

---

**Nota van inlichtingen 31173978: voor het verlenen van noodstepphulp op het zuidelijke deel van de Nederlandse Noordzee ter bewaking van de scheepvaartveiligheid in dat gebied.**

---

**Aanbesteding:** 31173978: voor het verlenen van noodstepphulp op het zuidelijke deel van de Nederlandse Noordzee ter bewaking van de scheepvaartveiligheid in dat gebied.

**Aanbestedende Dienst:** Rijkswaterstaat Programma's, Projecten en Onderhoud

**Referentie:** 31173978

**Toelichting:**

Eindnota vraag en antwoordmodule TenderNed zaaknummer 31173978, 1 maart 2022.

**Ref.nr.** 2                      **Onderwerp:**  
Inlichtingenbijeenkomst inschrijffase

**Vraag:**

Beste,

Op de planning staat een bijeenkomst voor morgen 1 februari om 10 uur. Is er al bekend hoe we ons kunnen aanmelden en waar deze bijeenkomst is?

**Antwoord:**

Geachte heer,

U dient zich aan te melden met de email-adressen van de personen die aanwezig willen zijn bij deze Inlichtingenbijeenkomst, op 1 februari 2022 van 10.00 uur tot 12.00 uur, die via Microsoft-Teams plaats zal vinden. De procedure van aanmeldingen staat overigens beschreven in de Aanbestedingsleidraad. Na ontvangst van de email-adressen wordt de link voor deelname toegestuurd.

**Beantwoord op:** 31-01-2022

**Label:** Proces

**Ref.nr.** 4                      **Onderwerp:**  
Vragen omtrent inlichtingenbijeenkomst

**Vraag:**

N.a.v. de inlichtingenbijeenkomst vandaag hebben we de volgende vragen omtrent Annex C - BIMCO Supplytime 2017:

- Eis 1.03

In Annex C is benoemd dat het bouwjaar van het vaartuig 2005 of later moet zijn, waar tijdens de inlichtingen bijeenkomst men sprak over de installatie van de (hoofd)motoren niet ouder dan 2001. Graag horen we hier opheldering over zowel het jaartal, als de leeftijd van het schip of dit de bouw van het gehele schip betreft, of enkel de installatie van de scheepsmotoren.

- Eis 1.14

Graag vernemen we de reden van de 75.00m maximale lengte van de vaartuigen en vernemen graag of schepen met (geringe) langere lengte (+/5 meter) ook acceptabel zijn. In ons inzien draagt de lengte van het schip positief bij aan de stabilisatie op zee (zeker in slecht weer) en zal de inzetbaarheid, veiligheid enkel vergroten.

- Eis 1.17

Graag vernemen we of de 4 passagiers in een eenpersoons hut verblijven of dat een twee persoons (of meer) ook acceptabel is.

- Eis 1.21

Graag vernemen we vanuit het Project Team wat bedoeld is met "Modus Offshore" voor de kraan.

- Eis 2.07

We stellen het op prijs dat bij Eis 1.15 er duidelijkheid is geschept omtrent de verificatie methode om de snelheid te verifiëren van de aangeboden vaartuigen, dit voorkomt een mogelijk verschil van inzicht door marktpartijen. Echter bij Eis 2.07 vernemen wij graag hoe de bollard pull geverifieerd is door middel van het bollard pull certificaat. Hoe oud mag dit certificaat zijn, en onder welke norm wordt dit getest? We stellen het op prijs als het Project Team gelijk als bij de verificatie van de snelheid een duidelijke verificatie methode verschaft.

We stellen het op prijs om zo spoedig mogelijk antwoord te ontvangen op bovenstaande vragen, alvast dank

**Antwoord:**

Antwoord Eis 1.03:

Zie 'Presentatie Inlichtingenbijeenkomst MR-ERRV 20220201.pdf' en voorts wordt verwezen naar Eis 1.03 en Eis 1.11 Annex C.

Antwoord Eis 1.14:

De maximale lengte wordt gesteld op 80 meter.

Antwoord Eis 1.17:

Passagiers accommoderen in een 2-persoonshut is toegestaan.

Antwoord Eis 1.21:

De specificatie wordt bijgesteld en wel als volgt:

Het vaartuig dient te beschikken over een kraan met een safe working load (SWL) van 6t op 6m uit de zijde in "standaard service condition" - zijnde havenconditie.

Verificatiemethode: klasse keur document of certificaat

Antwoord Eis 2.07:

---

**Nota van inlichtingen 31173978: voor het verlenen van noodstelephulp op het zuidelijke deel van de Nederlandse Noordzee ter bewaking van de scheepvaartveiligheid in dat gebied.**

---

Het vaartuig dient een SBP (steady bollard pull) van minimaal 130 mt te hebben. Waarbij SBP het gemiddelde over minimaal 5 minuten is. Het vermogen bij deze SBP mag maximaal 100% MCR bedragen.

Verificatiemethode:

Een Bollard pull certificaat uitgegeven door het classificatie bureau, waarbij we geen eis stellen aan ouderdom belangrijk daarbij is wel dat de BP test is uitgevoerd met dezelfde voortstuwingsconfiguratie als momenteel aanwezig, dus dat er geen modificaties aan de voortstuwning zijn geweest sinds de BP test. Waar nodig zullen wij een dergelijke bevestiging kunnen opvragen, waarbij we de bevestiging vanuit het classificatie bureau verwachten te ontvangen.

**Beantwoord op:** 11-02-2022

**Label:** Inhoud

**Ref.nr.**

5

**Onderwerp:**

Vragen omtrent inlichtingenbijeenkomst

**Vraag:**

Goedemorgen

Tijdens de inlichtingenbijeenkomst op 1 Februari 2022 is er door een van de marktpartijen een vraag gesteld of de aangeboden vaartuigen onder de Nederlandse vlag moeten varen. Kunt u s.v.p. aangeven waar deze geschiktheidseis of criteria benoemd is in de tender documentatie? Alvast dank

**Antwoord:**

De aangeboden vaartuigen dienen onder Nederlandse vlag te varen.

**Beantwoord op:** 11-02-2022

**Label:** Inhoud

**Ref.nr.**

6

**Onderwerp:**

Age of vessel

**Vraag:**

Hi, we have a candidate that we can propose but the vessel is built in 1998, however it has been upgraded with SCR system so the engines are classified as having Tier III certification.

Would this vessel be considered for the charter?

**Antwoord:**

No, the demand is year of built 2005.

**Beantwoord op:** 09-02-2022  
**Label:** Inhoud

**Ref.nr.** **Onderwerp:**  
7 Nederlandse vlag en nationaliteit bemanning

**Vraag:**  
Dienen de schepen onder Nederlandse vlag te varen?  
Zijn er nationaliteits eisen aan de bemanning?

**Antwoord:**  
De schepen dienen onder de Nederlandse vlag te varen.  
Voor wat betreft de nationaliteitseisen:  
Europees, officieren van de Brug waarvan een tenminste de Nederlandse taal machtig is voor de communicatie met de Kustwacht en voor de machinekamer bemanning geldt ook de Europese nationaliteit.

**Beantwoord op:** 16-02-2022  
**Label:** Contract

**Ref.nr.** **Onderwerp:**  
8 Eis 1.02

**Vraag:**  
Kunt u de technische specificaties opgeven van de kleuren en belettering welke is vereist en binnen welke termijn de schepen hiervan voorzien dienen te zijn?  
Gezien de korte tijd tussen de verzending van de opdracht (16-05-2022) en de start van het contract (01-07-2022) is er zeer weinig tijd voor het plannen / boeken van een werf voor deze werkzaamheden.

**Antwoord:**  
De termijn wordt vooralsnog gesteld op drie maanden na opdrachtverlening.  
Voor de technische specificaties verwijs ik u naar de gepubliceerde bijlage hieromtrent.

**Beantwoord op:** 16-02-2022  
**Label:** Contract

**Ref.nr.** **Onderwerp:**  
9 Antwoord gestelde vragen

**Vraag:**

Goedemorgen

Zoals aangegeven tijdens de inlichtingenbijeenkomst streeft RWS binnen een week te reageren op gestelde vragen. Op 1 Februari 2022 hebben we enkele vragen gesteld maar tot heden nog geen antwoord op ontvangen. Gezien de deadline van 22 februari voor het stellen van vragen stellen we het op prijs om tijdig antwoorden te ontvangen.

We kijken uit naar uw reactie

**Antwoord:**

De vragen die u heeft gesteld zullen uiterlijk op vrijdag 11 februari worden beantwoord.

Voorts maak ik van deze gelegenheid gebruik u te wijzen op het feit dat het makkelijker is, voor een vlottere afhandeling, dat u een vraag per keer stelt in plaats van meer vragen in een vraag.

**Beantwoord op:** 10-02-2022

**Label:** Proces

**Ref.nr.**

10

**Onderwerp:**

Bemanningsvragen

**Vraag:**

Goedemorgen,

In reactie op het antwoord wat door de Kustwacht is gegeven op 16 Februari op een gestelde vraag omtrent Nederlandse vlag en nationaliteit van de bemanning merken we dat er een wijziging is ten opzichte van wat er in de aanbesteding staat. Men spreekt nu over dat officieren Europees moeten zijn (betekend dit EU of wat is bedoeld met "Europees").

In de aanbestedingsleidraad is duidelijk beschreven dat ten minste een officier de Nederlandse taal machtig moet zijn maar verder is geen criteria gesteld aan het feit dat de bemanning Europees moet zijn. Verder is er ook benoemd dat de bemanning van de brug "Europees" moet zijn.

Graag ontvangen we hier opheldering over:

1. Wat is bedoeld met Europees, is dit een persoon met een paspoort uit een EU of Schengen land, of kunnen dit ook Europeanen zijn buiten de EU?
2. Waar komt ineens de eis vandaan dat alle officieren en machinekamer bemanning Europees moet zijn.

Alvast dank

**Antwoord:**

Het antwoord op de vraag waar aan u refereert komt vervallen. De aanbesteder verwijst naar het gestelde in Annex C art. 3.3.4 lid P.13.: "Aan boord van het vaartuig bevindt zich tenminste één officier zeedienst die de Nederlandse taal machtig is in woord en geschrift".

**Beantwoord op:** 23-02-2022

**Label:** Contract

**Ref.nr.**

11

**Onderwerp:**

Geschiktheidseis 1.13

**Vraag:**

Graag vernemen we of de 7.00 meter maximale diepgang van het vaartuig met volledige voorraden en bunkers bedoeld is met de maximale tank capaciteiten van het aangeboden vaartuig is, of de minimale capaciteit van 250m<sup>3</sup> zoals benoemd onder Eis 1.10 of dat dit onder de omstandigheden van de operationele diepgang bedoeld is.”.

**Antwoord:**

Is gevolg onderkennen wij dat veel potentiële vaartuigen wereldwijd opereren en een draagvermogen cq. bunkercapaciteit hebben die op de daarvoor benodigde range is uitgelegd. De kustwacht daarentegen voert operaties uit op de Noordzee en vereist niet een wereldwijde range.

Wel vereist de operatie een maximum diepgang van 7.0m. Maar gezien het voorgaande vinden we het niet reëel om dit te koppelen aan het maximum draagvermogen van een vaartuig. Dit zou namelijk kunnen betekenen dat een schip met een hoog deadweight maar wel met een te grote diepgang uitgesloten zou kunnen worden. Dat is ons inziens niet pragmatisch en reëel.

Wij zullen de eis inclusief verificatiemethode aanpassen als volgt:

De maximum diepgang van het vaartuig mag niet groter zijn dan 7.0m bij:  
- het maximum draagvermogen van het schip indien dit minder is dan 1000t  
of  
-bij een belading van 1000t boven het leeg scheepsgewicht (ingeval het draagvermogen groter is dan 1000t)

(Verificatiemethode: middels het stabiliteitsboek of een berekening op basis van het stabiliteitsboek).

**Beantwoord op:** 17-02-2022

**Label:** Inhoud

**Ref.nr.**

**Onderwerp:**

12 Algemeen, vraag geüpdate documenten

**Vraag:**

De antwoorden op de vragen brengen wijzigingen in meerdere aanbestedingsstukken (o.a. Annex C) teweeg. Ter voorkoming van misverstanden verzoeken wij u vriendelijk gelijktijdig met de antwoorden op de laatste vragen een nieuwe set documenten te verstrekken waarin alle wijzigingen met 'wijzigingen bijhouden' zijn verwerkt.

**Antwoord:**

Bij de publicatie van de Nota van Inlichtingen worden de documenten waarin wijzigingen zichtbaar zijn aangebracht, van "oud naar nieuw", verstrekt.

**Beantwoord op:** 23-02-2022

**Label:** Proces

**Ref.nr.**

13

**Onderwerp:**

Bijlage K, Algemeen - Vraag indexering

**Vraag:**

Wij constateren dat niet wordt voorzien in een mogelijkheid om de tarieven gedurende de looptijd van de overeenkomst te indexeren. Dat is bezwaarlijk, aangezien de inflatie ook in de prijzen van opdrachtnemers doorwerkt. Wij verzoeken u derhalve akkoord te gaan met de indexering van de charterhuur aan het begin van ieder kalenderjaar en stellen voor aansluiting te zoeken bij de CBS-prijsindex "Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur; indexcijfers (2010=100) – cao-sector particuliere bedrijven" waarbij gebruik wordt gemaakt van het percentage "Ontwikkeling t.o.v. een jaar eerder – Cao-lonen per uur incl. bijz. beloningen" of een andere redelijke jaarlijkse indexering voor de huurprijs op te nemen.

**Antwoord:**

Er wordt in Bijlage K een indexering opgenomen.

**Beantwoord op:** 25-02-2022

**Label:** Contract

**Ref.nr.**

14

**Onderwerp:**

Bijlage K

**Vraag:**

Box 21 verwijst naar Box 20. Wij gaan er van uit dat de dagprijs voor de extension hire daarmee hetzelfde is als de dagprijs voor de vaste periode en dat in box 20 zodoende één dagprijs ingevuld moet worden. Wij verzoeken u

dat te bevestigen.

**Antwoord:**

Ja, hetzelfde tarief als tijdens looptijd.

**Beantwoord op:** 25-02-2022

**Label:** Contract

**Ref.nr.**  
15

**Onderwerp:**  
Bijlage K

**Vraag:**

Box 10 (ii) 'advance notice for declaration of option' is niet ingevuld. Wij achten het redelijk dat RWS de uiteindelijke opdrachtnemer tijdig informeert of zij gebruik wenst te maken van de verlengingsopties.

In dat kader verzoeken wij u daar vriendelijk het volgende toe te voegen: '12 months for 1st option, 9 months for 2nd and 3rd options.'

**Antwoord:**

In bijlage K wordt opgenomen, "12 months for 1st option, 12 months for 2nd and 3rd options".

**Beantwoord op:** 25-02-2022

**Label:** Contract

**Ref.nr.**  
16

**Onderwerp:**  
Vraag nationaliteit bemanning

**Vraag:**

Op 16 februari 2022 heeft u een vraag van een andere inschrijver ten aanzien van eventuele nationaliteitseisen aan de bemanning als volgt beantwoord: "Voor wat betreft de nationaliteitseisen: Europees, officieren van de Brug waarvan een tenminste de Nederlandse taal machtig is voor de communicatie met de Kustwacht en voor de machinekamer bemanning geldt ook de Europese nationaliteit." Naast dat het ons op basis van het antwoord niet duidelijk is voor welke bemanningsleden dat geldt, wordt niet voldoende geconcretiseerd wat met Europese nationaliteit wordt bedoeld. Mogelijk wordt bedoeld op personen die het staatsburgerschap bezitten van een land dat geheel of gedeeltelijk in Europa ligt, maar het zou ook kunnen gaan om EU-burgers. In beide gevallen brengt dit een onnodige verzwaring van de eisen mee (zie uw originele eis in Annex C 3.3.4. P.13), waarbij onduidelijk blijft waarom die nationaliteitseisen worden gesteld. Het geeft onzes inziens voldoende waarborgen dat de vaartuigen onder de Nederlandse vlag varen (en conform bemand worden) en er zich te allen tijde een Nederlands sprekende officier zeedienst aan boord van het vaartuig bevindt. Wij

verzoeken u derhalve vriendelijk uw antwoord met betrekking tot de nationaliteitseisen in te trekken.

**Antwoord:**

Het antwoord op de vraag waar aan u refereert komt vervallen. De aanbesteder verwijst naar het gestelde in Annex C art. 3.3.4 lid P.13.: "Aan boord van het vaartuig bevindt zich tenminste één officier zeedienst die de Nederlandse taal machtig is in woord en geschrift".

**Beantwoord op:** 23-02-2022

**Label:** Inhoud

**Ref.nr.**

17

**Onderwerp:**

Aanbestedingsleidraad 4.4.1 - Algemeen

**Vraag:**

Bijlage I (Format Staat van ontleding van de inschrijvingsom) wordt niet vermeld in de aanbestedingsleidraad onder 4.4 "Bij inschrijving te verstrekken documenten". Wij gaan er evengoed vanuit dat Bijlage I ingevuld moet worden en deel uitmaakt van de in te dienen documenten en verzoeken u dit te bevestigen en 4.4.1 dienovereenkomstig aan te passen.

**Antwoord:**

Bijlage I maakt onderdeel uit van de in te dienen documenten bij de inschrijving. De Aanbestedingsleidraad wordt hierop aangepast dienovereenkomstig punt 4.4.1.

**Beantwoord op:** 23-02-2022

**Label:** Inhoud

**Ref.nr.**

18

**Onderwerp:**

Geschiktheidseis 1.15

**Vraag:**

Beste,

Volgens Eis 1.15 moet het vaartuig een snelheid van minimaal 15,0 knopen kunnen ontwikkelen bij de operationele conditie en diepgang bij een maximum trim van 0.5% van de loodlijn lengte, bij een motorvermogen van maximaal 90% MCR en in ideale condities (geen wind, geen golven, geen stroom, diep water en een water temperatuur van 15 graden celcius). en in de huidige staat van het schip en de systemen aan boord.

Hierop hebben we de volgende vraag:

Is de maximale trim van 0.5% van de loodlijnlengthe volgens uitvraag in varende conditie op minimaal 15 knopen, of in stilliggende conditie? Meeste schepen in het gevraagde segment zullen vertrimmen naarmate de snelheid toeneemt.

**Antwoord:**

In stilliggende conditie.

**Beantwoord op:** 25-02-2022

**Label:** Inhoud