstelbaar. Beide stoelen zijn voorzien van zitvlakverlenging. Wens stoelkoeling.
95	03 - PVE	9	E-269	Gaat u akkoord met af-fabriek kunstlederen stoelbekleding? U benoemd in uw eis initieel dat de chauffeursstoel geveerd dient te zijn en en later beide stoelen. Kunt u dit verduidelijken?	U stelt in uw vraag 2 vragen ineen. Beantwoording vraag 1: Nee, opdrachtgever gaat niet akkoord met af fabriek kunstlederen stoelbekleding. Beantwoording vraag 2: Zie het antwoord op vraag 94.
96	03 - PVE	20	E-269	De chauffeursstoel is mechanisch geveerd. Beide stoelen zijn voorzien van instelbare geveerde uitvoering welke vast te zetten is waarbij de stoelfuncties werkbaar blijven. Is de wens vanuit de opdrachtgever dat zowel de bestuurder als de rijdersstoel mechanisch geveerd zijn?	Zie het antwoord op vraag 94.
97	03 - PVE	20	E-273	In eis 273 wordt vermeld dat de minimale lengte van de bestuurderscabine wordt bepaald op basis van een rugleuninghoek van 70 graden in combinatie met de achterste stoelstand. In eis 263 wordt daarnaast geëist dat de scheidingswand minimaal 150 mm naar achteren moet worden geplaatst ten opzichte van een standaard bestelauto. Wij verzoeken u vriendelijk om aan te geven: - Welke eis is leidend indien de hoek van 70 graden niet kan worden bereikt met een verplaatsing van 150 mm? - En omgekeerd: wat geldt als de hoek van 70 graden reeds wordt bereikt bij minder dan 150 mm verplaatsing? Daarnaast willen wij opmerken dat een overmatige verplaatsing van de scheidingswand naar achteren ten koste gaat van de functionele ruimte in de patiëntenruimte. Bent u zich bewust van deze consequentie. Wij verzoeken u daarom de eisen zodanig te verduidelijken dat een optimaal evenwicht kan worden gevonden tussen ergonomie in de bestuurderscabine en de beschikbare ruimte voor patiëntenzorg.	Eis E-273 is leidend. De verplaatsing van de tussenwand, zoals beschreven in eis E-263 bedraagt minimaal 150 mm. Wanneer de hoek van 70 graden wordt bereikt, waarbij de verplaatsing van de tussenwand minder dan 150 mm bedraagt, dan moet de tussenwand 150 mm worden verplaatst.
98	03 - PVE	22	E-291	Inschrijver kan af-fabriek stoelen leveren in kunst-leder, gaat Opdrachtgever daarmee akkoord?	Deze eis heeft betrekking op de stoelen in het patiënten compartiment en niet op de stoelen in het bestuurderscompartiment. Voor eis E-291 geldt tevens dat het toepassen van kunst-leder niet is toegestaan.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
99	03 - PVE	22	E-294	In Eis 294 wordt voorgeschreven dat de voertuigvloer dient te bestaan uit een gespoten antislip epoxy spuitvloer, met een antislipwaarde conform R10. Onze inschrijving is gebaseerd op het gebruik van een hoogwaardige PVC-vloer die eveneens voldoet aan de gevraagde antislipwaarde (R10) en overige functionele eisen. Deze vloer biedt echter belangrijke aanvullende voordelen: - Lager milieubelastend profiel (betere recycleerbaarheid en lagere uitstoot tijdens productie); - Veiliger voor productiepersoneel, doordat verwerking geen schadelijke dampen oplevert zoals bij epoxy; - Goede reinigbaarheid en lange levensduur. Gaat u akkoord met deze oplossing.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
100	03 - PVE	23	eis 302	Begrijpen wij correct dat deze eis uitsluitend betrekking heeft op het voorkomen van ambulancegeel aan de binnenzijde van de achterdeuren, en niet op andere zichtdelen in de patiëntenruimte?	Nee, uw aannahme is niet correct. Deze eis geldt ook voor de rechter zijschuifdeur.
101	03 - PVE	24	eis 312	In de eisen wordt een draaibare patiëntenzitplaats gevraagd. Aangezien dit volgens de huidige RDW-richtlijnen niet is toegestaan, verzoeken wij u deze eis te herzien.	Deze eis ziet op de verpleegkundigenstoel en niet op de patiëntenstoel. De vraag is als zodanig beantwoord. De eis blijft onverkort gehandhaafd.
102	03 - PVE	26	eis 337	In de betreffende eis wordt gebruikgemaakt van de formulering "kan het zijn dat...", wat ruimte laat voor interpretatie. Kunt u aangeven of deze eis daadwerkelijk van toepassing is of niet? Gezien de mogelijke impact op het ontwerp en de inrichting van het voertuig is ondubbelzinnige duidelijkheid hierover essentieel.	Eis E-336 wordt aangepast en luidt nu: De brandcard moet op vloerniveau van het patiëntencompartiment geplaatst kunnen worden. Eis E-337 is hiermee vervallen.
103	03 - PVE	26	eis 341	Wij bieden een instelbaar indirect verlichtingssysteem dat, naast ruim voldoende werkverlichting, een gelijkmatige en aanpasbare lichtverdeling garandeert. Kunt u de eis herzien en het vaste minimum van vier armaturen vervangen door een functionele eis die stelt: "voldoende werkverlichting, inclusief optioneel instelbare indirecte verlichting"? Graag uw bevestiging of deze aanpassing mogelijk is.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
104	03 - PVE	26	E-344	In eis 344 wordt gesteld dat het CANBUS bedieningspaneel, dat vanaf de verpleegkundige stoel te bedienen is, moet voldoen aan IP-68. Deze classificatie geldt als zeer zwaar en impliceert dat het apparaat langdurig stof- en waterdicht moet zijn, inclusief onderdompeling in water. Gezien het paneel zich bevindt in een vrijwel droge en beschermde omgeving binnenin de ambulance en uitsluitend wordt bediend door verpleegkundig personeel, achten wij de eis voor IP-68 mogelijk disproportioneel zwaar ten opzichte van het realistische gebruiksrisico. Onze organisatie maakt gebruik van bedieningspanelen die speciaal zijn ontwikkeld voor gebruik in ambulances en die wereldwijd worden toegepast. Deze panelen zijn IP-64 gekeurd en bieden goede bescherming tegen spatwater, stof en reinigingsmiddelen, en zijn daarmee uitstekend geschikt voor de dagelijkse praktijk in een ambulanceomgeving. Wij verzoeken u vriendelijk: - De noodzaak van IP-68 te onderbouwen in relatie tot het beoogde gebruik; - Of u bereid bent een lagere beschermingsgraad toe te staan, mits deze aantoonbaar geschikt is voor het beoogde gebruiksdoel en reinigingsregime.	Eis E-344 wordt aangepast en luidt nu: Het CANBUS bedieningspaneel voor o.a. licht, airco en (eventueel elektrische schuifdeur) is vanaf de verpleegkundige stoel gemakkelijk bereikbaar en goed te bedienen door middel van verlichte touchscreen folieschakelaars. De diverse functies zijn vrij plaatsbaar, programmeerbaar en desgewenst aan te passen. Het CANBUS bedieningspaneel voldoet aan IP-64.
105	03 - PVE	2226	E-292 E-350	In de aanbestedingsstukken worden twee eisen gesteld met betrekking tot de afwerking van het interieur van het patiëntcompartiment, te weten: - E-292: "Het interieur is afgewerkt met ronde hoeken, welke voldoen aan het gestelde in de NEN-EN 1789." - E-350: "Alle kasten in het patiëntencompartiment zijn gemaakt van lichtgewicht materiaal, met afgeronde hoeken en een radius van minimaal 20 mm per hoek. Wij constateren dat beide eisen betrekking hebben op afgeronde hoeken, maar dat de exacte vereisten ten aanzien van de radius conflicteren. De NEN-EN 1789 specificeert op onderdelen eisen aan de radius (minstens 2,5 mm), terwijl E-350 expliciet een minimale radius van 20 mm per hoek vereist. Kunt u aangeven welke eis leidend is in het geval van afwijking tussen de NEN-EN 1789 en de in E-350 gestelde minimale radius van 20 mm. Moet te allen tijde worden voldaan aan de NEN-EN 1789, of prevaleert in dit geval de aanvullende eis uit E-350.	Het gestelde in eis E-350 prevaleert boven het gestelde in NEN-EN 1789.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
106	03 - PVE	27	E-356	Hier worden eisen gesteld aan een elektrisch uitschuifbare kast, waaronder exacte maatvoeringen. Tegelijkertijd is aangegeven dat deze kast dient te voldoen aan veiligheidseisen en een dynamische test moet hebben ondergaan. Wij constateren dat de opgegeven maatvoering zeer specifiek is en lijkt aan te sluiten bij een reeds bestaand product van een huidige leverancier. Dit roept de indruk op dat alternatieve ontwerpen – hoe functioneel gelijkwaardig ook – feitelijk worden uitgesloten, tenzij zij opnieuw een (kostbare) dynamische test ondergaan. Dit zet inschrijvers met een afwijkend, reeds geteste ontwerp of met kleine ontwerpverschillen in het nadeel, ondanks gelijke of hogere prestaties op het gebied van veiligheid en functionaliteit. Kunt u toelichten of afwijkingen in maatvoering zijn toegestaan, mits wordt aangetoond dat de alternatieve uitvoering voldoet aan de gestelde functionele en veiligheidseisen (inclusief dynamische test). Indien nee, kunt u onderbouwen waarom de specifieke maatvoering noodzakelijk is in relatie tot de doelstellingen van de aanbesteding?	Opdrachtgever nodigt inschrijver uit, in de tweede nota van inlichtingen een vraag te stellen, met daarin de gewenste wijzigingen betreffende de maatvoeringen, voor deze eis. Hiermee wil opdrachtgever de mogelijkheid bieden voor het toepassen van een elektrisch uitschuifbare kast, met een andere maatvoering welke wel aan de overige eisen voldoet. Het algemeen toestaan van afwijkingen in de maatvoering is voor opdrachtgever te vrijblijvend. Vandaar het verzoek tot verduidelijking in de tweede nota van inlichtingen.
107	03 - PVE	28	E-362	In eis 362 wordt vermeld dat "in de onderste lade van de uitschuifbare ladenkast een koelkast wordt gemonteerd." Wij willen erop wijzen dat het technisch gezien niet haalbaar is om in een lade een volwaardige medische koelkast te integreren die voldoet aan de vereiste functionele eigenschappen (zoals een constante en gecontroleerde temperatuur). Een echte medische koelkast beschikt over een compressor en voldoende isolatie, waarvoor in een lade geen ruimte beschikbaar is. Hierdoor bestaat het risico dat de opslag van temperatuurgevoelige medicatie niet voldoet aan de farmaceutische eisen en geldende normen. Kunt u aangeven of het is toegestaan om een gelijkwaardige oplossing aan te bieden waarbij de koelkast op een alternatieve positie in het voertuig wordt geplaatst, mits deze voldoet aan de functionele eisen (zoals temperatuurbewoud, toegankelijkheid en veiligheid). Zo nee, kunt u onderbouwen waarom positionering specifiek in de lade vereist is.	Eis E-362 wordt aangepast en luidt nu: Bij voorkeur wordt in de onderste lade van de elektrisch uitschuifbare kast, een compressor koelkast gemonteerd. Het is inschrijver toegestaan, de compressor koelkast op een andere plaats in de patiëntenruimte te plaatsen, waarbij wordt voldaan aan de functionele eisen (zoals temperatuurbewoud, toegankelijkheid en veiligheid).
108	03 - PVE	28	eis 368	U vraag in eis 368 om de volgende doorkijkramen: - Achterportieren, Rechterschuifdeur, Linkerschuifdeur, 1 raam rechts tussenn schuifdeur en achterzijde, 1 raam links tussen schuifdeur en achterzijde. Is het toegestaan om de volgende ramen te vervangen voor zogeheten 'glaslookpanelen' ? namelijk; Raam in het linkerschuifdeur en raam tussen linkerschuifdeur en achterzijde. Dit omdat naar wij aannemen geen functionele toevoeging biedt om hierheen doorheen te kunnen kijken.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
109	03 - PVE	28	E-369	In eis 369 beschrijft u het gebruik van een zogenoemde switch-folie, waarmee het raam elektrisch ondoorzichtig kan worden gemaakt. U merkt daarbij op dat de binnenverlichting geen interferentie mag veroorzaken met de frequentie waarmee deze folie functioneert. Aangezien elektrische componenten in ambulancevoertuigen conform regelgeving EMC-goedgekeurd dienen te zijn, roept dit vragen op over de naleving van deze vereisten. In het bijzonder omdat de switch-folie een actief elektrisch systeem betreft dat kan interfereren met andere elektrische installaties. Bovendien heeft de RDW recent aangekondigd dat zij op het punt van EMC-conformiteit strenger toezicht zal houden. Kunt u aangeven of de in eis 369 bedoelde switch-folie reeds een formele EMC-keuring heeft ondergaan in de huidige voertuigen. Indien dit het geval is, verzoeken wij u aan te geven volgens welke norm(en) en onder welke testomstandigheden deze keuring is uitgevoerd. Indien er nog geen EMC-keuring heeft plaatsgevonden, hoe beoordeelt u dan de toepasbaarheid van deze folie, mede in het licht van het risico op interferentie met medische apparatuur, mogelijke verstoring van antennesystemen en de kans dat het voertuig bij keuring door de RDW wordt afgewezen.	Het bevreemdt opdrachtgever, dat deze inhoudelijke vraag over regelgeving inzake EMC goedkeuring in relatie met de geëiste switch folie gesteld wordt. Het is opdrachtgever niet bekend of het toepassen van switch folie op dit moment aan een formele EMC-keuring voldoet. Opdrachtgever verlangt een voertuig wat aan de gestelde eisen voldoet, waardij de regelgeving en de normen in acht worden genomen. Indien, in overtuiging van inschrijver een bepaalde eis niet uitvoerbaar is, dan moet de vraagstelling aan de opdrachtgever, naar mening van de opdrachtgever, anders zijn.
110	03 - PVE	29	E-374	Wij waarderen dat de opdrachtgever het belang van een POC-voertuig onderkent. Tegelijkertijd vragen wij aandacht voor het benodigde tijdsbestek om een dergelijk voertuig te ontwikkelen. Een levering binnen drie maanden na gunning (week 10, 2026) is, gezien de omvang en technische complexiteit van het Programma van Eisen, zeer ambitieus. Een zorgvuldige ontwikkeling, inclusief ontwerp, bouw, test en validatie, vraagt meer tijd. Aangezien de voertuigen pas in 2027 operationeel nodig zijn, stellen wij voor om de oplevering van het POC-voertuig te verschuiven naar medio 2026. Dit biedt ruimte voor een gefaseerde ontwikkeling met toetsmomenten, waarbij de opdrachtgever actief kan meekijken en meebeslissen tijdens het proces. Deze aanpak bevordert kwaliteit, beperkt risico's en resulteert in een beter eindproduct dat optimaal aansluit op de wensen van de opdrachtgever.	Zie het antwoord op vraag 1.
111	03 - PVE	29	E-374	In de planning wordt vermeld dat de Proof of Concept (PoC) uiterlijk 3 maanden na verificatie gerealiseerd moet zijn. Wij willen u vriendelijk verzoeken deze termijn te heroverwegen. De levertijd van een basisvoertuig bedraagt momenteel al circa 3 maanden, en dit is exclusief de tijd die benodigd is voor de volledige ombouw tot ambulance conform de gestelde eisen. Voor een kwalitatieve uitvoering, zoals verwacht bij een PoC, is daarnaast extra tijd nodig voor afstemming, maatwerkopbouw en interne validatie. Wij verzoeken u dan ook om de termijn voor het opleveren van de PoC aan te passen naar minimaal 6 maanden na verificatie, zodat een realistische en uitvoerbare planning ontstaat en de kwaliteit van het PoC gewaarborgd blijft. Kunt u bevestigen of een verlenging van deze termijn mogelijk is?	Zie het antwoord op vraag 1.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
112	03 - PVE	31	E-392	Garantie reparaties worden door de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie dient uiterlijk binnen 4 uur na melding aan te vangen. <i>Wij begrijpen de urgentie van een hulpverleningsvoertuig maar gezien deze tijd met tekorten aan personeel en volle werkplaatsen is ons inziens deze 4 uur niet realistisch. Wij verzoeken de opdrachtgever deze eis te laten vervallen cq aan te passen. Tevens Graag een verduidelijking van de opdrachtgever van de soort garantie werkzaamheden die maximaal 2 uur stilstand mogen opleveren.</i>	U stelt in uw vraag 2 vragen ineens. Beantwoording vraag 1: Eis E-392 wordt aangepast en luidt nu: Garantie reparaties worden oor de inschrijver uitgevoerd. 90% van de garantie reparaties dient uiterlijk binnen 8 werkuren na melding aan te vangen. Voor de overige garantie reparaties dient aanvang uiterlijk binnen twee werkdagen te geschieden. De totale stilstandtijd van het voertuig is in een realistische verhouding met de werkelijke reparatieduur (norm 2:1, dit betekent dat indien het voertuig 1 reparatieuur ondergaat er maximaal 2 klokuren stilstand mag optreden, dit nadat de responstijden zijn ingegaan). Bij het niet nakomen hiervan draagt inschrijver, op specifiek verzoek en in overleg met opdrachtgever zorg, voor gelijkwaardig "vervangend vervoer". Beantwoording vraag 2: U trekt in uw tweede vraag, het gestelde in eis E-392 uit het verband. Wanneer een garantiereparatie 10 uur duurt, dan mag de stilstandtijd niet groter zijn dan 20 uur. Het gaat niet om het absolute getal van 2 uren stilstand, maar de verhouding tussen de duur van de garantiereparatie en de totale stilstandtijd. Deze verhouding mag niet groter dan 1:2.
113	03 - PVE	31	E-393	Servicevestiging heeft ruimte voor minimaal 2 voertuigen. Graag een verduidelijking van 2 voertuigen. Zijn beide voertuigen gepland onderhoud of ad-hoc?	In de eis wordt gesteld dat inschrijver minimaal de ruimte heeft om 2 voertuigen tegelijkertijd tin reparatie te hebben. Dit kan zowel gepland onderhoud zijn, als ook ad-hoc reparaties of garantiereparaties.
114	03 - PVE	32	eis 402	In eis 402 stelt u dat inschrijver een 24-uurs dienst bereikbaar heeft 7 dagen per week. Betreft dit bij calamiteiten van het basisvoertuig of van de opbouw- en inrichting? Wilt u dit verduidelijken?	De beschreven 24 uren dienst, 7 dagen per week, geldt voor zowel het basisvoertuig als voor de opbouw en inrichting.
115	03 - PVE	32	E-403	Openingstijden Servicepunten kunnen afwijken op de zaterdag bijvoorbeeld van 10:00 tot 13:00, i.p.v. de gestelde 8:00 tot 12:00. Gelieve de opdrachtgever hiermee akkoord te gaan?	Eis E-403 wordt aangepast en luidt nu: Inschrijver heeft een servicepunt dat vanuit de standplaats van opdrachtgever, conform de adressen van de deelnemende RAV's (zie aanbestedingsleidraad) binnen 30 minuten aan te rijden is, gemeten via www.routenet.nl Instelling Snelste Route, personenauto(*)). Bij dit servicepunt dienen ten minste 90% van alle voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd te kunnen worden. Dit servicepunt dient minimaal geopend te zijn van maandag t/m vrijdag van 08.00 tot 17.00 uur en is op zaterdag in het ijdvak van 08.00 tot 13.00 uur., minimaal 3 aanéengesloten uren geopend. * inschrijver voegt een afdruk van dit scherm van routenet bij in de inschrijving, achter onderdeel L van de inschrijving.
116	03 - PVE	32	eis 403	Betreft eis 403 wederom voor de serviceverlening aan het basisvoertuig? Of betreft dit ook voor de serviceverlening aan de op- en inbouw? Wilt u dit verduidelijken?	De beschreven serviceverlening, geldt voor zowel het basisvoertuig als voor de opbouw en inrichting.
117	03 - PVE	32	eis 407	U stelt dat bij vertraagde levering de leverancier de kosten draagt voor onderhoud aan bestaande voertuigen. Gezien dit vaak buiten onze invloedssfeer ligt, verzoeken wij deze eis te laten vervallen of aan te passen naar een proportionele regeling.	Nee, uw suggestie wordt niet overgenomen. De eis blijft onverkort gehandhaafd.

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

Vraag	Hoofdstuk/ Bijlage	Pagina	Paragraaf	Vraag	Antwoord
118					<u>Mededeling van de aanbestedende dienst:</u> Bij inschrijvingen op aanbestedingen ziet de opdrachtgever regelmatig onnodige fouten die leiden tot ongeldige inschrijvingen. Door inschrijvers veel gemaakte fouten zijn (niet limitatief): • Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) niet of niet rechtsgeldig ondertekend (maak gebruik van de volmacht uit de aanbestedingsleidraad indien rechtsgeldige ondertekening vlak voor inschrijving lastig te realiseren is) • Referenties van onderaannemers in de inschrijving terwijl er geen beroep op de draagkracht van de onderaannemer wordt gedaan in de UEA op onderdeel IIC • Onderaannemers waarop een beroep wordt gedaan (IIC in de UEA) en waarvan vervolgens geen UEA van de onderaannemer wordt bijgevoegd (let op de rechtsgeldige ondertekening door de onderaannemer) • Niet de juiste versie van prijsinvulformulieren en/of kwalitatieve gunningscriteria bijgevoegd • Aanpassingen door inschrijver van standaard formulieren • Onjuist ingevulde waarden op kwalitatieve gunningscriteria die niet kunnen worden onderbouwd (of niet voldoen aan de minimale/maximale eisen) • Referentie projecten die buiten de gestelde referentieperiode zijn uitgevoerd (oftewel te oud en daardoor niet geldig) • Referentie projecten die de gestelde kerncompetentie niet, of niet volledig afdekken • Ongeldige certificaten (geldigheidsduur bijvoorbeeld reeds verlopen) inzake ISO 9001, ISO 14001, VCA * of VCA** en Erkend Duurzaam bijgevoegd • Ontbrekende documenten in de inschrijving. Zie hiervoor de checklist op in bijlage A van de aanbestedingsleidraad