



Marktconsultatie Repressief Informatie Systeem (RIS) ten behoeve
van Veiligheidsregio Fryslân



Colofon

Versie:	1.0
Datum:	28 januari 2022
Internkenmerk:	4.100
TenderNed kenmerk:	TN 346057
Auteur:	H. Snijder, N. Borsboom en H.J. Groen

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Aanbestedende dienst.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en achtergrond	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Veiligheidsregio Fryslân	3
1.3 Contactgegevens.....	3
2. Doelstelling en procedure marktconsultatie.....	4
2.1 Doelstelling	4
2.2 Procedure marktconsultatie.....	4
2.2.1 Voorwaarden, uitgangspunten en verplichtingen	4
2.3 Planning marktconsultatie	5
3. Beschrijving huidige situatie.....	6
3.1 Aantallen.....	6
3.2 Hardware	6
3.3 Software.....	6
3.4 Beheer	7
4. Gewenste situatie RIS, uitgangspunten nieuwe overeenkomst	8
4.1 Uitgangspunt 1: Totaaloplossing	8
4.2 Uitgangspunt 2: Koppelingen totaaloplossing	8
4.3 Uitgangspunt 3: Beheer.....	8
4.4 Uitgangspunt 4: Doorontwikkeling.....	8
5. Beoogd Programma van Eisen nieuwe overeenkomst RIS	9
6. Vraagstelling van deze marktconsultatie	12
6.1 Uitgangspunt 1 – Totaaloplossing	12
6.2 Uitgangspunt 2 – Koppelingen totaaloplossing	12
6.3 Uitgangspunt 3 – Beheer	12
6.4 Uitgangspunt 4 – Doorontwikkeling	12
6.5 Beoogd Programma van Eisen nieuwe overeenkomst RIS	13

1. Aanleiding en achtergrond

1.1 Aanleiding

Voor u ligt het marktconsultatiedocument ‘**Repressief Informatie Systeem (RIS)**’. Dit document geeft weer wie de Veiligheidsregio Fryslân is (hierna te noemen: de VRF), wat de doelstelling is en wat er wordt verwacht van geïnteresseerde partijen bij deze marktconsultatie. De VRF is voornemens om in 2022 een aanbesteding te houden voor een Repressief Informatie Systeem (RIS). Ter voorbereiding op deze aanbestedingsprocedure houdt de VRF een marktconsultatie.

1.2 Veiligheidsregio Fryslân

Binnen Veiligheidsregio Fryslân werken de Friese gemeenten, Brandweer Fryslân, GGD Fryslân en andere partners samen aan brandweertzorg, publieke gezondheidszorg, rampenbestrijding en crisisbeheersing. Veiligheidsregio Fryslân is de naam van de koepel waaronder Brandweer Fryslân, GGD Fryslân, Crisisbeheersing en Bedrijfsvoering zijn georganiseerd.

Veiligheidsregio Fryslân werkt alert en slagvaardig aan de veiligheid en gezondheid van alle inwoners van Fryslân. Een stevige ambitie met een gerichte aanpak op duurzaam ondernemen mag hierin niet ontbreken. Vanuit de overtuiging dat de organisatie een bijdrage kan leveren aan de samenleving, gaat Veiligheidsregio Fryslân actief voor het verbeteren van de kwaliteit van werk en leven van burgers, organisaties, medewerkers en voor de directe omgeving van de vele locaties van Veiligheidsregio Fryslân.

Kijk voor meer informatie op www.veiligheidsregiofryslan.nl of bekijk een animatie over de organisatie op www.youtube.com/vrfryslan. Op [Fryslân - Brandweer](#) treft u meer informatie over Brandweer Fryslân.

Brandweer Fryslân richt zich op het voorkomen en beperken van brand, brandbestrijding, technische hulpverlening bij bijv. verkeersongevallen, incidenten met gevaarlijke stoffen, instortingsgevaar en storm- en waterschade. Bij Brandweer Fryslân werken bijna 1400 mensen waaronder ongeveer 1200 vrijwilligers. Zij zetten zich met hun passie in voor veiligheid en hulpverlening. Dit doen we vanuit 66 brandweerkazernes.

1.3 Contactgegevens

Veiligheidsregio Fryslân hanteert één toegewezen contactpersoon voor alle communicatie gedurende deze marktconsultatie. De contactgegevens vanuit Veiligheidsregio Fryslân zijn:

Contactpersoon : Mevr. H. Snijder
E-mail : h.snijder@vrfryslan.nl

2. Doelstelling en procedure marktconsultatie

2.1 Doelstelling

Deze marktconsultatie heeft tot doel om inzicht te krijgen hoeveel potentiële aanbieders een bewezen totaaloplossing van het RIS kunnen bieden aan Brandweer Fryslân, zoals in dit document is beschreven.

Met de marktconsultatie wordt het volgende beoogd:

- Toetsen aan de markt hoeveel potentiële aanbieders kunnen voldoen aan het opgestelde Programma van Eisen;
- Inzicht verkrijgen in de ervaringen in en mogelijkheden van de markt;
- Toetsen haalbaarheid en de risico's.

2.2 Procedure marktconsultatie

De marktconsultatie zal doormiddel van voorliggende schriftelijke inventarisatie worden uitgevoerd. De partijen die informatie hebben aangeleverd naar aanleiding van de marktconsultatievragen, kunnen uitgenodigd worden om telefonisch een nadere toelichting te geven op de aangeleverde informatie. De uitnodiging tot deelname aan de marktconsultatie is gepubliceerd op TenderNed (www.tenderned.nl). Tevens zijn een aantal leveranciers proactief benaderd om hen te attenderen op deze marktconsultatie.

De VRF verzoekt u het ingevulde document Bijlage 1“Antwoordformulier marktconsultatie RIS VRF” te uploaden in TenderNed middels de berichtenmodule. Hierbij verzoekt de VRF u om een versie in Word-format te uploaden.

De VRF vraagt u om, indien u op een bepaalde vraag geen antwoord wenst te geven, aan te geven waarom u hier geen antwoord op geeft. U heeft bij elke vraag de mogelijkheid in uw beantwoording alternatieven aan te dragen.

De reacties van de leveranciers op de vragen worden door de VRF geanalyseerd.

Van de marktconsultatie zal een geanonimiseerd verslag gemaakt worden. Dit verslag zal worden opgenomen bij de aanbestedingsdocumenten. Het is niet de bedoeling dat op dit moment aanbiedingen worden gedaan.

2.2.1 Voorwaarden, uitgangspunten en verplichtingen

Bij deze marktconsultatie zullen de algemene principes van het Europees aanbestedingsrecht, AW2012 en de Gids Proportionaliteit worden gehanteerd. Dat betekent concreet: het in acht nemen van transparantie, non-discriminatie en objectiviteit.

Deelname aan de marktconsultatie is niet verplicht en schept ook geen verplichtingen voor de leveranciers jegens de aanbestedende dienst. Anderzijds is de aanbestedende dienst niet verplicht om de verkregen informatie toe te passen. Partijen kunnen geen rechten ontleen aan de informatie die tijdens de marktconsultatie beschikbaar gesteld wordt.

Voorbehoud

- De marktconsultatie kan door de VRF tijdelijk of definitief worden gestaakt;
- De marktconsultatie is zowel voor het project “Repressief Informatie Systeem (RIS)” als voor deelnemende ondernemingen geheel vrijblijvend;
- De VRF houdt zich het recht voor om geen vervolg te geven aan deze marktconsultatie of afhankelijk van de uitkomst hiervan een bij de leveranciersmarkt passende verwervingsstrategie te kiezen;
- De informatie die wordt verstrekt gedurende de marktconsultatie kan aanzienlijk afwijken van de informatie die in een later stadium wordt verstrekt ten aanzien van de aanbestedingsprocedure;
- Er kunnen noch door het project “Repressief Informatie Systeem” noch door marktpartijen rechten worden ontleend aan de ten behoeve van de marktconsultatie verstrekte informatie.

**Kosten**

De VRF vergoedt op geen enkele wijze kosten die verbonden zijn aan beantwoording van dit document of daaraan gerelateerde activiteiten.

Planning

De VRF kan besluiten de planning zoals die is opgenomen in dit document te wijzigen, de VRF informeert in voorkomend geval tijdig de wijzigingen schriftelijk aan alle deelnemende marktpartijen.

Vertrouwelijkheid

VRF behandelt de respons van de deelnemende marktpartijen aan de marktconsultatie als vertrouwelijk. Deze informatie wordt uitsluitend getoond aan medewerkers en adviseurs die direct bij de marktconsultatie en/of de daaropvolgende aanbesteding zijn betrokken, tenzij VRF op grond van wettelijke voorschriften gehouden is tot verdergaande bekendmaking. De resultaten van de marktconsultatie kunnen worden gebruikt in aanbestedingsdocumenten, zonder dat deze herleidbaar zijn tot de deelnemers van de marktconsultatie. De door u gegeven informatie zal vertrouwelijk worden behandeld, zodanig dat op geen enkele wijze een verband kan worden gelegd naar een marktpartij of een specifiek product en/of dienst van een marktpartij.

De uitkomsten van de marktconsultatie worden geanonimiseerd, geaggregeerd en in de vorm van een eindrapport openbaar gemaakt en verstrekt aan alle deelnemers aan de marktconsultatie.

Voorkeurspositie

Door deelname komen deelnemers niet in een voorkeurspositie ten aanzien van een eventueel te houden aanbestedingsprocedure, noch zal deelname leiden tot uitsluiting in een dergelijke procedure.

Voertaal

De voertaal tijdens de marktconsultatie is Nederlands. VRF verwacht dat de antwoorden op de vragen en andere communicatie in de Nederlandse taal zijn opgesteld en dat een eventuele mondelinge toelichting eveneens in de Nederlandse taal zal worden gegeven. Brochures en/of andere documentatie ter ondersteuning van de verkenning mogen in de Engelse taal zijn opgesteld.

Inkoopvoorwaarden

VRF is voornemens om voor het sluiten van overeenkomsten de Algemene Rijksinkoopvoorwaarden ARBIT-2018 te hanteren. Deze inkoopvoorwaarden zijn als bijlage toegevoegd aan dit Marktconsultatiedocument (zie bijlage 2).

2.3 Planning marktconsultatie

VRF kiest ervoor om deze marktconsultatie in breed verband uit te voeren en daarmee alle geïnteresseerden uit te nodigen om aan dit proces deel te nemen. De marktconsultatie wordt gepubliceerd op www.tenderned.nl.

De planning is als volgt:

Activiteit		Datum
1	Publicatiedatum op TenderNed	Vrijdag 28 januari 2022
2	Uiterlijke datum vragen stellen over de marktconsultatie	Dinsdag 15 februari 2022 – 10:00 uur
3	Uiterlijke datum publicatie antwoorden over de marktconsultatie	Vrijdag 18 februari 2022
4	Sluitingsdatum marktconsultatie/ indienen antwoorden	Donderdag 3 maart 2022 – 10:00 uur
5	Analyseren van de ontvangen informatie (inclusief eventuele telefonische toelichtingen van de leveranciers)	Week 10 en 11

Bovengenoemde planning is indicatief en kan indien VRF dit noodzakelijk acht en met argumenten voorzien worden gewijzigd. VRF zal u dit vroegtijdig laten weten. Het is van belang te weten dat



informatie uit deze marktconsultatie kan afwijken van informatie die later in het kader van de voorgenomen aanbesteding wordt verstrekt. Er wordt een geanonimiseerde en geabstrakteerde marktconsultatieverslag gemaakt van de bevindingen die voortvloeien uit de marktconsultatie. Dit verslag wordt gepubliceerd op TenderNed en toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten om zo iedere partij over dezelfde informatie te laten beschikken.

3. Beschrijving huidige situatie

Brandweer Fryslân heeft in 2015-2016 de stap gezet naar digitale operationele informatievoorziening en is gestart met een voertuigviewer. In de jaren daarna is deze totaaloplossing steeds verder doorontwikkeld en uitgebreid. Dit betekent dat anno 2022 alle repressieve voertuigen van Brandweer Fryslân zijn uitgerust met één of maximaal drie devices voor het raadplegen van operationele informatie tijdens een incident.

Onze totaaloplossing van het RIS bestaat uit een geïntegreerd platform met verschillende applicaties, waaronder een voertuigviewer, een hulpdiensten specifiek navigatiesysteem, een trainingsmodule en specifieke software voor de verkenningseenheden. Alle componenten staan in verbinding en zijn te beheren vanuit online beheerportals.

3.1 Aantallen

Voor het RIS maakt Brandweer Fryslân gebruik van ± 230 gebruikersaccounts en zijn er ± 430 devices beschikbaar in Brandweer voer -en vaartuigen, voor piketfunctionarissen en devices t.b.v. opleiding/training/instructie, reserve en beheersmatige doeleinden. Licenties zijn user-based.

3.2 Hardware

Voor de operationele informatievoorziening wordt gebruik gemaakt van Apple devices. Specifiek zijn dit de Apple iPad, Apple iPad Mini en Apple iPhone. Alle hierboven genoemde aantallen zijn Apple devices. Elke iPad is voorzien van een 4G dataverbinding om internettoegang onderweg te garanderen. Indien de voertuigen op de brandweerposten staan worden deze automatisch verbonden met het lokale wifinetwerk. Hierdoor zijn de iPads altijd online.

Alle iPads zijn gekoppeld aan het bestaande MDM-systeem. Hierdoor zijn de functioneel beheerders van het RIS in staat om beheersmatige taken uit te voeren op alle operationele iPads, zoals de centraal beheerde distributie van apps en updates.

De gebruikte software (apps) voor de voertuigviewer en routenavigatie zijn onderdeel van een geïntegreerd platform. Dit platform heeft koppelvlakken met zowel de interne GEO-voorziening van VRF, alsook extern met de meldkamer Noord-Nederland en landelijke GEO-voorzieningen.

3.3 Software

Het huidige RIS in de operationele voertuigen bestaat uit de volgende functionele onderdelen:

- **Voertuigviewer**
In elk operationeel brandweer voertuig bevinden zich één tot maximaal drie iPads voor het raadplegen van operationele incident informatie.
Voorbeeld situatie in een tankautospuiterij: Eén iPad voor de bevelvoerder, één iPad achterin de manschappencabine en één iPad Mini voor de chauffeur (specifiek voor routenavigatie).
De iPads voor de bevelvoerder en in de manschappencabine zijn grotendeels identiek ingericht, en voorzien van een voertuigviewer app. Deze iPads zijn primair bedoeld om real-time incident informatie te tonen zoals de incidentlocatie en de kladblokregels, en het raadplegen van GEO-informatie met diverse kaartlagen (Digitale Bereikbaarheidskaarten (DBK) inclusief bouwlagen, waterwinning, hectometrering etc.). Indien er een incident is, wordt alle benodigde informatie gepusht naar de iPads van de betrokken eenheden. Tijdens een incident zijn de real-time voertuigposities van alle gealarmeerde eenheden zichtbaar op de kaart. Daarnaast bevat de voertuigviewer een grote hoeveelheid pdf-files met plannen en procedures. Deze data is offline beschikbaar op alle iPads.
- **Routenavigatie**
Het navigatiesysteem is voor de chauffeur van een operationeel voertuig als app beschikbaar op een iPad Mini. Deze iPad is primair bedoeld om de routebegeleiding naar het incident te



tonen. Het navigatiesysteem is onderdeel van hetzelfde platform als de voertuigviewer en is hierdoor gekoppeld aan de achterliggende systemen waardoor informatie-uitwisseling mogelijk wordt. Het navigatiesysteem bevat een OIV specifieke wegenkaart en toont voor elk voertuig de meest optimale route naar het incident, hierbij rekening houdend met voertuig specifieke afmetingen en gewicht. Bij het berekenen van de route wordt rekening gehouden met mogelijke wegwerkzaamheden en evenementen. De achterliggende beheeromgeving van het navigatiesysteem is gekoppeld aan landelijke databronnen voor wegwerkzaamheden. De functioneel beheerders zijn in staat om zelf beheer uit te voeren op onder andere wegafsluitingen en andere beperkingen en/of uitzonderingen. Hierdoor beschikken we over een actuele kaart en routenetwerk. Tevens zijn GEO-kaartlagen, zoals waterwinning en hectometrerings, op de kaart zichtbaar voor de chauffeur. In de manschappencabine kan vanuit de voertuigviewer worden meegekeken met de routenavigatie. Het navigatiesysteem beschikt over de mogelijkheid tot het genereren van automatische statustijden (via GPS) van de operationele voertuigen. Deze automatisch gegenereerde data wordt nog niet gebruikt voor management doeleinden.

- **Apps**

Op de iPads zijn nog enkele andere cruciale apps geïnstalleerd, waaronder het CRS (Crash Recovery Systeem) van Moditech. De huidige voertuigviewer heeft een koppeling met het CRS. Dit maakt het mogelijk om vanuit de kladblokgeregels (op kenteken) CRS te openen en direct de voertuiginformatie over het betreffende voertuig te raadplegen. Het bestaande platform, waar de voertuigviewer en navigatiesysteem onderdeel van zijn, biedt nog enkele extra apps waar gebruik van gemaakt wordt door Brandweer Fryslân. Dit zijn apps die specifiek bedoeld zijn voor de verkenningseenheden en voor training/opleiding doeleinden. De training module werkt i.c.m. de voertuigviewer, en wordt overruled indien er een actief incident ingeschoten wordt.

3.4 Beheer

Brandweer Fryslân heeft een uitgestrekt verzorgingsgebied. Dit betekent een hoog aantal voertuigen met de bijbehorende devices. Het beheer van het systeem vergt de nodige tijd van de beheersorganisatie, maar is effectief en efficiënt ingericht.

Beheer devices

Device beheer gaat via Microsoft Intune, de online MDM-tool van VRF. De beheerders van het RIS kunnen vanuit de MDM-tool o.a. gebruikers en device autorisaties toekennen, nieuwe app releases toevoegen en distribueren, device policies toekennen etc. Het merendeel van alle beheersmatige taken op device niveau kunnen op afstand uitgevoerd worden. In enkele gevallen is het nog nodig om fysiek aanpassingen te doen op een device. Hulp op afstand aanbieden is niet mogelijk.

Beheer RIS

Het RIS heeft een directe koppeling met de replica server van de meldkamer. Deze koppeling maakt het mogelijk om automatisch de incidentinformatie in te schieten in de voertuigviewer en het navigatiesysteem. Het beheer van het RIS gaat middels online beheerportals. Deze portals zijn onderdeel van het geïntegreerde platform waarbij informatie en data uitwisselbaar is.

1. Voertuigviewer: In deze beheerportal kunnen de beheerders alle nodige instellingen en configuraties doorvoeren en er op deze manier voor zorgen dat de juiste rollen worden toegekend aan de devices en/of gebruikers. De beheerportal van de voertuigviewer heeft de beschikking over een uitgebreide GEO-functionaliteit waarbij koppelingen met GEO-servers (zowel intern als ook extern) mogelijk zijn waardoor alle gewenste GEO-informatie in de voertuigviewer en navigatiesysteem te tonen zijn.
2. Navigatiesysteem: De beheerportal van het navigatiesysteem stelt de beheerders in staat om eigen beheer uit te voeren over wegoopbrekingen. Ook is er een koppeling met landelijke databases voor het ophalen van informatie over wegoopbrekingen. Alle gereden routes worden gelogd en kunnen worden geanalyseerd. De beheerportal stelt ons tevens in staat om inzicht te krijgen in de hardware-status van de devices. Geautomatiseerde statustijden worden gelogd in de portal en de instellingen t.b.v. automatisch statussen zijn configureerbaar.

**Beheer GEO**

De VRF beschikt over een eigen GEO-server en Maak & Beheer applicatie. Het RIS sluit hierop aan en kan alle gewenste GEO-kaartlagen, waaronder de DB (inclusief bouwlagen) tonen in de voertuigviewer.

4. Gewenste situatie RIS, uitgangspunten nieuwe overeenkomst

4.1 Uitgangspunt 1: Totaaloplossing

Brandweer Fryslân zoekt een bewezen totaaloplossing welke overeenkomt met de beschrijving in de huidige situatie. De bestaande totaaloplossing biedt Brandweer Fryslân een betrouwbaar en gebruiksvriendelijke oplossing. De gewenste situatie dient daarom ook een hoge mate van betrouwbaarheid en gebruiksvriendelijkheid te waarborgen, zowel voor de eindgebruikers als ook voor de beheerders. Brandweer Fryslân heeft niet de ambitie om te experimenteren met een uniek/maatwerk systeem. Wij willen graag een bewezen totaaloplossing, dat door meerdere Veiligheidsregio's naar tevredenheid gebruikt wordt.

4.2 Uitgangspunt 2: Koppelingen totaaloplossing

De totaaloplossing voor Brandweer Fryslân dient te voldoen aan de volgende koppelingen/uitgangspunten:

- a. Het dient aangesloten te worden op de bestaande hardware (Apple devices) en software;
- b. Voor het beheer en distributie van apps en updates dient het aan te sluiten op het huidige MDM-systeem (Microsoft Intune);
- c. De VRF beschikt over een eigen GEO en Maak & Beheer voorziening en maakt gebruik van open standaarden. Hier zoekt de VRF geen nieuwe oplossing voor. De totaaloplossing dient aan te sluiten op de bestaande situatie;
- d. Het is van belang dat de voertuigviewer van de totaaloplossing kan omgaan met de beveiligde en standaard GEO-formaten van kaartlagen (WFS, WMS, WMTS etc.);
- e. De voertuigviewer dient bouwlagen in de DBK-kaartlagen te kunnen tonen;
- f. De totaaloplossing dient gekoppeld te kunnen worden met de landelijke voorzieningen, zoals GEO4OOV en het IFV Verkeersplein.
- g. De totaaloplossing moet beschikken over de mogelijkheid tot automatisch statussen zonder dat hier nieuwe hardware in de voertuigen voor nodig is;
- h. De gegenereerde status data dient gelogd te worden en zichtbaar te zijn in een beheerportaal;
- i. De gegenereerde status data dient gekoppeld te kunnen worden met de BI-omgeving van de VRF, zodat dit ingezet kan worden als managementinformatie.
- j. De gegenereerde status data dient gekoppeld te kunnen worden met de meldkamer (GMS);

4.3 Uitgangspunt 3: Beheer

De totaaloplossing dient aangesloten te kunnen worden op de meldkamer systemen (GMS-replicaserver en landelijke webservice). Zodat de informatie van het incident getoond kan worden en automatisch de route naar het incident in het navigatiesysteem wordt gezet.

Brandweer Fryslân vindt het van belang dat het beheer van de totaaloplossing door eigen functioneel beheerders van Brandweer Fryslân uitgevoerd kan worden middels een online portaal wat device en platform (Windows/MacOS) onafhankelijk is.

Brandweer Fryslân vindt het erg belangrijk dat een leverancier in algemene zin duidelijk communiceert, goede en duidelijke ondersteuning biedt en indien nodig kan voorzien in training of instructie van medewerkers van Brandweer Fryslân.

4.4 Uitgangspunt 4: Doorontwikkeling

Brandweer Fryslân vindt het belangrijk dat de gevraagde totaaloplossing continu wordt doorontwikkeld. Brandweer Fryslân wil hier graag actief in meegenomen worden (bericht krijgen van nieuwe releases, functionaliteiten en andere ontwikkelingen) en kunnen participeren.

Voor de doorontwikkeling hecht Brandweer Fryslân er veel waarde aan dat de leverancier de mogelijkheid biedt om, ook in samenwerking met Brandweer Fryslân, nieuwe functionaliteiten te kunnen ontwikkelen en bestaande reeds ontwikkelde functionaliteiten (ook met inbreng van andere klanten) aan te bieden.

5. Beoogd Programma van Eisen nieuwe overeenkomst RIS

Nr	Omschrijving
	Algemeen
1	Data die wordt opgenomen in en toegevoegd aan het incident blijft eigendom van Opdrachtgever.
2	Opdrachtnemer heeft een servicepunt voor incidentmeldingen, vragen, klachten, e.d. waarbij de medewerkers beschikken over goede beheersing van de Nederlandse taal.
3	Tijdens de implementatieperiode levert Opdrachtnemer een projectleider. Deze persoon geldt als direct aanspreekpunt voor de betrokkenen bij de Aanbestedende Dienst.
4	De Opdrachtnemer brengt op eigen initiatief de Opdrachtgever op de hoogte van alle versie updates/upgrades, testen en storingen ten aanzien van de oplossing.

Nr	Omschrijving
	Technische inrichting/ beperkingen
5	Het RIS is onderdeel van een geïntegreerd platform en is volledig beschikbaar in de Nederlandse taal.
6	Het RIS is operationeel onder iOS (Apple devices).
7	Het RIS dient incidentinformatie vanaf een hiervoor in gebruik zijnde interface voor de meldkamerinformatie te kunnen uitlezen.
8	Het RIS dient incidentinformatie te registreren gekoppeld aan een uniek te identificeren (incident)nummer.
9	Het RIS kan de door OGC als standaard vastgestelde bestandsformaten en PDF's inlezen en tonen.
10	Het RIS mag onder geen enkele omstandigheid de werking van andere systemen, applicaties of netwerken verstoren.
11	Verstoringen van andere systemen, applicaties of netwerken mogen niet van invloed zijn op de werking van het RIS.
12	Het RIS houdt na connectieverlies met de server de laatst beschikbare informatie vast en toont deze tot de connectie is hersteld.
13	Het is mogelijk om door te werken in het RIS tijdens connectieverlies. Er is geen sprake van een 'hangende' applicatie.
14	Het RIS houdt rekening met privacygevoelige informatie en biedt Opdrachtgever de mogelijkheid om voor het incident irrelevante persoonsgegevens niet zichtbaar te maken binnen de applicatie.
15	Het RIS kent de mogelijkheid via standaard koppelvlakken andere systemen en informatiebronnen te koppelen.
16	Het RIS is zodanig ingericht dat er vanuit de serverkant nieuwe informatie wordt gepusht en werkt niet met een pull mechanisme.
17	Het RIS kan koppelen aan het IFV Verkeersplein.
18	Het RIS kan worden afgenomen als een native App op een Apple iPad en Apple iPhone.
19	De native app t.b.v. het RIS kan in eigen beheer worden gedistribueerd middels een bestaand MDM-systeem.
20	Het RIS maakt gebruik van standaard koppelvlakken ten behoeve van inlezen van GEO-informatie en informatiekaarten.
21	Een eenheid kan niet tegelijkertijd gealarmeerd worden voor meer dan één incident.
22	Het RIS biedt de mogelijkheid tot het offline kunnen raadplegen van data (PDF).

Nr	Omschrijving
	Navigatie
23	De navigatiemodule is, net als het RIS, onderdeel van een geïntegreerd (technisch) platform.
24	De navigatiemodule dient de incidentlocatie vanaf een hiervoor in gebruik zijnde interface voor de meldkamerinformatie te kunnen uitlezen.

25	De navigatiemodule dient de gehele route naar de incidentlocatie direct, dus zonder menselijk handelen, te tonen in het navigatiescherm binnen de gekoppelde eenheden.
26	De navigatiemodule dient de ontvangen incidentlocatie als trigger te gebruiken om de meest efficiënte route te berekenen voor de specifieke eenheid, deze direct te tonen en te activeren.
27	De navigatiemodule dient een nieuw uitgegeven incidentlocatie (aanpassing) vanuit het GMS zonder vertraging te tonen in het navigatiescherm en de route hierop aan te passen.
28	De navigatiemodule dient continue en zonder vertraging de actuele locatie van de eenheid te tonen in het navigatiescherm middels een duidelijk icoon.
29	De door alarmering opgenomen doellocatie kan handmatig worden aangepast door een repressief medewerker in de gealarmeerde eenheid.
30	Een door de centralist aangepaste doellocatie wordt binnen de navigatiemodule opgepakt en zorgt direct voor een routeaanpassing.
31	Het dient mogelijk te zijn de kaarten die gebruikt worden voor navigatiedoelen aan te (laten) passen op basis van informatie over werkzaamheden en evenementen.
32	Het moet mogelijk zijn om handmatig een doellocatie in te voeren zonder dat daar een alarmering aan ten grondslag ligt.
33	De navigatiemodule houdt bij bepaling van meest efficiënte route rekening met routes voor veiligheidsdiensten (zoals busbanen, gesloten verklaringen, verzinkbare afzetpalen, etc.), actuele wegbepalingen en evenementen.
34	Het navigeren middels routes voor veiligheidsdiensten dient aan of uitgezet te kunnen worden (is configureerbaar per eenheid).
35	Het dient mogelijk te zijn om de routebegeleiding geïntegreerd in het RIS te tonen op andere devices van dezelfde eenheid.
36	Het dient mogelijk te zijn om GEO informatie en kaartlagen te tonen in de navigatiemodule (waterwinning, hectometrerig etc.)
37	De navigatiemodule dient de mogelijkheid tot het genereren van automatische statustijden te bieden welke te koppelen is met interne en externe systemen.
38	De navigatiemodule dient een dag -en nachtmodus te hebben.
39	De navigatiemodule dient koppelbaar te zijn met landelijke (publieke) data voor wegoptimalisatie, inclusief de mogelijkheid tot het in eigen beheer uitvoeren van bewerkingen op de data.
40	Het moet mogelijk zijn om in eigen beheer routeoptimalisatie te kunnen uitvoeren (snelheidsverhoging/verlaging op wegdelen, wegen vermijden in de route, gewichtsbepalingen voor wegen of bruggen etc.).

Nr	Omschrijving
	Vereisten applicatie operationele informatievoorziening
41	Het RIS dient informatie die naar de eenheid wordt verzonden direct, dus zonder handmatige handeling, in te lezen en te tonen in het incidentoverzicht.
42	Het RIS dient de incidentinformatie in één overzicht van het incident te tonen, waarin minimaal: incident nummer, incidentlocatie, prio, tijd, gespreksgroep, status voertuig, gekoppelde eenheden incl. status en afspraak op locatie (indien van toepassing).
43	Het RIS dient <i>nieuw</i> uitgegeven informatie vanuit het GMS zonder vertraging te tonen in het incidentoverzicht.
44	Het RIS dient duidelijke, onderscheidbare iconen te gebruiken op de digitale kaart om te tonen welke soort(en) informatie beschikbaar is (zijn).
45	Het RIS kan zowel de PDF's weergeven als interactieve bereikbaarheidskaarten tonen (IDBK).
46	Het RIS kent de mogelijkheid om op de kaart te tekenen (bijvoorbeeld stoplijnen, opstelplaatsen etc) en deze aanpassingen met andere eenheden te delen.
47	Het RIS dient, als er tekst of beeldmateriaal wordt toegevoegd aan een incident, tijdstip en aanpassende eenheid te registreren.



48	Het RIS dient een mogelijkheid te hebben om autorisaties toe te wijzen, in te trekken of te wijzigen.
49	De loggegevens van het RIS dienen toegankelijk te zijn voor functioneel beheer.
50	Het RIS dient de incidentlocatie te tonen op een digitale kaart.
51	Het is mogelijk om gemaakte foto's toe te voegen aan het incidentoverzicht, en de foto's in een archief op te slaan.
52	Het is mogelijk om berichten te delen binnen het incident door alle gekoppelde eenheden
53	Het systeem kent standaard een 2D kaartview maar kan desgewenst schakelen naar 3d view, streetview, birdview of satellietview
54	Het is mogelijk om relevante informatie relationeel te koppelen aan een coördinaat of anderszijds en het bestaan hiervan zichtbaar te maken op de kaart
55	Het RIS kent de real-time voertuigposities van de aan het incident gekoppelde eenheden en maakt deze zichtbaar op de kaart
56	Het RIS kent exportmogelijkheden van incidentinformatie (in een gangbaar bestandsformaat)
57	Het is mogelijk om het RIS in te zetten voor trainingsdoeleinden, zonder dat dit effect heeft op de operationele werking van het systeem
58	Het RIS heeft een koppeling met CRS wat het mogelijk maakt om direct vanuit het kladblok (a.d.h.v. een kenteken) de juiste voertuig specificaties op te vragen

6. Vraagstelling van deze marktconsultatie

In **Bijlage 1 – Antwoordformulier Marktconsultatie RIS VRF**, kunt u de antwoorden invullen op onderstaande vragen.

6.1 Uitgangspunt 1 – Totaaloplossing

Vraag 1. Kunt u aan uitgangspunt 1 een bewezen totaaloplossing welke overeenkomst met de huidige beschrijving van Brandweer Fryslân (zoals beschreven in paragraaf 4.1) voldoen?
Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?

Reactie:

Vraag 2. Zou kunnen aantonen dat u bij een Veiligheidsregio een bewezen totaaloplossing levert zoals omschreven in paragraaf 4.1, welke naar tevredenheid wordt gebruikt? Zo ja, kunt u toelichten welke Veiligheidsregio('s) dit zijn?

Reactie:

6.2 Uitgangspunt 2– Koppelingen totaaloplossing

Vraag 3: Zou u aan de genoemde uitgangspunten (a t/m j) van koppelingen totaaloplossing kunnen voldoen (zoals beschreven paragraaf 4.2)?
Zo nee, kunt u toelichten waarom en aan welke punt(en) u niet kunt voldoen? Wat stelt u anders voor?

Reactie:

6.3 Uitgangspunt 3 – Beheer

Vraag 4: Zou u aan uitgangspunt 3 - beheer kunnen voldoen (zoals beschreven paragraaf 4.3)? Zo nee, kunt u toelichten waar u niet aan kunt voldoen? Wat stelt u anders voor?

Reactie:

6.4 Uitgangspunt 4 – Doorontwikkeling

Vraag 5: Zou u aan uitgangspunt 4 – doorontwikkeling kunnen voldoen (zoals beschreven in paragraaf 4.4)? Zo nee, kunt u toelichten waar u niet aan kunt voldoen?

Reactie:

6.5 Beoogd Programma van Eisen nieuwe overeenkomst RIS

Onderstaand ziet u het beoogde Programma van Eisen staan, welke ook staat in hoofdstuk 5 van dit document. Zou u per eis willen aangeven of u kunt voldoen aan de eis, met daarbij een toelichting wanneer u niet aan de eis kunt voldoen.

Nr	Omschrijving	J/N	Motivatie
	Algemeen		
1	Data die wordt opgenomen in en toegevoegd aan het incident blijft eigendom van de Opdrachtgever.		
2	Opdrachtnemer heeft een servicepunt voor incidentmeldingen, vragen, klachten, e.d. waarbij de medewerkers beschikken over goede beheersing van de Nederlandse taal.		
3	Tijdens de implementatieperiode levert Opdrachtnemer een projectleider. Deze persoon geldt als direct aanspreekpunt voor de betrokkenen bij de Aanbestedende Dienst.		
4	De Opdrachtnemer brengt op eigen initiatief de Opdrachtgever op de hoogte van alle versie updates/upgrades, testen en storingen ten aanzien van de oplossing.		

Nr	Omschrijving	J/N	Motivatie
	Technische inrichting/ beperkingen		
5	Het RIS is onderdeel van een geïntegreerd platform, en is volledig beschikbaar in de Nederlandse taal.		
6	Het RIS is operationeel onder iOS (Apple devices).		
7	Het RIS dient incidentinformatie vanaf een hiervoor in gebruik zijnde interface voor de meldkamerinformatie te kunnen uitlezen.		
8	Het RIS dient incidentinformatie te registreren gekoppeld aan een uniek te identificeren (incident)nummer.		
9	Het RIS kan de door OGC als standaard vastgestelde bestandsformaten en PDF's inlezen en tonen..		
10	Het RIS mag onder geen enkele omstandigheid de werking van andere systemen, applicaties of netwerken verstoren.		
11	Verstoren van andere systemen, applicaties of netwerken mogen niet van invloed zijn op de werking van het RIS.		
12	Het RIS houdt na connectieverlies met de server de laatst beschikbare informatie vast en toont deze tot de connectie is hersteld.		
13	Het is mogelijk om door te werken in het RIS tijdens connectieverlies. Er is geen sprake van een 'hangende' applicatie.		
14	Het RIS houdt rekening met privacygevoelige informatie en biedt Opdrachtgever de mogelijkheid om voor het incident irrelevante persoonsgegevens niet zichtbaar te maken binnen de applicatie.		
15	Het RIS kent de mogelijkheid via standaard koppelvlakken andere systemen en informatiebronnen te koppelen.		
16	Het RIS is zodanig ingericht dat er vanuit de serverkant nieuwe informatie wordt gepusht en werkt niet met een pull mechanisme.		
17	Het RIS kan koppelen aan het IFV Verkeersplein.		

18	Het RIS kan worden afgenomen als een native App op een Apple iPad en Apple iPhone.		
19	De native app t.b.v. het RIS kan in eigen beheer worden gedistribueerd middels een bestaand MDM systeem.		
20	Het RIS maakt gebruik van standaard koppelvlakken ten behoeve van inlezen van GEO informatie en informatiekaarten.		
21	Een eenheid kan niet tegelijkertijd gealarmeerd worden voor meer dan één incident.		
22	Het RIS biedt de mogelijkheid tot het offline kunnen raadplegen van data (PDF).		

Nr	Omschrijving	J/N	Motivatie
	Navigatie		
23	De navigatiemodule is, net als het RIS, onderdeel van een geïntegreerd (technisch) platform.		
24	De navigatiemodule dient de incidentlocatie vanaf een hiervoor in gebruik zijnde interface voor de meldkamerinformatie te kunnen uitlezen.		
25	De navigatiemodule dient de gehele route naar de incidentlocatie direct, dus zonder menselijk handelen, te tonen in het navigatiescherm binnen de gekoppelde eenheden.		
26	De navigatiemodule dient de ontvangen incidentlocatie als trigger te gebruiken om de meest efficiënte route te berekenen voor de specifieke eenheid, deze direct te tonen en te activeren.		
27	De navigatiemodule dient een nieuw uitgegeven incidentlocatie (aanpassing) vanuit het GMS zonder vertraging te tonen in het navigatiescherm en de route hierop aan te passen.		
28	De navigatiemodule dient continue en zonder vertraging de actuele locatie van de eenheid te tonen in het navigatiescherm middels een duidelijk icoon.		
29	De door alarmering opgenomen doellocatie kan handmatig worden aangepast door een repressief medewerker in de gealarmeerde eenheid		
30	Een door de centralist aangepaste doellocatie wordt binnen de navigatiemodule opgepakt en zorgt direct voor een routeaanpassing		
31	Het dient mogelijk te zijn de kaarten die gebruikt worden voor navigatiedoelen aan te (laten) passen op basis van informatie over werkzaamheden en evenementen.		
32	Het moet mogelijk zijn om handmatig een doellocatie in te voeren zonder dat daar een alarmering aan ten grondslag ligt.		
33	De navigatiemodule houdt bij bepaling van meest efficiënte route rekening met routes voor veiligheidsdiensten (zoals busbanen, gesloten verklaringen, verzinkbare afzetpalen, etc.), actuele wegbepalingen en evenementen.		
34	Het navigeren middels routes voor veiligheidsdiensten dient aan of uitgezet te kunnen worden (is configureerbaar per eenheid).		
35	Het dient mogelijk te zijn om de routebegeleiding geïntegreerd in het RIS te tonen op andere devices van dezelfde eenheid.		

36	Het dient mogelijk te zijn om GEO informatie en kaartlagen te tonen in de navigatiemodule (waterwinning, hectometrering etc.).		
37	De navigatiemodule dient de mogelijkheid tot het genereren van automatische statustijden te bieden welke te koppelen is met interne en externe systemen.		
38	De navigatiemodule dient een dag -en nachtmodus te hebben.		
39	De navigatiemodule dient koppelbaar te zijn met landelijke (publieke) data voor wegopbrekingen, inclusief de mogelijkheid tot het in eigen beheer uitvoeren van bewerkingen op de data.		
40	Het moet mogelijk zijn om in eigen beheer routeoptimalisatie te kunnen uitvoeren (snelheidsverhoging/verlaging op wegdelen, wegen vermijden in de route, gewichtsbependingen voor wegen of bruggen etc.).		

Nr	Omschrijving	J/N	Motivatie
	Vereisten applicatie operationele informatievoorziening		
41	Het RIS dient informatie die naar de eenheid wordt verzonden direct, dus zonder handmatige handeling, in te lezen en te tonen in het incidentoverzicht.		
42	Het RIS dient de incidentinformatie in één overzicht van het incident te tonen, waarin minimaal: incident nummer, incidentlocatie, prio, tijd, gespreksgroep, status voertuig, gekoppelde eenheden incl. status en afspraak op locatie (indien van toepassing).		
43	Het RIS dient nieuw uitgegeven informatie vanuit het GMS zonder vertraging te tonen in het incidentoverzicht.		
44	Het RIS dient duidelijke, onderscheidbare iconen te gebruiken op de digitale kaart om te tonen welke soort(en) informatie beschikbaar is (zijn).		
45	Het RIS kan zowel de PDF's weergeven als interactieve bereikbaarheidskaarten tonen (IDBK).		
46	Het RIS kent de mogelijkheid om op de kaart te tekenen (bijvoorbeeld stoplijnen, opstelplaatsen etc) en deze aanpassingen met andere eenheden te delen.		
47	Het RIS dient, als er tekst of beeldmateriaal wordt toegevoegd aan een incident, tijdstip en aanpassende eenheid te registreren.		
48	Het RIS dient een mogelijkheid te hebben om autorisaties toe te wijzen, in te trekken of te wijzigen.		
49	De loggegevens van het RIS dienen toegankelijk te zijn voor functioneel beheer.		
50	Het RIS dient de incidentlocatie te tonen op een digitale kaart.		
51	Het is mogelijk om gemaakte foto's toe te voegen aan het incidentoverzicht, en de foto's in een archief op te slaan.		
52	Het is mogelijk om berichten te delen binnen het incident door alle gekoppelde eenheden.		
53	Het systeem kent standaard een 2D kaartview maar kan desgewenst schakelen naar 3d view, streetview, birdview of satellietview		



54	Het is mogelijk om relevante informatie relationeel te koppelen aan een coördinaat of anderzijds en het bestaan hiervan zichtbaar te maken op de kaart.		
55	Het RIS kent de real-time voertuigposities van de aan het incident gekoppelde eenheden en maakt deze zichtbaar op de kaart.		
56	Het RIS kent exportmogelijkheden van incidentinformatie (in een gangbaar bestandsformaat).		
57	Het is mogelijk om het RIS in te zetten voor trainingsdoeleinden, zonder dat dit effect heeft op de operationele werking van het systeem.		
58	Het RIS heeft een koppeling met CRS wat het mogelijk maakt om direct vanuit het kladblok (a.d.h.v. een kenteken) de juiste voertuig specificaties op te vragen.		