

Algemene informatie

Aanbesteding: Leveren elektrische chassis cabines
Aanbestedende Dienst: Spaarnelanden N.V.
Referentie: 600930
Toelichting:
-

Vraag en antwoord

Ref.nr. 23
Onderwerp: PVE 87

Vraag:

Indien het voertuig door een garantiereparatie langer dan drie (3) werkdagen niet inzetbaar is, draagt Opdrachtnemer per direct zorg voor kosteloos vervangen van het voertuig (het vervangend voertuig is een machine met gelijkwaardige specificaties, zodat de werkzaamheden met dit vervangend voertuig plaats kunnen vinden) gedurende de periode dat het kosteloos door de leverancier te worden verricht of geregeld. Indien een voertuig met gelijkwaardige specificaties aantoonbaar niet beschikbaar is, mag er een voertuig aangeboden worden die zo dicht als mogelijk bij het geleverde voertuig komt. Indien dat niet wenselijk is, is Spaarnelanden gerechtigd om zelf voor vervangend vervoer te zorgen en de kosten te verhalen op Opdrachtnemer. Vraag: Wij verzoeken U ondanks Uw antwoord op de in de 1e Nota van Inlichtingen gestelde vraag met name gezien de complexiteit van deze voertuigen en de hoge kosten voor vervangend vervoer deze termijn toch te verruimen naar 5 dagen. Is dit voor U akkoord?

Antwoord:

Dit is niet akkoord. Aanbestedende dienst handhaaft de gestelde termijn van drie (3) werkdagen. Gelet op de aard van de werkzaamheden waarvoor de voertuigen worden ingezet, acht Aanbestedende dienst het van belang dat voertuigen bij langdurige uitval snel worden vervangen zodat de bedrijfsvoering niet wordt belemmerd. Het door u genoemde belang van de complexiteit van de voertuigen en de daarmee samenhangende kosten voor vervangend vervoer leidt niet tot een andere afweging. De eis blijft daarom ongewijzigd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr. 24
Onderwerp: Concept raamovereenkomst 7.3

Vraag:

U stelt dat de eerste mogelijkheid voor een eventuele prijsindexering 1 januari 2028 is, waarbij de contractant minimaal 3 maanden voor het moment van indexering het voorstel voor indexering bij Spaarnelanden dient in te dienen. Vraag: Bedoelt U met punt 3 van het PVE dat los van prijsindexeringen van het CBS tussentijdse prijsstijgingen van onze fabrikant ook doorgevoerd mogen worden?

Antwoord:

Nee. Met eis 3 van het Programma van Eisen wordt niet bedoeld dat tussentijdse prijsverhogingen van de fabrikant automatisch kunnen worden doorberekend aan Opdrachtgever. Inschrijver dient gedurende de overeengekomen contractperiode de aangeboden prijzen te respecteren.

Tussentijdse prijswijzigingen van fabrikanten kunnen niet worden doorgevoerd. Uitsluitend prijswijzigingen die rechtstreeks voortvloeien uit gewijzigde wettelijke voorschriften of overheidsmaatregelen kunnen, voor zover aantoonbaar van toepassing, ter beoordeling aan Opdrachtgever worden voorgelegd.

De in de overeenkomst opgenomen indexeringsregeling blijft onverkort van toepassing. De eerste reguliere mogelijkheid tot prijsindexering blijft derhalve 1 januari 2028.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
25

Onderwerp:

SROI

Vraag:

U stelt dat voor de uitvoering van de raamovereenkomst het te realiseren percentage SROI minimaal 4% bedraagt. In de eerdere Tender TN588354 welke in mei 2026 gepubliceerd was en inmiddels door U is terug getrokken heeft u toendertijd het percentage SROI verlaagd van 5% naar 2%. Vraag: Gezien het overgrote deel van deze opdrachtwaarde zal bestaan uit fabrieks opties waarbij de marges in onze branche laag zijn verzoeken wij U om ook in deze vernieuwde Tender TN 600930 het percentage te verlagen naar 2%. Is dit voor U akkoord?

Antwoord:

Dat is akkoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
26**Onderwerp:**

PVE 90/91

Vraag:

U stelt dat ook na vraag en antwoord vanuit de 1e vragen ronde de factuur voor het chassis pas kan worden gestuurd na volledige afname en acceptatie door de opdrachtgever. Aansluitend stelt u dat de factuur na volledige aflevering van compleet voertuig incl. opbouw voor 90% wordt voldaan en de laatste 10% na 30 dagen goed functioneren. Vraag: Wij verzoeken U nogmaals dit aan te passen zoals U dit ook heeft aangepast in de eerdere Tender TN 588354 welke U in mei 2026 heeft gepubliceerd en weer heeft terug getrokken. Uiteraard hebben wij als leverende dealer van het chassis de verplichting om voordat het chassis wordt aangeleverd bij het desbetreffende carrosseriebedrijf de verplichting dat het chassis vooraf gecontroleerd is, opgeladen is en storingsvrij wordt aangeleverd bij het carrosseriebedrijf 10% na technische afname. U zult begrijpen dat wij als auto leverancier U een zo goed en scherp als mogelijke inschrijving willen aanbieden waarbij de bijbehorende rente kosten voor ons niet haalbaar zijn. Graag dit dus conform Uw antwoord van Tender TN 588354 PVE eis 88 aanpassen.

Antwoord:

Dat is akkoord.

Aanbestedende dienst begrijpt dat de chassisleverancier slechts verantwoordelijk is voor het tijdig, volledig, gebruiksklaar en storingsvrij afleveren van het chassis bij de carrosseriebouwer en beperkte invloed heeft op de doorlooptijd van de opbouwfase.

Om die reden worden eis 90 en eis 91 aangepast. Na levering en acceptatie van het chassis bij de door Opdrachtgever aangewezen carrosseriebouwer mag 90% van de totale kostprijs van het chassis worden gefactureerd. De resterende 10% mag worden gefactureerd na technische oplevering en acceptatie van het volledig opgebouwde voertuig door, of namens, Opdrachtgever.

Een aangepaste versie van het Programma van Eisen wordt met deze Nota van Inlichtingen gepubliceerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
27

Onderwerp:
PVE 88

Vraag:

Opdrachtnemer levert op verzoek (indien nodig) alle benodigde specifieke gereedschappen en software met Nederlandstalige gebruikershandleiding zodat de Opdrachtgever het regulier onderhoud zelf kan uitvoeren. Handleiding aanleveren digitaal en hardcopy. Vraag: Dit behoort tot de mogelijkheden, onder voorbehoud dat we hiervoor een gezamenlijk bruikleen document moeten opstellen waarbij zaken als soort gereedschap en tijdsduur van het lenen worden opgenomen. Mocht er tijdens het lenen gereedschap defect en of vermist raken dan zijn uiteraard de kosten hiervoor voor Spaarnelanden NV. Gaat U hiermee akkoord? Aanvulling hierop is dat door U zelf speciaal gereedschap te bestellen is via het voor U aan te maken B2B portaal.

Antwoord:

Dat is akkoord.

Aanbestedende dienst kan instemmen met het beschikbaar stellen van specifieke gereedschappen en software op basis van een nader overeen te komen bruikleenregeling. In deze regeling kunnen onder meer afspraken worden vastgelegd over het type gereedschap, de duur van het gebruik, het beheer en de wijze van retournering.

Indien gereedschappen of software tijdens de bruikleenperiode door aantoonbaar onjuist gebruik, vermissing of beschadiging aan de zijde van Opdrachtgever verloren gaan of onbruikbaar raken, zullen partijen hierover in redelijkheid in overleg treden.

De mogelijkheid voor Opdrachtgever om speciaal gereedschap zelfstandig te bestellen via een beschikbaar gesteld B2B-portaal wordt als aanvullende mogelijkheid geaccepteerd.

Eis 88 blijft voor het overige ongewijzigd

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
28

Onderwerp:
PVE 86

Vraag:

U stelt dat alle kosten die gemaakt moeten worden als zijnde garantie en garantiewerkzaamheden voor kosten van de leverancier van het chassis zijn, ook de kosten welke doordien gemaakt gaan worden. U zult begrijpen dat de kosten voor garantie en garantiewerkzaamheden alleen

gedekt worden op originele onderdelen en werkzaamheden en accessoires welke door ons als dealer zijn gemonteerd en geleverd. Vraag: Wilt U dit aanpassen, zodanig dat de garantie werkzaamheden ten alle tijden uitgevoerd moeten worden bij een officiële merk dealer en dat kosten die gemaakt worden door derden niet worden vergoed door opdracht nemer. Tevens vallen de onderdelen en werkzaamheden welke door het desbetreffende carrosseriebedrijf zijn opgebouwd/gemonteerd niet onder onze garantie voorwaarden. Graag dit in uw Eis nr: 86 zodanig aanpassen.

Antwoord:

Akkoord. Eis 86 wordt als volgt verduidelijkt:

"Garantiewerkzaamheden aan het chassis en de daarbij behorende door opdrachtnemer geleverde onderdelen worden uitgevoerd conform de garantievoorwaarden van de fabrikant en/of de officiële merkdealer. Garantiewerkzaamheden vinden in beginsel plaats via een officiële merkdealer of een door de fabrikant aangewezen servicepartner.

Onderdelen, systemen en werkzaamheden die door de carrosserieopbouwer of andere derden zijn geleverd, gemonteerd of uitgevoerd, vallen niet onder de garantie van de leverancier van het chassis. Hiervoor zijn de afzonderlijke garantievoorwaarden van de betreffende leverancier of opbouwer van toepassing.

Kosten die door derden worden gemaakt voor werkzaamheden die onder de garantie van de chassisleverancier vallen, komen uitsluitend voor vergoeding in aanmerking indien deze werkzaamheden vooraf zijn afgestemd met en goedgekeurd door opdrachtnemer."

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.

29

Onderwerp:

PVE76

Vraag:

Opdrachtnemer verzorgt voor de onderhoudsmonteurs van de Spaarnelanden, een technische cursus van 1 dag voor 3 man, zonder dat hiervoor bijkomende kosten in rekening worden gebracht. De cursus vindt plaats op een locatie in Nederland en in de Nederlandse taal. Vraag: Dit is mogelijk, echter gezien de zeer beperkte marge voor een inschrijving als deze is daar financieel geen ruimte voor om dit kosteloos voor de opdrachtnemer om dit op zich te nemen. Wij vinden het redelijk dat Spaarnelanden NV hiervoor een redelijke financiële bijdrage aan levert net zoals wij dat aan onze importeur/fabrikant ook doen voor onze eigen monteurs. Is dit akkoord?

Aanvullend is de vraag of uw huidige monteurs bij Spaarnelanden NV NEN 9140 zijn gecertificeerd? Aansluitend is ons advies om het onderhoud bij ons als officiële dealer te laten uitvoeren, waarbij de kosten voor de 1e 4 onderhoudsbeurten voor ons als opdrachtnemer zullen zijn. Gaat U

hiermee akkoord?

Antwoord:

Dit is niet akkoord.

Aanbestedende dienst acht de in eis 76 opgenomen technische cursus een onderdeel van de opdracht en verwacht dat de hiermee samenhangende kosten zijn inbegrepen in de inschrijfsom. Het is daarom niet toegestaan hiervoor aanvullende kosten in rekening te brengen.

De onderhoudsmonteurs van Spaarnelanden beschikken over een NEN 9140-certificering.

Het voorstel om het onderhoud door de officiële dealer te laten uitvoeren, waarbij de kosten van de eerste vier (4) onderhoudsbeurten voor rekening van Opdrachtnemer komen, is akkoord. Opdrachtgever behoudt zich daarbij het recht voor om per voertuig te bepalen of van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt.

Eis 76 blijft voor het overige ongewijzigd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.

30

Onderwerp:

PVE5

Vraag:

U stelt dat het voertuig dient te voldoen aan het voertuigreglement van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW)y. Vraag:

Kunnen wij ervan uitgaan dat de keuring van het opgebouwde voertuig wordt verzorgd door de desbetreffende carrosseriebouwer?

Antwoord:

Dat is correct.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.

35

Onderwerp:

NVI | Antwoord 10

Vraag:

In antwoord 10 van de eerste Nota van Inlichtingen geeft u aan niet akkoord te gaan met een minimale toegestane achteraslast van 2.240 kg, omdat een aantal chassis-cabines voorzien zal worden van een kipperopbouw en een lagere achteraslast volgens u onvoldoende zou zijn.

Om een gelijk speelveld te waarborgen verzoeken wij u deze beantwoording te heroverwegen.

Het verschil tussen de gevraagde 2.250 kg en de aangeboden 2.240 kg bedraagt slechts 10 kg, oftewel 0,44% van de geëiste achteraslast. Gezien deze zeer beperkte afwijking kunnen wij niet vaststellen op basis waarvan geconcludeerd is dat 2.240 kg onvoldoende zou zijn voor de door u beoogde toepassing.

Daarbij betreft deze aanbesteding de levering van kale chassis-cabines en zijn op het moment van inschrijving de uiteindelijke opbouwleveranciers en opbouwspecificaties nog niet bekend. Hierdoor is voor inschrijvers niet inzichtelijk op welke technische uitgangspunten de conclusie is gebaseerd dat een achteraslast van 2.240 kg ontoereikend zou zijn.

Kunt u daarom nader technisch onderbouwen:

- van welk gewicht van de beoogde kipperopbouw wordt uitgegaan;
- welk minimaal laadvermogen op de achteras noodzakelijk wordt geacht;
- welke berekeningen of uitgangspunten zijn gehanteerd om tot de minimale eis van 2.250 kg te komen;
- en waarom een verlaging van slechts 10 kg (0,44%) zou leiden tot onvoldoende functionele geschiktheid van het voertuig?

Indien een dergelijke technische onderbouwing niet beschikbaar is, verzoeken wij u de minimeis aan te passen naar 2.240 kg teneinde onnodige marktbeperking te voorkomen en een breder gelijk speelveld te creëren.

Antwoord:

Dit is niet akkoord.

Aanbestedende dienst handhaaft de eis dat de minimaal toegestane achteraslast 2.250 kg bedraagt.

Deze minimeis is vastgesteld op basis van de operationele behoeften van Aanbestedende dienst en de beoogde inzet van de voertuigen gedurende de gehele gebruiksduur. Daarbij is rekening gehouden met verschillende huidige en toekomstige opbouwvarianten, beladingssituaties en gebruiksomstandigheden.

Daarnaast is de eis gebaseerd op praktijkervaring van Aanbestedende dienst met vergelijkbare voertuigen en opbouwen binnen de eigen voertuigvloot. Deze praktijkervaring heeft geleerd dat de beschikbare achterascapaciteit een belangrijke factor is voor de operationele inzetbaarheid van voertuigen en het volledig kunnen uitvoeren van de werkzaamheden binnen het werkgebied van Aanbestedende dienst.

Ter indicatie bedraagt het gewicht van een veelgebruikte zijladeropbouw voor glaszameling circa 895 kg. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de massa van overige opbouwcomponenten, lading, hulpmiddelen en de dynamische belasting tijdens normaal gebruik.

Aanbestedende dienst is van oordeel dat een minimaal toegestane achteraslast van 2.250 kg noodzakelijk is om voldoende operationele flexibiliteit, inzetbaarheid en toekomstbestendigheid van de voertuigen te waarborgen. De eis is voor alle inschrijvers gelijk en objectief toepasbaar.

Het door u genoemde verschil van 10 kg doet niet af aan het feit dat de aangeboden uitvoering niet voldoet aan de door Aanbestedende dienst vastgestelde minimumeis. Het is niet aan Aanbestedende dienst om per individuele afwijking te beoordelen of deze alsnog acceptabel is. Om een transparante en gelijke beoordeling van alle inschrijvingen te waarborgen, wordt vastgehouden aan de gestelde ondergrens van 2.250 kg.

De eis blijft derhalve ongewijzigd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
36

Onderwerp:

NvI | Antwoord 11

Vraag:

In antwoord 11 van de eerste Nota van Inlichtingen geeft u aan vast te houden aan een maximaal ledig gewicht van 2.400 kg voor de uitvoering met GVW 4.250 kg.

Tegelijkertijd bevestigt u dat voor deze uitvoering een minimale opbouwlengthe van 430 cm geldt, terwijl de lichtere 3.500 kg uitvoering met een aanzienlijk kortere opbouw en kortere wielbasis kan worden aangeboden.

Hierdoor lijkt een technische tegenstrijdigheid te ontstaan.

De 4.250 kg uitvoering beschikt immers over:

1. een hogere toegestane voertuigmassa;
2. een zwaarder chassis;
3. hogere aslasten;
4. een langere wielbasis (t.b.v. de langere opbouw).

Deze kenmerken leiden constructief en technisch juist tot een hoger voertuiggewicht. Ondanks deze aanvullende eisen verlangt u echter hetzelfde maximale ledige gewicht als bij de lichtere 3.500 kg uitvoering.

Anders gezegd: u vraagt feitelijk zowel een technisch zwaardere als grotere voertuigconfiguratie uit, maar verlangt tegelijkertijd dat deze niet zwaarder is dan de lichtere, korte, uitvoering. Om dit te illustreren: dit is vergelijkbaar met het uitvragen van 20 liter water, terwijl deze niet meer mag wegen dan 10 kilo (10 liter).

Kunt u ons nader toelichten:

- hoe deze eis zich verhoudt tot de constructieve verschillen tussen een 3.500 kg en een 4.250 kg chassis;
- welke technische analyses zijn uitgevoerd om vast te stellen dat een 4.250 kg chassis-cabine met minimale opbouwlengthe van 430 cm binnen 2.400 kg realiseerbaar moet zijn;
- en kunt u daarnaast toelichten waarom deze eis volgens u geen onnodige beperking vormt voor de beschikbare voertuigen binnen deze voertuigklasse?

Wij verzoeken u tevens te overwegen het maximaal toegestane ledige gewicht voor de 4.250 kg uitvoering te verhogen naar 2.525 kg.

Antwoord:

Dit is niet akkoord.

Aanbestedende dienst handhaaft de eis dat het maximale ledige gewicht voor de uitvoering met GVW 4.250 kg maximaal 2.400 kg bedraagt.

In de vraag wordt uitgegaan van de veronderstelling dat uitsluitend sprake is van een vergelijking tussen een uitvoering met GVW 3.500 kg en een uitvoering met GVW 4.250 kg. In de praktijk zijn echter meerdere voertuigconfiguraties relevant binnen de scope van deze aanbesteding, waaronder:

een uitvoering met GVW 3.500 kg en korte wielbasis, mede in verband met de wettelijke mogelijkheden ten aanzien van het toepassen van een trekhaak;
een uitvoering met GVW 4.250 kg en korte wielbasis;
een uitvoering met GVW 4.250 kg en lange wielbasis ten behoeve van een minimale opbouwlengthe van 430 cm.

Daarnaast blijkt uit marktonderzoek van Aanbestedende dienst dat voertuigen beschikbaar zijn die voldoen aan zowel de gevraagde minimale opbouwlengthe als het gestelde maximale ledige gewicht.

Aanbestedende dienst merkt daarbij op dat bij een aantal fabrikanten het verschil tussen een uitvoering met GVW 3.500 kg en een uitvoering met GVW 4.250 kg voornamelijk bestaat uit een verschil in homologatie en toegestane massa's. Dit leidt niet noodzakelijkerwijs tot een gelijkwaardige toename van het ledige voertuiggewicht.

De eis ten aanzien van het maximale ledige gewicht is opgenomen om voldoende laadvermogen en operationele inzetbaarheid van de voertuigen te waarborgen. Aanbestedende dienst acht deze eis proportioneel en passend bij de beoogde inzet van de voertuigen.

Gelet op het uitgevoerde marktonderzoek en de beschikbaarheid van voertuigen die aan de gestelde eisen kunnen voldoen, ziet Aanbestedende dienst geen aanleiding om te concluderen dat sprake is van een onnodige marktbeperking. Het maximaal toegestane ledige gewicht wordt daarom niet aangepast.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.

37

Onderwerp:

Bijlage 9 Protocol SROI

Vraag:

U stelt in paragraaf 2 een SROI-verplichting van 4% voor. Aangezien het overgrote deel van de opdrachtwaarde bestaat uit de fabrieksprijs van het voertuig en de marges binnen onze branche beperkt zijn, achten wij een SROI-verplichting van 4% voor deze opdracht niet proportioneel. Kunt u de SROI-verplichting aanpassen naar 2%?

Antwoord:

Dat is akkoord.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.

38

Onderwerp:

Bijlage 6 Gunningscriteria - Subgunningscriterium 6 - Praktijktest

Vraag:

Inschrijver heeft voor de praktijktest twee voertuigen beschikbaar die technisch gelijkwaardig zijn aan de aangeboden elektrische chassis-cabine, met dezelfde cabine, wielbasis, aandrijflijn en zitpositie. Het enige verschil betreft de carrosserie-/opbouwvorm.

De aangeboden chassis-cabine kipper voor de praktijktest is niet voorzien van een regulier kenteken en kan uitsluitend met groene handelaarskentekenplaten conform de daarvoor geldende regelgeving worden ingezet. Inschrijver stelt daarom voor om een geregistreerde gesloten besteluitvoering aan te bieden voor de praktijktest. De aangeboden elektrische chassis-cabine kipper wordt statisch aangeboden en gebruikt voor de overige onderdelen van de praktijktest op eigen terrein.

Kan Opdrachtgever bevestigen dat deze gecombineerde inzet van beide voertuigen tijdens de praktijktest is toegestaan en dat de gesloten besteluitvoering voor de rijtest als representatief voor

de aangeboden chassis-cabine wordt beschouwd?

Antwoord:

Dit is niet akkoord.

Het doel van de praktijktest is om het daadwerkelijk aangeboden voertuig in de praktijk te beoordelen en te verifiëren. De onderdelen die tijdens de praktijktest worden beoordeeld, waaronder wendbaarheid, rijcomfort, zicht, ergonomie en de algemene rijervaring, kunnen worden beïnvloed door de opbouw- en carrosserieconfiguratie van het voertuig. Bijlage 6 Gunningscriteria V2.0 beschrijft nadrukkelijk dat de aangeboden elektrische chassis-cabine ter beschikking wordt gesteld voor de praktijktest.

Om die reden accepteert Opdrachtgever niet dat voor de rijtest een andere voertuiguitvoering wordt ingezet dan de aangeboden chassis-cabine. Een gesloten besteluitvoering wordt niet beschouwd als volledig representatief voor het aangeboden voertuig.

Opdrachtgever heeft er daarom een sterke voorkeur voor dat de aangeboden chassis-cabine beschikbaar wordt gesteld voor de volledige praktijktest, inclusief een beperkte proefrit op de openbare weg. Indien dit aantoonbaar niet mogelijk is vanwege wettelijke beperkingen ten aanzien van kentekenregistratie, dient Inschrijver een alternatief voorstel voor te leggen aan Opdrachtgever. Opdrachtgever zal vervolgens beoordelen of hiermee de doelstellingen van de praktijktest voldoende kunnen worden geborgd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
39

Onderwerp:

Bijlage 5 - PvE 58.

Vraag:

U stelt dat de cabine beschikt over een af-fabriek gemonteerde achteruitrijcamera die automatisch inschakelt wanneer het voertuig in de achteruit wordt geschakeld.

Omdat het een chassis-cabine betreft waarop nog een opbouw wordt gemonteerd, is af-fabriek wel de voorbereiding voor een achteruitrijcamera leverbaar, maar kan de camera zelf niet af-fabriek worden gemonteerd omdat de definitieve positie afhankelijk is van de gekozen opbouw. Wilt u deze eis daarom wijzigen naar: "voorbereiding voor een achteruitrijcamera af-fabriek, met montage van de camera door de carrosseriebouwer en weergave op het af-fabriek gemonteerde kleurenbeeldscherm"?

Antwoord:

Dat is akkoord.

Aanbestedende dienst onderschrijft dat bij een chassis-cabine de definitieve positie van de

achteruitrijcamera afhankelijk is van de gekozen opbouw. Het is daarom toegestaan dat het voertuig af-fabriek wordt geleverd met een voorbereiding voor een achteruitrijcamera, waarbij de daadwerkelijke camera tijdens de opbouwfase door de carrosseriebouwer wordt gemonteerd.

De achteruitrijcamera dient automatisch in te schakelen wanneer het voertuig in de achteruitversnelling wordt geschakeld en het camerabeeld dient te worden weergegeven op het af-fabriek aanwezige kleurenbeeldscherm in de cabine.

Eis 58 wordt hierop aangepast.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines

Ref.nr.
40

Onderwerp:

Bijlage 5 - PvE 43.

Vraag:

In de eis wordt aangegeven dat stoelhoezen worden geleverd die goed passend, slijtvast en eenvoudig te reinigen zijn. Uit de huidige formulering is niet duidelijk of de stoelhoezen gemonteerd dienen te worden aangeleverd of los bij het voertuig mogen worden meegeleverd. Kunt u dit verduidelijken?

Antwoord:

Dat is correct.

De stoelhoezen dienen voorafgaand aan de levering van het chassis bij de carrosseriebouwer reeds gemonteerd te zijn op de stoelen en/of zitbank van het voertuig. Het enkel los meeleveren van de stoelhoezen wordt niet geaccepteerd.

Eis 43 wordt hiermee verduidelijkt, maar inhoudelijk niet gewijzigd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 2

Beantwoord op:

1 okt 2026

Percelen:

P1 Leveren elektrische chassis cabines