

# 1<sup>e</sup> Nota van Inlichtingen Europese aanbesteding Onderhoud en reparaties voertuigen, containers en overig materieel

Datum: 28-04-2026  
Kenmerk: NIPV2026-EA-04526

In deze Nota van Inlichtingen geeft de Aanbestedende Dienst antwoord op de gestelde vragen die in het kader van de Aanbesteding Onderhoud en reparaties voertuigen, containers en overig materieel zijn geplaatst. De Nota van Inlichtingen maakt integraal onderdeel uit van het Beschrijvend Document d.d. 30 maart 2026

Vraag nr.	Document / Onderwerp	Perceel	Vraag	Antwoord
1.	Bijlage 24	2 - Aggregaatunits	Aanhanger moet op remmentestbank getest worden is dit echt noodzakelijk of is een gewone controle voldoende?	Ja, het testen op de remmentestbank is echt noodzakelijk.
2.	Bijlage 24	2 - Aggregaatunits	Graag nadere uitleg bij het controleren van de omgeving van de noodstroom installatie (pagina 1, punt 1)	Onder het controleren van de omgeving van de noodstroominstallatie verstaan wij het beoordelen van de opstellingsruimte op veiligheid, toegankelijkheid en geschiktheid voor bedrijfsvoering. Hierbij wordt onder andere gecontroleerd op voldoende ventilatie en koeling, de afwezigheid van brandbare of obstructieve materialen, de bereikbaarheid van de installatie en

				vluchtwegen, alsmede de algemene staat van de ruimte (droog, schoon en vrij van corrosieve invloeden). Tevens wordt beoordeeld of de installatieomgeving voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en veiligheidsvoorschriften.
3.	Bijlage 24	2 - Aggregaatunits	het belast proefdraaien met gebruiker en opnames van waarden graag nadere uitleg hierover. (pagina 1, punt 16)	Onder belast proefdraaien wordt verstaan het testen van het noodstroomaggregaat onder daadwerkelijke (gebouw)belasting, waarbij het aggregaat gedurende een bepaalde periode het vermogen levert aan de aangesloten installatie. Dit vindt plaats in overleg met de gebruiker om de bedrijfsvoering niet te verstoren.  Tijdens deze test worden relevante elektrische en mechanische parameters gemeten, zoals spanning, stroom, vermogen, frequentie, temperaturen en drukken. De meetgegevens worden vastgelegd en beoordeeld ten opzichte van de voorgeschreven waarden en/of eerdere meetresultaten, teneinde de goede en betrouwbare werking van de installatie te verifiëren.
4.	Bijlage 24	2 - Aggregaatunits	moeten de 30 KVA en de 60 KVA generators onder dezelfde condities getest worden ? (Pagina 1)	De 30 kVA en 60 kVA noodstroomaggregaten worden volgens dezelfde testmethodiek onder belasting beproefd, waarbij gebruik wordt gemaakt van een loadbank. De belasting wordt afgestemd op het nominale vermogen en uitgedrukt in percentages van de capaciteit, te weten 50%, 75% en 100%. Dit betekent dat het 30 kVA aggregaat wordt getest op 15 kVA, 22,5 kVA en 30 kVA, en het 60 kVA aggregaat op 30 kVA, 45 kVA en 60 kVA. Hiermee wordt een representatieve en eenduidige beoordeling van beide installaties geborgd.
5.	Bijlage 24	2 - Aggregaatunits	worden de NSA's compleet op aanhanger aangeleverd voor het preventief onderhoud ? (pagina 1)	Ja.
6.	ROODshow container	1 – Containerunits	In bijlage 17 staat in de opsomming van containerunits op regel 85 een ROODshow container, deze staat niet beschreven bij de overige container units (bijlage 26). Graag ontvangen we hiervan ook de beschrijving.	Deze foto's zijn toegevoegd aan bijlage 26 na nvi.

7.	Aanlevering containers tbv onderhoud	1 – Containerunits	Worden alle HAB leeg of gevuld met bekapping op de overeengekomen service locatie aangeleverd?	In principe leeg. Bij uitzondering kan deze vol zijn maar dat zal altijd in overleg zijn.
8.	Beschrijving Preventief onderhoud DECO, tenten	1 – Containerunits	Er zijn extra tenten maar die worden normaal gesproken nooit meegeleverd. Als deze wel gekeurd moet worden moet deze aangeleverd, gaat dat nu wel gebeuren? (pagina 2)	Bij overige uitrusting noemen we aanbouw tenten. Dit betreft het tentdoek wat aan de container vastzit. Deze maakt onderdeel uit van de scope. De losse tenten niet en worden ook niet meegeleverd.
9.	Aanvullende werkzaamheden Deco	1 – Containerunits	Er wordt gesproken over aanvullende werkzaamheden in 2026 bij de HAB Deco. Moet voor deze aanvullende werkzaamheden een separate prijs worden opgegeven (meerwerk ten opzichte van de standaard jaarlijkse werkzaamheden)?	Nee, deze duiding was puur om aan te geven wat er extra gevraagd wordt ten opzichte van de vorige aanbesteding. Dit dient in de standaard jaarlijkse werkzaamheden te zijn opgenomen, de prijsbeoordeling is hierop al aangepast ten opzichte van de vorige aanbesteding (2025).
10.	Aanvullende werkzaamheden Deco	1 – Containerunits	Indien de aanvullende werkzaamheden 2026 als meerprijs aangeboden dienen te worden, hoe wordt dit dan in de beoordeling gewaardeerd?	Zie bovenstaande.
11.	DECO, water douche systeem	1 – Containerunits	graag nadere uitleg bij bijwerken kitnaden bij doucheruimte? (pagina 2)	Er zitten diverse kitnaden in de doucheruimte om overgangen tussen bijvoorbeeld wand en vloer waterdicht te maken. Deze moeten preventief gecontroleerd worden. Indien deze aan vervanging toe is dient dit ook te worden uitgevoerd.
12.	DECO, water douche systeem	1 – Containerunits	leggen en reinigen opvangbak is zeer tijdrovend omdat hiervoor alle vloerdelen eruit moeten is dit noodzakelijk? (pagina 2)	Het reinigen kan plaatsvinden met de vloerdelen erin. Daar zitten voldoende gaten in om te kunnen spoelen/reinigen bij normale vervuiling.
13.	DECO, water douche systeem	1 – Containerunits	Er moet gecontroleerd worden op de juiste werking van het Dosatron bijmengsysteem. Kunt u nader uitleg geven, want is het de bedoeling dat dit systeem getest wordt en wat is dan de norm qua bijmenging? (pagina 2)	Dit systeem mengt de (oefen) zeep met het water. Er dient getest te worden of het systeem de zeep aanzuigt door middel van de vast gemonteerde slang welke in de jerrycan gehangen wordt.

				Daarbij geldt momenteel een instelling van 0,45% bij de kleine slang en 2% bij de grote slang. Dus graag daadwerkelijk controleren wat hij bij gebruik van b.v. 100 ltr. Water opzuigt uit een maatbeker.
14.	PvE eis 2 en 45	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 2 stelt dat de Opdrachtnemer primair verantwoordelijk is voor door derden uitgevoerde werkzaamheden (bv. hydrauliek, keuringen). Welk opslagpercentage op door derden gefactureerde werkzaamheden wordt door de Opdrachtgever als marktconform beschouwd? Graag bevestiging dat een redelijke coördinatie- en risico-opslag is toegestaan, en zo ja met welk percentage.	Opdrachtgever is niet verantwoordelijk voor de prijzen en opslagen die Opdrachtnemer afspreekt met eventuele onderaannemers en zal geen maximale percentages bepalen. Artikel 45 gaat erom dat Opdrachtgever inzicht krijgt in de percentages van Opdrachtnemer en dat Opdrachtgever op ieder moment een toets kan doen op de prijzen en percentages / marktconformiteit.
15.	PvE eis 45 en 46	3 – Voertuigen "Volvo"	Wordt de korting uit eis 46 ook berekend over doorbelaste kosten van derden? En vallen door derden uitgevoerde werkzaamheden onder de "open boekhouding"-verplichting van eis 45 (inkoopfacturen van derden op verzoek tonen)?	De korting dient al toegepast te zijn in de prijzen die zijn ingediend in het prijzenblad. Ten aanzien van eis 45 geldt dat de verplichting tot het hanteren van een open boekhouding ook van toepassing is op doorbelaste kosten van derden, voor zover deze onderdeel uitmaken van de facturatie aan opdrachtgever.
16.	RO art. 4 en PvE eis 44	3 – Voertuigen "Volvo"	Artikel 4 RO regelt indexering via CBS-prijsindex Cao-lonen per 1 juli 2027. PvE eis 44 bepaalt dat voor het chassis vaste fabrikants-/importeurstarieven en normtijden gelden. Volvo past deze tarieven periodiek aan. Mogen deze fabrikantsaanpassingen tussentijds worden doorgevoerd, of geldt uitsluitend de CBS-indexering uit artikel 4 RO?	De vaste tarieven van de fabrikants/importeur staan los van de indexregeling, indien deze tarieven inzichtelijk zijn voor Opdrachtgever.
17.	RO art. 4 en PvE eis 45	3 – Voertuigen "Volvo"	Geldt de CBS-indexering van artikel 4 RO ook voor onderdelenprijzen en de uurtarieven uit het Prijzenblad, of alleen voor de uurtarieven? Hoe wordt omgegaan met prijsstijgingen van Volvo-originele onderdelen die fors boven CBS Cao-lonen kunnen liggen?	De tarieven uit het prijzenblad vallen onder de indexregeling. In het geval van dit perceel betreft dit uitsluitend uurtarieven en vallen de tarieven van (Volvo-originele) onderdelen hierbuiten.
18.	BD § 9.2.1	3 – Voertuigen "Volvo"	De plafondprijs voor perceel 3 is € 45.000 en de range is € 25.000–€ 45.000. Graag expliciete bevestiging waarop dit bedrag precies slaat: is dit het totaal van het Prijzenblad, het totaal van uurtarieven, of anders? Zo kunnen inschrijvers voorkomen dat zij	De plafondprijs geldt voor de totale fictieve totaalprijs (groene veld in het prijzenblad van Perceel 3).

			onbedoeld de plafondprijs overschrijden door een verkeerde interpretatie.	
19.	BD § 9.2.1	3 – Voertuigen "Volvo"	Is er naast het totaalbedrag ook een maximering op individuele uurtarieven, of geldt uitsluitend het totaal van het Prijzenblad?	Nee, er is geen maximering op individuele uurtarieven, het plafondbedrag betreft uitsluitend het totaal van het Prijzenblad.
20.	PvE eis 46	3 – Voertuigen "Volvo"	Wordt de korting uit eis 46 toegepast op alle factuurregels (inclusief fabrikants-vaste tarieven, onderdelen en arbeid), of uitsluitend op de uurtarieven uit het Prijzenblad?	De korting dient al in het in te vullen uurtarief in het prijzenblad te zijn verwerkt.
21.	PvE eis 33 en SLA Bijlage 1 §2	3 – Voertuigen "Volvo"	PvE eis 33 noemt een responstijd van 1,5 uur voor pechservice in Nederland. De SLA noemt een responstijd van 4 uur bij kritieke storingen. Welke norm geldt waar, en op welke van beide kan een boete worden opgelegd? Graag ook verduidelijking van het verschil tussen "pechservice" en "kritieke storing".	<p>De PvE-eis (1,5 uur pechservice) en de SLA (4 uur bij kritieke storing) hebben elk een ander toepassingsgebied.</p> <p>Pechservice (1,5 uur) is van toepassing bij acute uitval onderweg, waarbij een voertuig stilvalt en directe ondersteuning nodig is om het voertuig weer inzetbaar of verplaatsbaar te maken. Dit is een operationele eis gericht op snelle hulpverlening in het veld.</p> <p>Kritieke storing (4 uur, SLA) heeft betrekking op technische storingen die de inzetbaarheid van het systeem beïnvloeden, maar niet per definitie een gestrande situatie betreffen. Dit valt onder regulier beheer en onderhoud en is contractueel vastgelegd in de SLA.</p> <p>De SLA is leidend voor beoordeling en eventuele boetetoepassing, omdat deze is gekoppeld aan meetbare prestatieafspraken (KPI's). De PvE-eis van 1,5 uur geldt als operationele richtlijn, tenzij deze expliciet is opgenomen in de SLA.</p> <p>Aanvullend geldt dat bij aantoonbare overmacht of externe omstandigheden (zoals onvoorziene storingen, logistieke beperkingen of andere niet-beïnvloedbare factoren) geen boete wordt opgelegd.</p> <p>Samengevat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pechservice (1,5 uur): acute inzet, operationele richtlijn</li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kritieke storing (4 uur): SLA-afspraken, leidend en beboetbaar</li> <li>• Geen boete bij aantoonbare overmacht of niet-beïnvloedbare omstandigheden</li> </ul>
22.	SLA Bijlage 1 §2	3 – Voertuigen “Volvo”	De norm voor reactietijd meldingen is 100% (binnen 10 of 15 minuten). Elke gemiste melding is dus direct een overtreding. Wordt er rekening gehouden met incidentele storingen in telefonie of connectiviteit buiten invloed van Opdrachtnemer? Is er een de-minimis-grens?	Bij aantoonbare storingen geldt overmacht en wordt hier rekening mee gehouden.
23.	SLA escalatieladder trede 2	3 – Voertuigen “Volvo”	De boete bedraagt 5% van de maandfactuur per overtreden KPI (max. 20% per maand). Hoe wordt "maandfactuur" gedefinieerd — uitsluitend gefactureerd werk voor dit perceel, of inclusief doorbelaste kosten van derden? En geldt er een minimum- of maximum-boete in absolute euro's?	Op de gehele facturatie, dus ook van derden erbij. Er geldt geen minimum of maximumbedrag tenzij anders is vermeld.
24.	SLA escalatieladder trede 2	3 – Voertuigen “Volvo”	Wat is de bewijslastverdeling bij een vermoedelijke KPI-overtreding? Moet Opdrachtgever aantonen dat is overtreden, of moet Opdrachtnemer aantonen dat is nageleefd? En wat is het exacte meetmoment van "reactietijd" — moment van binnenkomst melding versus moment van terugbellen?	De bewijslastverdeling is van beide, waarbij de reactietijd van binnenkomst melding wordt gehanteerd. Indien onduidelijkheid is over meetmomenten wordt hierover in overleg getreden.
25.	SLA Bijlage 1 §1	3 – Voertuigen “Volvo”	KPI "Juiste onderdelen (OEM of gelijkwaardig)": wie bepaalt bij geschil wat als "gelijkwaardig" geldt? Fabrikanten en aftermarket-leveranciers verschillen hier structureel van mening. Is er een escalatieprocedure vastgelegd?	Waar mogelijk dienen Volvo onderdelen voor Volvo trucks te worden gebruikt. Indien hiervan dient te worden afgeweken ligt de bewijslast voor het aantonen van gelijkwaardigheid bij Opdrachtnemer. De escalatieprocedure kan na gunning worden vastgesteld.
26.	SLA Bijlage 1 §1 KPI 4	3 – Voertuigen “Volvo”	KPI "Geen onderhoudsgerelateerde tekortkomingen" noemt expliciet recalls en software-updates. Recalls worden door de fabrikant (Volvo) geïnitieerd en gecommuniceerd richting de eigenaar, niet altijd direct richting de dealer. Hoe kan	Bij voorkeur staat Opdrachtnemer zelf in contact met Volvo. Indien Opdrachtnemer het logischerwijs (naar redelijkheid en billijkheid) niet kon weten zal hiervoor ook geen boete kunnen worden opgelegd.

			Opdrachtnemer worden beboet voor een openstaande recall waarvan hij niet tijdig op de hoogte is gesteld?	
27.	SLA Bijlage 1 §1 KPI 1	3 – Voertuigen "Volvo"	KPI "Tijdig onderhoud": wordt coulance toegepast bij overmacht zoals lange fabriekslevertijden voor specifieke Volvo-onderdelen (bv. 6+ weken)? Graag bevestiging dat vertraging door niet-beschikbaarheid van onderdelen niet leidt tot een KPI-overtreding.	Bij aantoonbare overmacht is er geen overtreding.
28.	SLA Bijlage 1 §1	3 – Voertuigen "Volvo"	De KPI-controle werkt met "1e controle ≥ 95%" en "2e controle 100%". Wat is de tussenliggende periode, wie voert de controle uit, krijgt Opdrachtnemer vooraf melding, en bestaat recht op tegenonderzoek bij geschil?	De tussenliggende periode wordt in nader overleg bepaald. De productgroep beheerder voert de controle uit. Tegenonderzoek mag als het voertuig operationeel blijft.
29.	SLA art. 2 en PvE eis 34	3 – Voertuigen "Volvo"	SLA artikel 2 stelt dat wijziging alleen mogelijk is met accordering van beide partijen. PvE eis 34 stelt dat de SLA binnen 5 weken na gunning "gecompleteerd" wordt. Wat kan er nog worden toegevoegd of gewijzigd in deze completeringsfase, en kan Opdrachtnemer weigeren in te stemmen met wijzigingen die na inschrijving worden voorgesteld?	De SLA zoals die is bijgesloten kan niet (wezenlijk) worden gewijzigd, het kan zijn dat er aanvullende SLA afspraken worden gemaakt, die worden binnen de 5 weken na gunning vastgelegd, dat wordt bedoeld met "gecompleteerd".
30.	PvE eis 38	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 38 verwijst naar "3.12", een paragraaf die niet in het document voorkomt. Klopt het dat hier "eis 47" bedoeld wordt? Graag bevestiging of correctie.	Ja, dat klopt, dit is aangepast in het PvE.
31.	PvE eis 12, 41 en 47	3 – Voertuigen "Volvo"	Er zijn drie bepalingen rond de € 1.000-grens (eis 12, 41 en 47). Graag verduidelijking: geldt de € 1.000 per onderhoudsbeurt, per reparatie, of per factuur? En hoe verhouden deze eisen zich onderling?	De € 1.000-grens geldt per <b>afzonderlijke werkopdracht/reparatie</b> en niet per onderhoudsbeurt of per factuur. Werkzaamheden boven dit bedrag mogen alleen na voorafgaande goedkeuring worden uitgevoerd. De factuur kan meerdere goedgekeurde werkopdrachten bevatten, en de € 1.000-regel is uitsluitend bedoeld als autorisatiedrempel voorafgaand aan uitvoering.
32.	PvE eis 41	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 41 staat toe direct aan te vangen met werkzaamheden boven €1.000 "op eigen risico". Geldt deze ruimte ook bij acute veiligheidsstorings (materieel niet inzetbaar) waarbij niet redelijkerwijs op schriftelijke goedkeuring kan worden gewacht? Zo	Ja, bij acute veiligheidsstorings mag bij > € 1.000 direct worden gestart om stilstand of gevaar te beperken, ook zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring, maar altijd <b>op eigen risico</b> . Tegelijk moet direct contact worden opgenomen met de 24-

			ja, hoe wordt dit afgestemd met de 24-uurs servicedienst uit eis 19?	uurs servicedienst (eis 19) voor afstemming en goedkeuring. Het kostenrisico blijft bij de Opdrachtnemer totdat akkoord is gegeven.
33.	PvE eis 20 en 33	3 – Voertuigen “Volvo”	Eis 20 stelt dat pechservice in de gehele Benelux inzetbaar moet zijn. Eis 33 noemt een responstijd van 1,5 uur in Nederland. Geldt de 1,5-uursnorm ook voor België en Luxemburg, of alleen voor Nederland?	Voor België en Luxemburg geldt wel de eis dat pechservice in de <b>gehele Benelux beschikbaar moet zijn (eis 20)</b> , maar zonder expliciete 1,5-uursnorm. De responstijd hiervan is niet vastgezet in dit document.
34.	PvE eis 28	3 – Voertuigen “Volvo”	Eis 28 bepaalt maximaal twee (of drie) werkdagen buiten gebruik. Als tijdens onderhoud noodzakelijke reparaties uit eis 12 worden geconstateerd die een langere doorlooptijd vereisen (bv. wachten op onderdelen), telt die extra tijd mee voor de 2/3-dagen-norm?	Ja, maar met redelijke uitleg en coulance.  De 2/3 werkdagen uit eis 28 gelden voor de <b>uitvoering van het onderhoud en herstel binnen normale omstandigheden</b> .  Als tijdens onderhoud extra noodzakelijke reparaties (eis 12) worden geconstateerd en er sprake is van objectief aantoonbare vertraging (zoals levertijd van onderdelen), dan wordt die wachttijd in de praktijk niet strikt meegerekend, mits: <ul style="list-style-type: none"> <li>• de vertraging direct wordt gemeld, en</li> <li>• het voertuig aantoonbaar niet verder gerepareerd kan worden zonder onderdelen.</li> </ul> Kort: nee, onvermijdbare wachttijd door onderdelen telt niet volledig mee, mits goed onderbouwd en afgestemd met opdrachtgever.
35.	PvE eis 30	3 – Voertuigen “Volvo”	Eis 30 vereist reistijd van maximaal 30 minuten via routenet.nl (Truck 20T). Wordt bij grensgevallen (bv. 31–32 minuten) uitsluitend naar deze bron gekeken, of wordt bij marginale overschrijding ook naar alternatieve bronnen of gemiddelde reistijden over de dag gekeken?	Grensgevallen (zoals 31–32 minuten) worden niet herberekend met andere bronnen of gemiddelden; de bepaling is leidend en wordt strikt toegepast op basis van die routeberekening.
36.	PvE eis 31	3 – Voertuigen “Volvo”	Eis 31 stelt dat Opdrachtgever voertuigen op regionale servicelocaties van Opdrachtnemer zal laten onderhouden. Is dit voor Opdrachtnemer een recht of een verplichting? Mogen voertuigen uit andere regio's worden geweigerd op regionale locaties bij capaciteitsgebrek?	Eis 31 is een verplichting richting Opdrachtnemer om onderhoud op regionale servicelocaties mogelijk te maken.  Het is geen recht om voertuigen te weigeren op basis van regio. Weigeren mag alleen bij aantoonbaar capaciteitsgebrek, maar dan

				moet de opdrachtnemer wel alternatieve planning of locatie aanbieden in overleg met de opdrachtgever.
37.	PvE eis 8	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 8 vereist stalling in een "geheel afgesloten ruimte". Voor Volvo-trekkers en -vrachtwagens kan dit praktisch lastig zijn. Wordt een omheind, camerabewaakt en afgesloten buitenterrein ook geaccepteerd?	Ja, dit is ook geaccepteerd.
38.	PvE eis 15	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 15 vereist jaarlijkse update van het navigatiesysteem. Niet alle voertuigen in het wagenpark beschikken over een navigatiesysteem. Geldt deze eis uitsluitend voor voertuigen met navigatie?	Ja, correct: de eis geldt alleen voor voertuigen die zijn uitgerust met een navigatiesysteem. Voertuigen zonder navigatie vallen buiten deze verplichting.
39.	PvE eis 1	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 1 verplicht dat software-updates op de factuur worden vermeld inclusief versienummer. Geldt dit ook voor automatische over-the-air (OTA)-updates die door de fabrikant zelfstandig worden uitgevoerd zonder tussenkomst van de dealer?	Nee, dat geldt daar niet voor.
40.	PvE eis 14	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 14 vereist preventieve vervanging van banden ouder dan 6 jaar. Geldt dit ook voor banden met nog ruim voldoende profiel en zichtbaar goede conditie? Volvo en bandenfabrikanten hanteren soms afwijkende richtlijnen op basis van slijtage.	Het geldt voor alle banden, die mogen niet ouder zijn dan 6 jaar.
41.	PvE eis 23	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 23 vereist minimaal 12 maanden garantie op vervangen onderdelen en 3 maanden op werk. Voor Volvo-originele onderdelen geldt een fabrieksgarantie die hier soms van afwijkt (bv. 24 maanden). Mag de (gunstigere) fabrieksgarantie worden gevolgd? En hoe wordt omgegaan met aftermarket-onderdelen met afwijkende garantieperiodes?	Er mag een voor Opdrachtgever gunstigere garantie worden aangeboden, bijvoorbeeld 24 maanden. After market onderdelen moeten aantoonbaar dezelfde kwaliteit leveren als de originele onderdelen.
42.	PvE eis 23	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 23 stelt dat herstelwerkzaamheden "per direct" worden uitgevoerd. Is hiervoor een concrete responstijd afgesproken? En hoe wordt omgegaan met vertraging die ontstaat door garantie-afwikkeling met de fabrikant (Volvo)?	Nee, er is geen concrete responstijd gekoppeld aan "per direct".  Het betekent starten zo snel als technisch en organisatorisch mogelijk is.

				<p>Vertraging door garantie-afhandeling met Volvo Trucks is toegestaan, mits:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dit direct wordt gecommuniceerd met de opdrachtgever</li> <li>• de voortgang actief wordt afgestemd</li> <li>• vertraging aantoonbaar wordt onderbouwd en beheerst blijft</li> </ul> <p>Kern: geen vaste tijd, maar direct handelen + transparante communicatie is leidend.</p>
43.	BD § 3.1	3 – Voertuigen "Volvo"	Als gedurende de looptijd nieuw materieel wordt aangeschaft dat onder deze Raamovereenkomst wordt gebracht, gelden dan automatisch de tarieven uit het Prijzenblad, of kunnen nieuwe tarieven worden afgesproken?	Hiervoor gelden de tarieven in het prijzenblad. Indien hiervoor aantoonbaar andere tarieven dienen te worden afgesproken gaan partijen hierover in overleg.
44.	BD § 3.6	3 – Voertuigen "Volvo"	De herzieningsclausule staat 30% verhoging per perceel toe, waaronder "wijzigingen in het soort/merk voertuigen". De perceeltitel is "Volvo". Graag expliciete bevestiging of perceel 3 merk-gebonden blijft (alleen Volvo) of dat ook andere merken vrachtwagens onder dit perceel kunnen worden gebracht.	Wij gaan er vooralsnog vanuit dat er geen andere merken voertuigen onder deze overeenkomst dienen te worden ondergebracht omdat bij aanschaf veelal het onderhoud is inbegrepen in de aanbesteding. Indien die behoefte er wel is gaan partijen hierover met elkaar in overleg.
45.	BD § 3.6	3 – Voertuigen "Volvo"	Bij een beroep op de herzieningsclausule: hoe worden tarieven voor nieuwe merken of typen bepaald? Op basis van de bestaande uurtarieven uit het Prijzenblad, of door middel van nieuwe afspraken?	Bij een beroep op de herzieningsclausule worden tarieven voor nieuwe merken of typen in principe afgeleid van de bestaande uurtarieven uit het Prijzenblad, tenzij Opdrachtgever en Opdrachtnemer expliciet nieuwe tarieven overeenkomen. Nieuwe afspraken worden dus alleen gemaakt als onderbouwing op basis van het bestaande prijsniveau niet passend is.
46.	BD § 7.4 Kerncompetentie 1	3 – Voertuigen "Volvo"	Bij "vergelijkbaar wagenpark of materieel" voor perceel 3: wordt een referentie van onderhoud aan Volvo-vrachtwagens in een civiele context (bv. bouw, logistiek) als voldoende vergelijkbaar beschouwd, of moet er sprake zijn van hulpverleningsvoertuigen of vergelijkbaar specialistisch materieel?	In het geval van de voertuigen gaat het om vergelijkbare vrachtwagens en is het niet relevant of deze als hulpverleningsvoertuigen worden ingezet. Voorgaand onderhoud aan voertuigen van Opdrachtgever mag ook als referentie worden gebruikt.

47.	BD § 7.4	3 – Voertuigen "Volvo"	Referentiewaarde minimaal € 45.000 per jaar voor perceel 3: is dit het gefactureerde onderhouds- of reparatiebedrag per jaar, of de totale waarde (nieuwwaarde) van het onderhouden wagenpark?	De € 45.000,- is het plafondbedrag van de totale <b>fictieve</b> totaalprijs van de in het prijzenblad beschreven onderhoudswerkzaamheden. Dit staat los van wat er op jaarbasis wordt gefactureerd. De geraamde en maximale waarden zijn opgenomen in 3.4 van het BD.
48.	PvE eis 48	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 48 noemt "binnen X-dagen na voltooiing werkzaamheden gefactureerd". De X is niet ingevuld. RO art. 5 lid 1 noemt 5 kalenderdagen na afloop van een maand. Welke termijn geldt?	De termijn genoemd in de RO in 5.1 dient te worden aangehouden, dit is aangepast in het PvE na nvi.
49.	PvE eis 49	3 – Voertuigen "Volvo"	Bij schadereparatie moet worden gesplitst in twee facturen (eigen risico + restbedrag). Wie stelt het eigen risico vast — Opdrachtgever of diens verzekeraar? En mag de verzekeraar van Opdrachtgever de schadeafhandeling rechtstreeks met Opdrachtnemer voeren, of verloopt alles via Opdrachtgever?	Het eigen risico wordt vastgesteld door de Opdrachtgever (eventueel op basis van afspraken met de verzekeraar). De verzekeraar mag de schadeafhandeling niet zelfstandig met de Opdrachtnemer voeren, tenzij de Opdrachtgever dit expliciet mandateert. De communicatie en goedkeuring verlopen dus altijd via de Opdrachtgever tenzij anders wordt bepaald.
50.	PvE eis 7	3 – Voertuigen "Volvo"	Eis 7 vereist een "wegwijzer" met contactpersonen na gunning. Is hiervoor een verplicht format beschikbaar, of staat dit vrij?	Het format staat vrij, maar wij willen wel alle gegevens ontvangen die in de eisen staan beschreven.
51.	RO art. 6 lid 2 en BD § 3.4	3 – Voertuigen "Volvo"	De verlengingsmogelijkheid is twee keer 1 jaar. RO art. 6 lid 2 noemt kennisgeving uiterlijk twee maanden voor het einde; BD § 3.4 spreekt van drie maanden. Welke termijn geldt?	Dit moet 3 maanden zijn, de RO is hierop aangepast.

## Bijlagen

Aangepaste documenten:

Bijlage 4 Concept Raamovereenkomst percelen 1-2-3 def na nvi

Bijlage 7.3 Programma van Eisen perceel 3 na nvi

Bijlage 26 Beschrijving van de overige containers units + ROODshow container