

Verslag marktconsultatie

Programma van Eisen Tankautospuitten
VRU



1 Inleiding

Op 19 en 20 oktober 2015 organiseerde de Veiligheidsregio Utrecht twee marktconsultatiedagen. Het doel van de marktconsultatie was om het **concept** programma van eisen te toetsen aan de marktpartijen.

De VRU heeft deze marktconsultatie gepubliceerd op TenderNed d.d. 7 oktober 2015 met kenmerk 80784.

Het doel van de VRU met deze marktconsultatie is om het Programma van Eisen te toetsen, zodat deze verder geoptimaliseerd kan worden.

1.1 Proces

De marktconsultatie heeft een aantal fases doorlopen:

1. Publiceren aankondiging op TenderNed.
2. Aanmelden voor marktconsultatie door marktpartijen.
3. Uitnodigen marktpartijen door de VRU.
4. Toelichtende gesprekken.
5. Afronding.

1.2 Voorwaarden

De uitgenodigde partijen hebben vooraf een motivatie moeten indienen met daarin omschreven waarom zij uitnodigt moeten worden. Alle partijen die gemotiveerd gereageerd hebben zijn uitgenodigd om adviezen te geven over het concept Programma van Eisen.

In totaal hebben vijf 5 partijen gebruik gemaakt van deze uitnodiging.

VRU heeft vooraf een aantal voorwaarden kenbaar gemaakt waaraan de partijen gehouden zijn:

- Het programma van eisen is in PDF enkele dagen voor het gesprek toegezonden.
- De partijen hebben een geheimhouding verklaring moeten ondertekenen.
- Partijen mochten vragen stellen over het Programma van Eisen en verbeteringen/adviezen ter verbetering aangeven.
- Het is VRU vrij om de eisen te handhaven of adviezen over te nemen.

1.3 Programma

Het programma van de marktconsultatie was als volgt opgesteld en duurde per gesprek maximaal 1 uur en 45 minuten:

- Opening
- Korte voorstelronde
- Vragen VRU
- Vragen Marktpartij (verbeteringen/adviezen)
- Afsluiting

2 Samenvatting

2.1 Algemene vragen VRU

De VRU heeft bij de uitnodiging een aantal vragen gesteld:

1. Bevat het concept Programma van Eisen onduidelijkheden die het voor een marktpartij niet goed mogelijk maken een passende aanbieding te doen? Zo ja welke?

Alle uitgenodigde partijen geven aan dat er geen onduidelijkheden in het concept Programma van Eisen zitten. Over het algemeen werd aangegeven dat het document goed helder en overzichtelijk is ingericht. Een opmerking m.b.t. de regel grootte is meegenomen en zal verholpen worden wanneer het document gepubliceerd wordt.

2. Bevat het Programma van Eisen aspecten die in uw optiek onnodig concurrentiebeperkend werken? Zo ja welke?

Er zijn geen opmerkingen gemaakt aangaande bovenstaande vraag. Alle genoemde zaken zijn door alle partijen benaderbaar.

3. Ontbreekt in het programma van Eisen essentiële informatie?

Partijen hebben aangegeven dat er geen essentiële informatie ontbreekt in het concept Programma van Eisen.

4. Geef aan of en zo ja welke onderdelen van het programma van eisen een onnodig prijsopdrijvend effect hebben en geef eventuele alternatieve oplossingen aan waarmee vergelijkbare functionaliteit is te realiseren tegen lagere kosten?

De belangrijkste prijsverhogend effect is de hydrostatische aandrijving genoemd. Er zijn enkele alternatieve oplossingen aangedragen. In technisch en functioneel opzicht zijn deze alternatieve oplossingen niet vergelijkbaar.

5. Kunt u aangegeven wat de haalbaarheid en (on)mogelijkheden/zijn bij de volgende productievoorstellen:

- 65 voertuigen over twee jaar of 65 voertuigen over zes jaar
- 105 voertuigen over twee jaar of 105 voertuigen over zes jaar.

De aangegeven productie aantallen zijn voor alle partijen geen probleem.

VRU heeft tijdens de marktconsultatie diverse vragen over de eisen mogen ontvangen. De meeste vragen waren verhelderingvragen; interpretatie en/of een controle of het goed begrepen is.

2.2 Motivering

De belangrijkste vragen zijn hieronder beschreven inclusief motivering van VRU:

- Accu's

Algemeen werd aangegeven dat de leeftijd van de accu's van 3 maanden niet realistisch is. De VRU heeft dit in overweging genomen en de productiedatum van de accu's opgetrokken naar 6 maanden.

- Banden

Door partijen is de leeftijd van de banden van 1 jaar als niet realistisch genoemd. Dit is besproken en de VRU heeft de productiedatum van de banden opgetrokken naar 1,5 jaar.

- Hydrostatische aandrijving

Enkele partijen hebben aangegeven dat de hydrostatische aandrijving een kostenverhogend aspect met zich meebrengt. De VRU heeft dit in overweging genomen. De eis wordt in het Programma van Eisen niet aangepast met de volgende motivering:

- *De hydrostatische aandrijving heeft alleen betrekking op het specifieke natuurbrandbestrijdingsvoertuig.*
- *Met deze functionaliteit is ,volledig onafhankelijk van de rijsnelheid, blussen mogelijk waardoor het voertuig maximaal voldoet aan functionele eisen (i.c.m. voldoende koppel/vermogen beschikbaar voor optimale terreinprestaties).*
- *Proportioneel rijden van 0 tot 50 km/uur is mogelijk zonder consequenties voor waterlevering en druk en zonder bij te remmen bij lage snelheden.*
- *Hydrauliek is proportioneel regelbaar zodat alleen minimaal gevraagde pompvermogen, afgestemd op soort blussing, geleverd wordt, overige hydrauliek blijft beschikbaar voor maximale terreinprestaties.*
- *Door ontbreken van vaste aandrijflijn is minder ruimte nodig in de opbouw en meer nuttige ruimte beschikbaar voor opbouw / watertank.*
- *Hydrauliek is tevens te gebruiken voor aandrijving pomp bij stationair blussen en mogelijk een (toekomstige) lier.*

- Integraal cabine

Partijen hebben algemene motivatie gevraagd rondom de keuze voor integraal cabine. De VRU handhaaft de eis om de volgende motivatie:

- *Een integraal manschappencabine is een cabine die af fabriek (door de chassisleverancier) direct aan de bestuurderscabine is gebouwd of die na aflevering van een chassis door een opbouwfabrikant is verlengd tot integraalcabine..*
- *Grotere binnenruimte (hoogte / breedte) tussen bestuurderscabine en manschappencabine waardoor directere communicatie mogelijk is. Geen (dure) intercominstallatie nodig voor goede communicatie tussen bevelvoerder, chauffeur en manschappen.*
- *Meer zicht naar voren vanuit manschappencabine.*
- *Betere klimaatbeheersing zonder toepassing van extra verwarming/airco.*
- *Onafhankelijke vering van manschappencabine mogelijk (icm bestuurderscabine).*

- *Volledig cabine makkelijk in één handeling te kantelen voor onderhoudswerkzaamheden.*
- *Minder kosten (uren) bij onderhoud; alle componenten zoals motor, transmissie, uitlaatdemper zijn direct zonder extra demontage uren en in 'het veld' te benaderen.*

- **Breedte voertuig**

Er is een algemene opmerking gemaakt over de genoemde breedtes van de voertuigen. Er kunnen geen concessies gedaan worden aan de opgegeven breedtes van de voertuigen. De motivatie hiervoor is tweeledig; de breedte van de roldeuren van posten laten niet toe dat voertuigen breder worden dan de opgegeven maatvoering. Dit heeft betrekking op de huisvesting.

De huidige voertuigen zijn afhankelijk van het verzorgingsgebied 2.33 tot 2.55 meter breed en 'vast' verbonden aan een post. De voertuigen met een breedte van 2.33 meter staan gestationeerd in 'stedelijke' gebieden Zoals uit het PvE blijkt streeft de VRU naar verregaande uniformiteit. Ook wil de VRU, om bedrijfsvoering technische redenen, alle nieuwe voertuigen op elke post binnen de VRU kunnen inzetten.

Tijdens de marktconsultatie is er enkel mondeling informatie verstrekt. Aan de verstrekte informatie kan in het kader van een toekomstige aanbesteding geen rechten worden ontleend.