

Bijlage 12 - Toelichting Praktijkttest
betreffende Repressief Informatie Systeem (RIS) ten behoeve van
Veiligheidsregio Fryslân

Inhoudsopgave

1.	Inleiding Praktijkttest.....	3
2.	Uitgangspunten Praktijkttest.....	3
2.1	Beoordelaars praktijktest	3
2.1.1	Toelichting functie van de beheerders van de VRF	3
2.1.2	Beoordelingsformulier Praktijkttest – Bijlage 13.....	3
2.2	Duur van de Praktijkttest	4
2.3	Omschrijving van de Praktijkttest	4
2.4	Presentatieruimte voor de Praktijkttest	4
2.5	Inhoud Praktijkttest	5
2.6	De Praktijkttest case	6
	Fase 1: Voorbereiding.....	6
	Fase 2: Fictief incident.....	6

1. Inleiding Praktijktest

Bijlage 12 – van de offerteaanvraag Repressief Informatie Systeem, beschrijft inhoudelijk de praktijktest, welke wordt uitgevraagd als subgunningscriteria G2.5. In dit document worden de uitgangspunten van de praktijktest beschreven. Naast de gevraagde onderwerpen, is er geen ruimte gedurende de Praktijktest om extra onderwerpen te bespreken of te tonen door Inschrijver.

De praktijktest wordt gehouden op 30 maart 2023, op de hoofdlocatie van Veiligheidsregio Fryslân. Adres: Harlingertrekweg 58, 8913 HR Leeuwarden. Inschrijvers worden om 9:30 uur verwacht, waarna de eerste sessie om 10:00 uur begint.

In paragraaf 6.1.1 van de offerteaanvraag wordt beschreven dat de twee Inschrijvers met de hoogste punten worden uitgenodigd voor de praktijktest. Van de twee Inschrijvers wordt verwacht dat de praktijktest wordt uitgewerkt en gedemonstreerd.

2. Uitgangspunten Praktijktest

2.1 Beoordelaars praktijktest

In totaal zullen circa 20 beoordelaars met diverse functies de praktijktest beoordelen. De VRF kiest ervoor om de groep op te delen in twee groepen per Inschrijver. Dus 10 beoordelaars per inschrijver, wat betekent dat de Inschrijver tweemaal dezelfde sessie dient te geven. De beoordelaars van de praktijktest zullen bestaan uit de volgende functies:

- 4x een brandweerchauffeur
- 4x een bevelvoerder
- 4x een manschap
- 2x een Officier van Dienst (OVD)
- 4x 2^e lijn beheerders
- 2x 3^e lijn beheerders.

Naast de beoordelaars zullen er nog circa 6 personen aanwezig zijn, voor het begeleiden van het proces. Deze zullen de praktijktest niet gaan beoordelen. Dit betreffen de functies, welke ook in de projectgroep zitten:

- Informatie Management;
- Geo-coördinator;
- Inkoopadviseur;
- Twee projectleden van een extern bureau.

2.1.1 Toelichting functie van de beheerders van de VRF

De 2^e lijn beheerders van de VRF verwerken mutaties in het wegennetwerk en beheren (aanvullende) wegwerkzaamheden vanuit Melvin. Ook zijn zij 1e-lijn helpdesk voor troubleshooting op afstand. De 3e- lijn beheerders zijn de formele functionele applicatiebeheerders en hebben toegang en rechten op alle functionele onderdelen van het RIS. Deze functionele applicatiebeheerders zijn ook degenen die eventueel in overleg met de Opdrachtnemer gaan in de productiefase. IM/Geo bestaat uit een afvaardiging van Informatie Management en de Geo-coördinator.

2.1.2 Beoordelingsformulier Praktijktest – Bijlage 13

Het beoordelingsformulier is opgedeeld in vier blokken, te weten: Randvoorwaarden, Fase 1, Fase 2 en Fase 3. Niet alle aspecten worden door iedere beoordelingsrol beoordeeld. **Opdrachtgever heeft onderscheid gemaakt in drie rollen.** Hierdoor heeft Opdrachtgever voor alle drie rollen een apart beoordelingsformulier opgesteld, zie bijlage 13.

- De gebruikers – Brandweerchauffeur, Bevelvoerder, Manschap en Officier van Dienst (OVD)
- 2^e lijn beheerders
- 3^e lijn beheerders.

De randvoorwaarden en Fase 2 worden door de ‘gebruikers’ beoordeeld.

De randvoorwaarden, Fase 1 en Fase 3 worden door de ‘beheerders’ beoordeeld, waarin nog onderscheid wordt gemaakt in 2^e en 3^e lijn beheerders.



2.2 Duur van de Praktijkttest

De beoordelaars worden opgesplitst in twee groepen, waardoor Inschrijver twee identieke sessies dient te geven. Per sessie krijgt Inschrijver max. 2 uur de tijd. De VRF heeft voor ogen dat de agenda voor de Praktijkttest er als volgt uit komt te zien:

Agenda Praktijkttest	
00 – 10 minuten	Voorstellen en introductie Inschrijver
10 – 25 minuten	Uitleg en interpretatie Praktijkttest door de Inschrijver
25 – 85 minuten	Demo
85 – 115 minuten	Vragen beoordelaars
115 – 120 minuten	Afsluiting

Tussen de twee sessies door wordt er een pauze gehouden, waarin een ieder voorzien wordt van een lunch.

2.3 Omschrijving van de Praktijkttest

Er wordt een fictief incident beschreven in Fryslân. We gaan ervan uit dat het incident ruim na de implementatie en in productiefase plaats vindt. Alle betrokkenen zijn opgeleid en hebben ervaring met het systeem vanuit hun rol.

We beschrijven dit incident en we verwachten dat de Inschrijver dit incident in redelijkerwijze implementeert en toelicht. Waar er ruimte is voor interpretatie of informatie lijkt te missen, verwachten we dat de Inschrijver zelf een redelijke aanname maakt op grond van haar ervaring en kennis.

Uitgangspunt is de beschrijving van het fictief incident in dit document (zie hoofdstuk



) en het actuele PVE (bijlage 1 van de offerteaanvraag). De Inschrijver interpreteert op grond van beiden het incident en laat zoveel mogelijk op een aantal devices zien hoe dit de verschillende onderdelen en fasen te zien zijn op het device. Hierbij kan men uitgaan van een device ingericht voor de chauffeur, voor de bevelvoerder, de manschappen, de (hoofd)Officier van Dienst en de beheerders. De Inschrijver richt voor de demo zelf haar eigen devices in voor de praktijktest. De voorkeur gaat uit naar in totaal 4 tot 6 devices, die Inschrijver beschikbaar stelt.

> Inschrijver maakt van tevoren bekend welk type iPad gebruikt gaat worden gedurende de praktijktest. Voorkeur van de VRF is om dit (indien mogelijk) zo veel mogelijk overeen te laten komen met de hardware van de VRF: iPad Mini 6^e generatie voor de chauffeur en iPad 10 inch 9^e generatie voor bevelvoerder, manschappen en Officier van dienst (OvD).

Wanneer er onderdelen zijn die onredelijk veel tijd van de Inschrijver vragen om deze te implementeren, kan er in plaats daarvan op die onderdelen een toelichting gegeven worden door Inschrijver. Over het algemeen verwacht de VRF, omdat de praktijktest is opgesteld vanuit het PVE, voor de meeste zaken de werking op de daadwerkelijke devices te tonen.

2.4 Presentatieruimte voor de Praktijktest

De VRF stelt geschikte ruimtes ter beschikking om uitvoering te kunnen geven aan de praktijktest. Deze ruimtes zijn voorzien van:

- Een scherm van 65".
- WIFI is beschikbaar voor bezoekers, wachtwoord is beschikbaar in de ruimte.
- Draadloos presenteren stick van Microsoft is aanwezig (via Windows toets + K kan je draadloos je scherm delen.) **Let op werkt niet op Apple!**
- Teams oplossing is aanwezig en kan gebruikt worden voor hybride overleg.
- Afstandsbediening werkt via een vast geprogrammeerd kastje hier kan ook het volume geregeld worden.
- **HDMI-kabel kan niet gebruikt worden**

2.5 Inhoud Praktijktest

De praktijktest gaat ervan uit dat als basis voor de navigatie het wegennetwerk zoals dit in Open Streetmap (OSM) is opgenomen voor peildatum 15 december 2022 wordt gebruik. De enige uitzondering voor deze praktijktest is dat brug (zie voor de precieze locatie de beschrijving in paragraaf 'Fase 1: Voorbereiding') i.t.t. wat in OSM staat, normaal (buiten het beschreven incident) toegankelijk geacht moet worden voor een tankautospuit, qua breedte en gewicht.

De Repressieve Objectinformatie (ROI) en aanvullende data die gebruikt gaat worden in de praktijktest, wordt aangeleverd als WMS- en WFS-service in de vorm van GetCapabilities URL's door de Opdrachtgever. Zie voor het precieze moment daarvan de planning van de geheel aanbesteding. De kladblokregels die genoemd worden in de beschrijving zullen in de vorm een tekstbestand worden aangeleverd. Voor het in ontvangst nemen van deze data, dient Inschrijver een 'geheimhoudingsverklaring' te ondertekenen i.v.m. het vrijgeven van bedrijfsgevoelig informatie, welke tegen die tijd wordt vrijgegeven.

De Inschrijver kan verder uitgaan van de eigen standaard navigatieregels m.b.t. de omgang van de navigatie met zaken als rotondes, bus-sluizen etc. De Inschrijver is toegestaan het OSM-wegennetwerk naar de eigen omgeving te kopiëren en daar bijvoorbeeld generalisaties of andere wijzigingen aan te brengen om de navigatie te optimaliseren onder de volgende voorwaarden:

- De bron van het wegennetwerk is en blijft OSM (dit is een PVE eis);
- De navigatie route wordt op een OSM-ondergrond getoond.

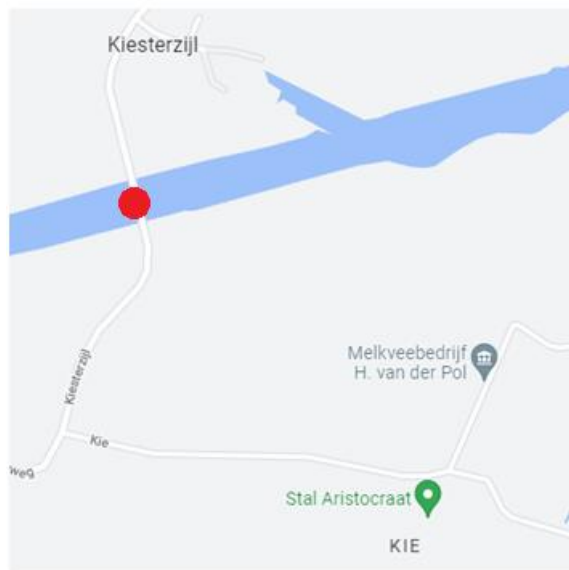


2.6 De Praktijktest case

Fase 1: Voorbereiding

Van 18 t/m 24 juni 2023 gaat Maarten van der Weijden de uitdaging van de 11-steden triatlon aan. Op 18 juni start Maarten om 08:00 uur met zijn zwemtocht van Leeuwarden via Franeker naar Harlingen door het Van Harinxmakanaal. Naar verwachting komt Maarten om 15:00 uur aan in Harlingen.

Gedurende de zwemtocht zijn kleine bruggen over het Van Harinxmakanaal tussen 07:00 uur en 17:00 uur volledig afgesloten voor al het verkeer. Eén van deze afgesloten bruggen over het kanaal is de brug aan de Kiesterzijl in Herbaijum (ter hoogte van Kiesterzijl 53A (RD: 162854,27 ; 577042,22 / WGS84: [53,179718N;5,504781O](#)).



- > Inschrijver laat gedurende de demonstratie de drie beste routes zien die gelden vóór het aanbrengen van de tijdelijke afsluiting.
- > Inschrijver laat gedurende de demonstratie zien hoe de beheerder van het RIS een tijdelijke afsluiting van de brug kan maken in het wegennetwerk.
- > Inschrijver laat gedurende de demonstratie de drie beste routes zien ná deze aanpassing.

Fase 2: Fictief incident

Op 18 juni om 12:45 uur wordt er via 112 een melding gedaan van een brand bij een agrarisch bedrijf in Franeker. Het betreffende object is een melkveebedrijf aan de Kie 4, 8801 PJ in Franeker. Naast een agrarische functie betreft dit object ook een zorgfunctie.

Om 12:46 uur wordt Brandweerpost Franeker gealarmeerd voor dit incident. Zodra de chauffeur instapt staat de juiste route naar de incidentlocatie al klaar in het navigatiesysteem. De bevelvoerder check direct na het instappen de kladblokregels voor het meest actuele beeld van de situatie. Zodra de laatste manschap is ingestapt gaat de chauffeur rijden en geeft de bevelvoerder handmatig vanaf de mobilfoon de status uitgerukt. Om 12:51 uur is post Franeker uitgerukt.

De chauffeur van de tankautospuit merkt kort na vertrek op dat de aangeboden route anders is dan dat hij verwacht. Eén van de manschappen achterin het voertuig kijkt op het manschappen device

real-time mee met de route, en laat de chauffeur weten dat het toch de juiste route is vanwege de tijdelijke afsluiting van de brug in Herbaijum. De tankautospuit moet omrijden vanwege deze afsluiting.

De bevelvoerder merkt middels een visueel element in de voertuigviewer op dat er voor dit specifieke object Repressieve Objectinformatie (ROI) beschikbaar is. De bevelvoerder gaat aanrijdend de beschikbare ROI raadplegen om een inschatting te maken voor de meest geschikte manier om het incident te bestrijden. De bevelvoerder merkt op dat het object meerdere bouwlagen heeft. Een manschap leest in de kladblokregels dat er op de tweede verdieping niet zelfredzame personen aanwezig zijn en dat er telefonisch contact kan worden opgenomen met de locatie. Het telefoonnummer is op het device voor de manschappen afgeschermd, alleen de bevelvoerder ziet dit. De bevelvoerder verdiept zich in deze laatste informatie en verzoekt de manschappen om uit te zoeken wat de meest geschikte watervoorziening is rondom het object.

Terwijl dit allemaal gaande is ziet de chauffeur om 12:56 uur een dicht hek op de route.



De chauffeur had dit niet verwacht, maar de bemanning redt zich door het slot van het hek te forceren en de route te kunnen vervolgen om het incident te kunnen bestrijden. Om 13:01 uur is de eenheid van Brandweer Franeker ter plaatse. Vanwege de onrust gedurende het aanrijden naar het incident heeft de bevelvoerder er niet meer aan gedacht om de “ter plaatste” status te geven.

De officier van dienst (OvD) is in Leeuwarden en probeert zo snel mogelijk ter plaatse te zijn. De OvD heeft contact met de bevelvoerder en verzoekt om nadere informatie over het incident. De bevelvoerder stelt voor om enkele foto's te maken van het incident en deze in het RIS te delen met de OvD.

Na het bestrijden van het incident maakt de bevelvoerder op de terugweg direct een melding vanuit de voertuigviewer over de onjuiste route waarbij ze op een dicht hek stuitte, met daarbij het verzoek dit aan te passen zodat ze hier niet meer langs gerouteerd worden.

> Inschrijver geeft gedurende de praktijktest een iPad per functie (chauffeur, bevelvoerder, manschap, OvD) om daarop de werking van het RIS te kunnen tonen waarop het verloop van dit incident gevolgd kan worden (met eventueel uitleg van de Inschrijver).

Fase 3: Nazorg

De beheerders van het RIS hebben een e-mail ontvangen dat er een nieuwe melding is gedaan vanuit het RIS. In deze e-mail ziet de beheerder direct door welke persoon de melding is gedaan, vanaf welke eenheid, op welk tijdstip en wat de omschrijving van het probleem is. Het probleem is de melding van post Franeker over een onverwachte blokkade op de route. De beheerder van het RIS gaat de gereden route analyseren.

> Inschrijver laat zien op welke manier de beheerders zelf analyses kunnen uitvoeren vanuit het RIS. Wanneer er andere stappen nodig zijn, zoals bijvoorbeeld contact met de opdrachtnemer, laat zien welke stappen ondernomen moeten worden. Uiteindelijk willen we inzicht hebben in het hele proces van melding van de storing tot de oplossing.

Neem aan dat uit de analyse volgt dat de oorzaak is dat er een navigatieregel is die wanneer de volgende alternatieve route te veel afwijkt (meer dan 10 minuten) en ervan uit gaat dat het hek verwijderd kan worden en voorkeur geeft aan de route met het hek. In de praktijk is dit ongewenst en willen we deze navigatieregel aangepast hebben.

> Inschrijver laat gedurende de demonstratie de mogelijkheden zien om deze navigatieregel aan te passen of aan te scherpen.

> Inschrijver geeft gedurende de demonstratie aan of er overleg nodig is tussen opdrachtnemer en de beheerders van RIS voor deze aanpassing en hoe dit eruit ziet.

Enige tijd na het incident komen veel vragen over het verloop van dit incident, en dan met name over de aanrijtijd en het feit dat er geen ter plaatse status is afgegeven.

- Aan Inschrijver: laat zien hoe de automatische statustijden gegenereerd worden. Het betreft zowel de mogelijkheden om de bepaling van de statustijden te definiëren alsook de randvoorwaarden voor de hardware (indien nodig).

> Inschrijver laat gedurende de demonstratie zien hoe de automatisch gegenereerde statustijden door de beheerders van het RIS in te zien zijn en hoe deze te exporteren zijn.

> Inschrijver geeft gedurende de demonstratie aan of (en hoe) de data van automatische statustijden uit het RIS te halen is en gebruikt kan worden met interne (BI) systemen wegens verantwoording over de geleverde brandweezorg.