



BIJLAGE C: PROGRAMMA VAN EISEN

EUROPESE AANBESTEDINGSPROCEDURE HELIKOPTERDIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN AMBULANCEZORG

Versie: ~~1.0~~ 1.2
Datum: ~~23 mei 2025~~ 25 september 2025
Kenmerk: T523235

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Omschrijving van de Helikopterdienstverlening	4
2.1	Eisen aan de Helikopterdienstverlening	4
2.2	Eisen aan het opstarten en het implementeren van de Helikopterdienstverlening	6
3.	Vliegoperationele eisen voor de Ambulancehelikopter	8
3.1	Algemene eisen met betrekking tot de Ambulancehelikopter	8
3.2	Algemene eisen met betrekking tot de Vervangende Ambulancehelikopter	10
3.3	Eisen aan de binnenruimte van de Ambulancehelikopter	10
4.	Medische voorzieningen en uitrusting van de Ambulancehelikopter	11
4.1	Eisen aan de inrichting	11
4.2	Eisen aan het brancardsysteem	11
5.	Beschikbaarheid van de Helikopterdienstverlening	13
5.1	Eisen aan de beschikbaarheid	13
5.2	Eisen aan het Onderhoud en het verhelpen van storingen	13
6.	Eisen aan de Opdrachtnemer	14
6.1	Eisen aan het personeel	14
6.2	Eisen met betrekking tot opleiding en training	15
6.3	Eisen met betrekking tot Vergunningen gedurende de gehele contractperiode	15
6.4	Eisen met betrekking tot kwaliteit en veiligheid	16
7.	Overige eisen aan de Helikopterdienstverlening	17
7.1	Eisen met betrekking contractmanagement	17
7.2	Overige bepalingen met betrekking tot de samenwerking	17
Bijlagen		18
B1	Randvoorwaarden en huisregels Ministerie van Defensie	19
B2	Checklist geldende Nederlandse en Europese regelgeving en vereiste vergunningen, certificaten en erkenningen	20
B3	Landingsplaatsen zoals bedoeld in eis 3.1.18 en eis 3.1.22	22
B4	Eisen aan de binnenruimte van de Cabine	23
B5	Uitrusting Ambulancehelikopter	24
B6	Managementrapportage	26
B7	Jaarlijkse contract-evaluatiepunten	27
B8	Vervallen	28
B9	Berekening Downtime en Uptime	29
B10	Lijst met checks ten behoeve van Opleveringstest.	30

1. Inleiding

1.1 Doel van dit Programma van Eisen

Dit Programma van Eisen bevat belangrijke eisen ten aanzien van de Helikopterdienstverlening, waaraan de Opdrachtnemer moet voldoen. De eisen uit dit Programma van Eisen moeten in samenhang worden gezien met het bepaalde in de Overeenkomst en het Beschrijvend Document.

1.2 Definities

In dit Programma van Eisen hebben gedefinieerde begrippen de betekenis die daaraan in de begrippenlijst (Bijlage A van het Beschrijvend Document) wordt toegekend. Gedefinieerde begrippen worden met een hoofdletter geschreven. Indien in dit Programma van Eisen wordt verwezen naar een Bijlage wordt hiermee één van de Bijlagen bij dit document bedoeld tenzij dit expliciet anders is vermeld (bijvoorbeeld: Bijlage D van het Beschrijvend Document.)

1.3 Overkoepelend kwaliteitseis

De eisen in dit Programma van Eisen (en de eisen en voorwaarden elders bepaald in het Beschrijvend Document en de Overeenkomst) zijn niet uitputtend bedoeld. Van de Opdrachtnemer wordt namelijk verlangd dat hij zelfstandig in staat is te bepalen wat van een ervaren, professionele HEMS-vluchtdienstverlener mag worden verwacht om de Helikopterdienstverlening en Vliegoperatie optimaal voor te bereiden en uit te voeren, in het bijzonder in termen van veiligheid, continuïteit, samenwerking met de Opdrachtgever en diens personeel, samenwerking met overige actoren, instanties, stakeholders en de omgeving, aansturing van het Helikopterteam, zelfstandigheid, proactief handelen en zorgvuldigheid, alles naar de hoogste stand van dienstverlening die mag worden verlangd op basis van de gangbare wettelijke en professionele normen en richtlijnen en de eisen en voorwaarden van de Overeenkomst.

De Opdrachtnemer dient de Opdracht dus niet alleen vanuit de uitdrukkelijk gestelde eisen en voorwaarden te bezien, maar ook functioneel. Dit betekent onder meer dat, naast de uitdrukkelijk gestelde eisen en voorwaarden, als centrale, overkoepelende eis geldt dat het tot de verplichting van de Opdrachtnemer behoort om hetgeen te doen dat nodig is om het doel van de Opdracht voor de Helikopterdienstverlening te bereiken, in het bijzonder de continue beschikbaarheid en veilige uitvoering van de Vliegoperatie, 24 uur per dag, 7 dagen in de week.

Van de Opdrachtnemer wordt ook verlangd dat hij op de hoogte is van alle geldende nationale, Europese en internationale wet- en regelgeving (EASA wet- en regelgeving, normen en richtlijnen, alsook die van het IL&T, in het bijzonder daaronder begrepen), die de Opdrachtnemer in acht moet nemen voor de goede voorbereiding en zelfstandige uitvoering van de Opdracht voor de Helikopterdienstverlening, in het bijzonder de (24/7) uitvoering van de Vliegoperatie onder HEMS-, NVIS- en overige vereiste condities, en met een militaire vliegbasis (Vliegbasis Leeuwarden) als Helikopterstandplaats. Van Opdrachtnemer wordt verlangd dat hij alle relevante, geldende wet- en regelgeving kent en bij de uitvoering van de Opdracht in acht neemt en naleeft, ongeacht of en in hoeverre door middel van de eisen in dit Programma van Eisen (of de eisen en voorwaarden elders in het Beschrijvend Document en de Overeenkomst) naar die wet- en regelgeving is verwezen. Ook op (de mogelijkheid van) wijzigingen in deze wet- en regelgeving gedurende de Overeenkomst dient Opdrachtnemer bedacht te zijn. De Opdrachtnemer dient daarop tijdig te anticiperen en gewijzigde wet- en regelgeving na te leven.

Al het bovenstaande uit deze paragraaf geldt als een (set) centrale, overkoepelende kwaliteitseis(en), waaraan de Opdrachtnemer moet voldoen. De hierna in dit Programma van Eisen geformuleerde eisen dient dus steeds met inachtneming daarvan te worden beschouwd en nageleefd.

2. Omschrijving van de Helikopterdienstverlening

2.1 Eisen aan de Helikopterdienstverlening

2.1.1	De Opdrachtnemer faciliteert het verrichten van Ambulancezorg door aan de Opdrachtgever een Ambulancehelikopter en Piloten beschikbaar te stellen, in te zetten en tevens de Ambulancehelikopter te onderhouden. Het voorgaande dient zodanig te geschieden dat hiermee de Vliegoperatie uitgevoerd kan worden. De Opdrachtnemer is verplicht om hierbij gebruik te maken van de HTCM-rol in de cockpit crew.
2.1.2	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat de Vliegoperatie onder HEMS en NVIS-condities zal moet kunnen worden uitgevoerd.
2.1.3	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat hij op het moment van Inschrijving een op eigen naam staande Air Operators Certificate (AOC) heeft met HEMS- en NVIS-approval en dat hij zijn AOC met HEMS- en NVIS-approvals behoudt en steeds up-to-date houdt gedurende de Helikopterdienstverlening. De Opdrachtnemer voert de Vliegoperatie uit onder zijn eigen AOC met HEMS- en NVIS-approvals, en onder VFR en IFR. Indien de Opdrachtnemer een beroep heeft gedaan op een Belangrijke Derde teneinde aan Geschiktheidseis GH3 te kunnen voldoen, geldt dat de Opdrachtnemer er zorg voor draagt dat hij op het moment van Inschrijving een op naam van de Belangrijke Derde staande Air Operators Certificate (AOC) met HEMS- en NVIS-approval heeft ingediend en de Belangrijke Derde zijn AOC behoudt en steeds up-to-date houdt gedurende de Helikopterdienstverlening. De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat de Belangrijke Derde de uitvoering onder diens eigen AOC met HEMS- en NVIS-approvals, en onder VFR en IFR.
2.1.4	De Opdrachtnemer dient op de Helikopterstandplaats haar Piloten beschikbaar te houden om na alarmering door de Meldkamer Ambulancezorg Noord-Nederland, onder opdracht van de Opdrachtgever, direct te kunnen starten met de Vluchtvoorbereiding. De Piloten zal tijdens de Daglichtperiode binnen 1 minuut na de alarmering, en tijdens de Nachtperiode binnen 2 minuten, na de alarmering aanvangen met de Vluchtvoorbereiding.
2.1.5	De Ambulancehelikopter dient, na alarmering door de Meldkamer, binnen 6 minuten gedurende Daglichtperiode, en binnen 7 minuten tijdens de Nachtperiode, Airborne te zijn. Hiervan kan om veiligheidsredenen gemotiveerd worden afgeweken.
2.1.6	De Opdrachtnemer beschikt binnen haar organisatie over een daartoe aangewezen operationeel manager die 24/7 zorgt voor de continuïteit van de Helikopterdienstverlening. Dit conform (of vergelijkbaar) EASA-regelgeving: ORO.GEN.210(b) .
2.1.7	De Opdrachtnemer, de door haar ingezette Piloten en de door haar ingezette andere medewerkers zijn bij de Helikopterdienstverlening gericht op de primaire taak van de Opdrachtgever, namelijk het verrichten van Ambulancezorg.
2.1.8	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat de Ambulancehelikopter op de Helikopterstandplaats gereed staat voor het uitvoeren van de Vliegoperatie.
2.1.9	De Opdrachtnemer zorgt ervoor steeds te voldoen aan de randvoorwaarden en de huisregels die het Ministerie van Defensie stelt ten aanzien van het opereren vanaf de Helikopterstandplaats en ten aanzien van het gebruik van de vliegbasis Leeuwarden (zie Bijlage B1).
2.1.10	De Opdrachtnemer dient na de Startdatum te onderzoeken of het mogelijk is de bestaande GPS-benaderingsprocedures uit te breiden naar de landingsplaats op het eiland Texel , omliggende ziekenhuizen (zoals Amsterdam UMC, Frisius MC Leeuwarden, Antonius Sneek, UMCG) en een rendez-vous locatie met het Mobiel Medisch Team gestationeerd op vliegveld Eelde (Lifeline 4).

	Uiterlijk één jaar na de Startdatum overlegt de Opdrachtnemer daartoe een plan voor het operationeel krijgen van deze GPS-naderingsprocedure. Na goedkeuring van het plan dient de Opdrachtnemer tot uitvoering over te gaan. Indien wordt overgegaan tot de implementatie van de beoogde GPS-naderingsprocedures, worden de kosten voor het operationele onderhoud van deze procedures gedragen door Opdrachtnemer.
--	---

2.2 Eisen aan het opstarten en het implementeren van de Helikopterdienstverlening

2.2.1	Indien en voor zover sprake is van een uitloop-/aanvangsperiode tussen Contractdatum, hetgeen mogelijk aan de orde is maar geen zekerheid is (zie paragraaf 2.5 van het Beschrijvend Document, spant de Opdrachtnemer zich er naar redelijkheid voor in om vanaf de Contractdatum waar mogelijk al met de implementatie van de Opdracht aan te vangen.
2.2.2	De Opdrachtnemer zal in de periode vanaf de Contractdatum tot en met de Startdatum tweewekelijks, en vanaf de Startdatum maandelijks, aan de Opdrachtgever een rapport doen toekomen dat in redelijke mate van detail, zulks ter beoordeling van de Opdrachtgever, vermeldt hoe het nemen van maatregelen en de tenuitvoerlegging van de plannen van de Opdrachtnemer vordert. Tevens doet de Opdrachtnemer de Opdrachtgever zijn definitieve Overeenkomsten (inclusief de definitieve prijsopgaven vertrouwelijke informatie mag zwartgelakt worden) met Belangrijke Derden en Overige Derden inzake de Opdracht toekomen, waaronder de Overeenkomsten met de leverancier van de Ambulancehelikopter en Vervangende Ambulancehelikopter. De Opdrachtgever kan te allen tijde aanvullende informatie van de Opdrachtnemer verzoeken die hij relevant acht.
2.2.3	In de periode tussen de Contractdatum en de Startdatum vindt minimaal tweewekelijks een implementatieoverleg plaats tussen de Opdrachtnemer en de Opdrachtgever.
2.2.4	De Opdrachtgever behoudt zich het recht voor, indien daar aanleiding voor is, de overleg- en/of rapportagefrequentie, zoals bedoeld in de eis 2.2.2 en 2.2.3 te verhogen dan wel te verlagen.
2.2.5	De Opdrachtnemer draagt zorg voor de opleiding van alle HTCM-ers, zodanig dat de HTCM-ers opgeleid zijn voor de taken die de EASA Regelgeving omschrijft (zie hierna) om in de Helikopterdienstverlening ingezet te worden. De Opdrachtnemer dient gebruik te maken van de bestaande groep ambulancechauffeurs in dienst van de Opdrachtgever – zie ook bijlage D5 bij het Beschrijvend Document. De bestaande groep ambulancechauffeurs is op het moment van publicatie van de aanbestedingsprocedure gekwalificeerd als HTCM-ers, maar gedurende de looptijd van de Overeenkomst kan de samenstelling van die groep wijzigen en kunnen nieuwe ambulancechauffeurs toetreden, die in dat geval dus door de Opdrachtnemer nieuw tot HTCM-ers moeten worden opgeleid. De taken van de HTCM tijdens de Vliegoperatie: EASA Regulation Air Operations Annex V Part-SPA - AMC1 SPA.HEMS.130(e) Crew Requirements point (b) tot en met (d). Voor nadere eisen wordt tevens verwezen naar paragraaf 6.2 'Eisen met betrekking tot opleiding en training'.
2.2.6	De Opdrachtgever en de Opdrachtnemer zijn beide beschikbaar voor de Opleveringstest. De testperiode duurt 7 kalenderdagen. De testperiode vangt aan op 12 augustus 2027 en eindigend op 18 augustus 2027. De Opleveringstest dient uiterlijk op de laatste dag van de testperiode, dus op 18 augustus 2027, door Opdrachtnemer succesvol te zijn doorlopen. Indien de Opdrachtnemer in zijn Inschrijving een voor de Opdrachtgever duidelijk herkenbaar voorstel heeft gedaan om de Opleveringstest op een eerder moment tijdens de Implementatietermijn te plannen, heeft dat gelding in afwijking van de bovenstaande datums. De maximale duur van de testperiode blijft echter 8 kalenderdagen. De Opleveringstest zal betrekking hebben zowel de Ambulancehelikopter als de Vervangende Ambulancehelikopter. De locatie voor de Opleveringstest(en) is de Helikopterstandplaats. Met de Opleveringstest dient Opdrachtnemer aan te tonen dat de Ambulancehelikopter en Vervangende Ambulancehelikopter, inclusief de ingebouwde brancardsystemen, overige ingebouwde installaties en apparatuur en de Uitrusting Ambulancehelikopter, voldoet aan alle voorwaarden van de Overeenkomst.

	De eerste Opleveringstest wordt op uiterlijk op de tweede dag van de testperiode uitgevoerd. Mocht de test leiden tot onvolkomenheden, dan wordt de tweede Opleveringstest uiterlijk op de vijfde dag van de testperiode uitgevoerd. Mocht ook deze test leiden tot onvolkomenheden, dan worden de laatste Opleveringstest uiterlijk op de zevende dag van de testperiode uitgevoerd.
2.2.7	De Opdrachtnemer dient de Chief Pilot en de verantwoordelijke CAMO-functionaris op de Helikopterstandplaats beschikbaar te houden van tijdens de volle 7-daagse testperiode genoemd in eis 2.2.6, van 08:00 uur – 17:30 uur (op verzoek van de Opdrachtgever ook in het weekend), ten behoeve van de Opleveringstest zoals genoemd in eis 2.2.6.
2.2.8	De Vliegoperatie is door de Opdrachtnemer volledig voorbereid en wordt uitgevoerd vanaf de Startdatum.
2.2.9	Vanaf de Startdatum dient de Opdrachtnemer de Vliegoperatie continu, dat wil zeggen 24/7, te kunnen en mogen uitvoeren onder HEMS- en NVIS-condities en onder VFR en IFR. Daarnaast dient de Opdrachtnemer vanaf Startdatum de GPS-benaderingsprocedures van de bestaande operatie uit te kunnen en mogen voeren, wat betekent dat dit voldoende tijdig tijdens de Implementatietermijn moet zijn voorbereid. De GPS-benaderingsprocedures betreffen routes van de Helikopterstandplaats naar de Waddeneilanden zoals in B3 (exclusief Texel). De Opdrachtnemer zorgt ervoor dat de HTCM-ers (voor zover nodig, gelet op het opleidingsniveau van de reeds beschikbare HTCM-ers) en voor zover van toepassing de Ambulanceverpleegkundigen vanaf Startdatum opgeleid en inzetbaar zijn voor de uitvoering van de in deze eis beschreven Vliegoperatie.
2.2.10	Het Realisatieplan dat onderdeel volgt van de Inschrijving wordt nageleefd tijdens de implementatiefase, met dien verstande dat dit niet in strijd mag zijn met de eisen uit dit Programma van Eisen en overige eisen en voorwaarden ingevolge de Overeenkomst en het Beschrijvend Document.
2.2.11	Indien er tijdens het opstarten en het implementeren van de Helikopterdienstverlening afwijkingen ontstaan van het Realisatieplan, in het bijzonder wanneer die het kritieke pad van de planning voor het implementatieproces en de haalbaarheid van tijdige implementatie vóór de Startdatum beïnvloeden of in gevaar brengen, dan rapporteert de Opdrachtnemer dit per direct schriftelijk en gemotiveerd aan de Opdrachtgever en doet hij hierbij een voorstel voor bijsturing.

3. Vliegoperationele eisen voor de Ambulancehelikopter

3.1 Algemene eisen met betrekking tot de Ambulancehelikopter

3.1.1	De Ambulancehelikopter dient te voldoen aan, en te opereren onder, de in Nederland vigerende wet- en regelgeving (zie Bijlage B2 voor een niet-uitputtend overzicht)
3.1.2	De Ambulancehelikopter dient gecertificeerd te zijn in CAT A en moet kunnen opereren in performance Class 1 en 2 , conform EASA-regelgeving.
3.1.3	De Opdrachtnemer zet gedurende de Helikopterdienstverlening een Ambulancehelikopter in die niet ouder is dan 20 jaar, gemeten vanaf de Productiedatum.
3.1.4	Vervallen
3.1.5	Vervallen
3.1.6	De Ambulancehelikopter dient vanaf de Startdatum continu, 24 uur per dag, 7 dagen in de week, VFR, IFR en NVIS beschikbaar en inzetbaar te zijn om onder HEMS condities te kunnen en mogen vliegen. Daarnaast dient de Ambulancehelikopter die in 2.2.9 GPS-benaderingsprocedures uit te kunnen en mogen voeren.
3.1.7	De Ambulancehelikopter dient in alle omstandigheden in staat te zijn om medische apparatuur bij te laden vanuit de eigen energievoorziening van de Ambulancehelikopter.
3.1.8	In uitzondering op het bepaalde in 3.1.7 dient op de Helikopterstandplaats in een stilstaande Ambulancehelikopter alle benodigde op stroom werkende medische uitrusting/apparatuur (met de daar reeds aanwezige voorzieningen) te kunnen worden op- en bijgeladen.
3.1.9	De Ambulancehelikopter dient uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest voorzien te zijn van het door de Opdrachtgever aan de Opdrachtnemer ter beschikking te stellen werkend volgsysteem dat is aangesloten op de Meldkamer (een 'Locator').
3.1.10	De Opdrachtnemer dient ervoor te zorgen dat in de Ambulancehelikopter een intercomsysteem aanwezig is, zodanig dat de communicatie in de Cockpit en de communicatie in de Cabine gescheiden kan worden.
3.1.11	De Ambulancehelikopter dient uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest voorzien te zijn van correct werkende en luchtvaart toegelaten C2000 communicatieapparatuur welke voorzien is van de noodzakelijke vergunningen en certificeringen. De Opdrachtnemer dient hiertoe uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest gelieerde te zijn. Dit systeem moet zowel vanuit de Cockpit als vanuit de Cabine kunnen worden bediend. De C2000 communicatieapparatuur wordt beschikbaar gesteld door de Opdrachtgever. Opdrachtnemer is bereid om alternatieve communicatiesystemen toe te voegen in opdracht van Opdrachtgever.
3.1.12	De Ambulancehelikopter dient te beschikken over radiocommunicatiesystemen en een intercomsysteem welke separaat bediend kunnen worden, zowel vanuit de Cockpit als vanuit de Cabine. Dit geldt tevens voor de bediening van het volume op deze systemen.
3.1.13	De Ambulancehelikopter dient te beschikken over een luchtvaart gecertificeerd en bruikbaar dual autopilotsysteem. De Ambulancehelikopter dient te beschikken over een luchtvaart gecertificeerd en bruikbaar 4-axis dual autopilotsysteem.

3.1.14	De Ambulancehelikopter dient een Range te hebben van minimaal 300 NM (Nautical Miles) bij maximale bemanning en belading (maximum take-off weight zoals opgegeven in de EASA TCDS van het betreffende type helikopter).
3.1.15	Vervalt
3.1.16	De Ambulancehelikopter dient te zijn voorzien van luchtvaart gecertificeerde en bruikbare mudpads, uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest.
3.1.17	De Ambulancehelikopter dient aan de buitenzijde zodanig te zijn uitgevoerd dat deze is goedgekeurd door de daartoe geëigende instantie, nl. het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid. Op het eerste verzoek van de Opdrachtgever overlegt de Opdrachtnemer de goedkeuring van het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid aan de Opdrachtgever.
3.1.18	Gelet op de aard van de landingsplaatsen, opgesomd in Bijlage B3, en voorwaarden die verband houden met vergunningverlening aan (eigenaren van) deze landingsplaatsen, spant de Opdrachtnemer zich in om een zo geluidsarm mogelijke Ambulancehelikopter in te zetten en deze in de uitvoering ook zo geluidsarm mogelijk in te zetten. Voor zover niet reeds bij Inschrijving verstrekt, verstrekt de Opdrachtnemer op het eerste verzoek van de Opdrachtgever de geluidsgegevens van de betreffende Ambulancehelikopter en de Vervangende Ambulancehelikopter (het EASA Type Certificate Datasheet for Noise (TCDSN) danwel een gelijkwaardige ICAO Type Acceptance Report (TAR). De gegevens daarvan zijn gebaseerd op ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 8) aan daartoe bevoegde instanties (NL: ILenT en Provincie Fryslân/FUMO).
3.1.19	Niettegenstaande het bepaalde in eis 3.1.18 en onverlet latende dat uit de Inschrijving van de Opdrachtnemer kan volgen dat een lagere geluidsbelasting is aangeboden, dient de Ambulancehelikopter (daadwerkelijk) maximaal een gemiddelde geluidsbelasting te hebben van 91,00 EPNL (dB). Deze geluidsbelasting wordt bepaald door het berekenen van de gemiddelde ongewogen waarde voor i) Level Fly over, ii) Take-Off en iii) Approach, conform het EASA Type Certificate Datasheet for Noise (TCDSN) danwel een gelijkwaardige ICAO Type Acceptance Report (TAR). De gegevens daarvan zijn gebaseerd op ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 8.
3.1.20	Het is de Opdrachtnemer uitsluitend toegestaan zijn naam en eventueel logo te voeren op de Ambulancehelikopter na voorafgaande schriftelijke toestemming van de Opdrachtgever. Aan de toestemming kunnen voorwaarden verbonden worden.
3.1.21	Aangezien de inzetlocaties kunnen worden gegeven in de vorm van een plaatsnaam, coördinaten of straatnaam/postcode, dient de Ambulancehelikopter uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest voorzien te zijn van een, voor de gegeven vorm van informatie, bruikbaar elektronisch navigatiesysteem met actueel kaartmateriaal voor de gehele Nederlandse FIR. Daarnaast dient de Ambulancehelikopter uiterlijk vóór aanvang van de 7-daagse testperiode van de Opleveringstest voorzien te zijn van een tweede navigatiesysteem (back up) in elektronische of papieren vorm.
3.1.22	De Ambulancehelikopter moet tenminste kunnen en mogen starten en landen op de landingsplaatsen, zoals opgenomen in Bijlage B3.
3.1.23	De Ambulancehelikopter dient te passen in de hangaar op de Helikopterstandplaats (hoogte: 6 meter, breedte: 13,8 meter en diepte: 16,6 meter).
3.1.24	Voor de inzittenden van de Cabine dienen in de Ambulancehelikopter tenminste 3 werkende headsets aanwezig te zijn.

3.2 Algemene eisen met betrekking tot de Vervangende Ambulancehelikopter

3.2.1	De Vervangende Ambulancehelikopter dient te voldoen aan alle onder 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2 en 5.1.3 genoemde eisen.
3.2.2	In afwijking van eis 3.2.1 geldt dat de Vervangende Ambulancehelikopter niet hoeft te voldoen aan de volgende eisen (waarbij per eis is aangegeven waaraan de Vervangende Ambulancehelikopter in plaats daarvan wel moet voldoen): • 3.1.3 (hiervoor geldt het bepaalde in eis 3.1.3 met een maximale ouderdom van 25 jaar, gemeten vanaf de Productiedatum) • 3.1.13 (eis geldt geheel niet) (hiervoor geldt: de Vervangende Helikopter moet minimaal voldoen aan EASA CAT.IDE.H.135) • 3.1.14 (hiervoor geldt: de Vervangende Ambulancehelikopter dient een Range te hebben van minimaal 200 NM (Nautical Miles) bij maximale bemanning en belading) • 3.1.15 (eis geldt geheel niet) • 3.1.16 (eis geldt geheel niet) • 3.1.19 (hiervoor geldt: de Vervangende Ambulancehelikopter dient maximaal een gemiddelde geluidsbelasting te hebben van 93,00 EPNL(dB), met inachtneming van het bepaalde in eis 3.1.19 voor de wijze van berekenen). • 3.1.20 (eis geldt geheel niet) • 4.2 (het is niet noodzakelijk dat de Vervangende Ambulancehelikopter met hetzelfde "roll on – roll off" brancardsysteem is uitgerust. De Opdrachtnemer draagt er wel zorg voor dat de Vervangende Ambulancehelikopter is voorzien van een luchtvaart gecertificeerde "roll on – roll off" brancardsysteem). • 4.2.2 (hiervoor geldt dat op de Helikopterstandplaats geen reserve brancard voor de Vervangende Ambulancehelikopter aanwezig hoeft te zijn indien de Vervangende Ambulancehelikopter is uitgerust met een ander "roll on – roll off" brancardsysteem dan de (primaire) Ambulancehelikopter.)
3.2.3	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat de Cockpit Crew ook in de Vervangende Ambulancehelikopter kan en mag vliegen.

3.3 Eisen aan de binnenruimte van de Ambulancehelikopter

3.3.1	De Cabine van de Ambulancehelikopter dient zo te zijn vormgegeven dat Ambulancezorg kan worden uitgevoerd, zie Bijlage B4.
3.3.2	De Cabine van de Ambulancehelikopter dient zo te zijn vormgegeven dat gebruik van een in werking zijnde couveuse op de brancard wanneer deze in de Cabine is geplaatst mogelijk is.

4. Medische voorzieningen en uitrusting van de Ambulancehelikopter

4.1 Eisen aan de inrichting

4.1.1	De Ambulancehelikopter biedt naast de genoemde eis in 3.3.1 ruimte voor de medische uitrusting/apparatuur zoals genoemd in de uitrusting lijst in Bijlage 5.
4.1.2	De Opdrachtnemer vergewist zich van de luchtwaardigheids certificaten van de apparatuur die door de Opdrachtgever wordt aangeleverd. Indien aangeboden apparatuur niet luchtvaart toegelaten is, meldt de Opdrachtnemer dit terstond aan de Opdrachtgever en levert alternatieve luchtvaart toegelaten apparatuur ter beoordeling aan. Aanschaf apparatuur geschiedt door en is voor rekening van de Opdrachtgever.
4.1.3	De Ambulancehelikopter dient een luchtvaart gecertificeerd medisch zuurstofsysteem aan boord te hebben dat gekoppeld kan worden aan de door Opdrachtgever gebruikte zuurstofflessen (te weten 3 aluminium flessen -2,7 liter/ 300 bar- met een totale capaciteit van 2430 liter geleverd door EMS te Möhrendorf, Duitsland. De flessen hebben een DIN/ZGA-koppeling).
4.1.4	De Opdrachtnemer dient een technische beschrijving van het in eis 4.1.3 genoemde luchtvaart gecertificeerd medisch zuurstofsysteem te overleggen. Het luchtvaart gecertificeerd medisch zuurstofsysteem dient een CE-keurmerk te hebben.
4.1.5	De in eis 4.1.1 genoemde uitrusting/apparatuur dient met luchtvaart gecertificeerde houders in de Cabine te worden bevestigd. De Opdrachtnemer draagt zorg voor de houders, de bevestigingen en de certificering zodat deze uiterlijk bij aanvang Opleveringstest gereed is en toont aan dat deze houders passend zijn bij de uitrusting van de Cabine. De houders zijn geen onderdeel van de uitrusting-lijst in Bijlage 5.
4.1.6	De Opdrachtnemer is verplicht voor het gehele Helikopterteam persoonlijke, passende vlieghelmen aan te schaffen en toe te zien op het verplichte gebruik tijdens de Vliegoperatie. Deze helmen moeten ook geschikt zijn voor NVIS-apparatuur. De opdrachtnemer zorgt ervoor dat het in de (Vervangende) Ambulancehelikopter aanwezige intercomsysteem compatibel is met deze vlieghelmen. Vlieghelmen vormen geen onderdeel van de uitrusting lijst in Bijlage 5.

4.2 Eisen aan het brancardsysteem

4.2.1	De Opdrachtnemer dient er voor zorg te dragen dat de Ambulancehelikopter wordt voorzien van een luchtvaart gecertificeerde 'roll-on-roll-off' brancardsysteem. De brancard moet elektrisch in hoogte verstelbaar zijn. De rugleuning en het hoofd- en voeteneinde dienen verstelbaar te zijn, zodat de patiënt in de volgende gangbare posities (liggend, halfzittend, Trendelenburg, anti-Trendelenburg) in de Ambulancehelikopter vervoerd kan worden. Dit brancardsysteem is geen onderdeel van de uitrusting-lijst B5. Daarnaast is Opdrachtnemer verplicht om tijdens de implementatieperiode te onderzoeken of per Startdatum gebruik kan worden gemaakt van een brancardsysteem dat <i>elektrisch</i> in
-------	---

	hoogte verstelbaar is. Opdrachtgever dient proactief geïnformeerd te worden over (de uitkomsten van) dit onderzoek.
4.2.2	De Opdrachtnemer dient er voor zorg te dragen dat er op de Ambulancehelikopterstandplaats een reserve brancard beschikbaar is van hetzelfde type als in eis 4.2.1 genoemd.
4.2.3	Vóór de keuze van het in eis 4.2.1 genoemde brancardsysteem dient de Opdrachtnemer schriftelijke goedkeuring te hebben van de Opdrachtgever.

5. Beschikbaarheid van de Helikopterdienstverlening

5.1 Eisen aan de beschikbaarheid

5.1.1	De Opdrachtnemer garandeert op kalenderdagen van 07:00 uur – 19:00 uur een Uptime van de Vliegoperatie van gemiddeld 99% per halfjaar periode ('Rolling Average').
5.1.2	De Opdrachtnemer garandeert op kalenderdagen van 19:00 uur – 07:00 uur een Uptime van de Vliegoperatie van gemiddeld 97% per halfjaar periode ('Rolling Average').
5.1.3	Buiten het tijdsbestek voor Onderhoud is de Ambulancehelikopter uitsluitend beschikbaar voor de Opdrachtgever.
5.1.4	Als uitgangspunt (primair) vliegt de Opdrachtnemer met de Ambulancehelikopter. Pas als de Ambulancehelikopter niet beschikbaar is, hetgeen de Opdrachtnemer tot een minimum dient te beperken, zet de Opdrachtnemer de Vervangende Ambulancehelikopter in (secundair).

5.2 Eisen aan het Onderhoud en het verhelpen van storingen

5.2.1	De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de goede technische staat en daarmee voor het uitvoeren van Onderhoud aan de Ambulancehelikopter en neemt hierbij de geldende wet- en regelgeving in acht.
5.2.2	De Opdrachtnemer spant zich maximaal in om de Downtime ten gevolge van het uitvoeren van Onderhoud (dat is inclusief het verhelpen van storingen) tot een minimum te beperken.
5.2.3	De Opdrachtnemer stemt al de momenten waarop het planbare Onderhoud plaatsvindt af met de Opdrachtgever. Hierbij is het uitgangspunt dat het Onderhoud zo min mogelijk verstoringen oplevert voor de beschikbaarheid van de Ambulancehelikopter.

6. Eisen aan de Opdrachtnemer

6.1 Eisen aan het personeel

6.1.1	De Opdrachtnemer dient Piloten beschikbaar te stellen die middels een gecertificeerde opleiding bevoegd zijn om in de aangeboden Ambulancehelikopter in Nederland VFR, IFR en NVIS onder HEMS condities te kunnen en mogen vliegen. Op eerste verzoek van de Opdrachtgever overlegt de Opdrachtnemer binnen 3 Werkdagen kopieën van de opleidingscertificaten van haar Piloten.
6.1.2	De Opdrachtnemer dient Piloten beschikbaar te stellen, die tenminste de Nederlandse taal in woord en geschrift (niveau C2 volgens het Europees referentiekader CEFR) beheersen. De Inschrijver dient de CV's van de piloten ter verificatie voor te leggen aan Opdrachtgever binnen 3 Werkdagen na het verzoek daartoe van de Opdrachtgever.
6.1.3	De Opdrachtnemer dient Piloten beschikbaar te stellen met topografische bekendheid met de Nederlandse FIR.
6.1.4	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat het Pilotenteam een zodanige omvang heeft en per de Startdatum behoudt, dat de Vliegoperatie te allen tijde 24/7 kan worden uitgevoerd in diensten van 07:00–19:00 uur en 19:00–07:00 uur, met inachtneming van alle wettelijk geldende eisen (waaronder die inzake werk- en rusttijden), waarbij het dienstrooster van de Piloten gelijk is aan dat van de HTCM-ers.
6.1.5	Vervallen
6.1.6	De in eis 6.1.4 genoemde dienstpatronen zijn exclusief ongeplande overuren, Vluchtvoorbereiding en overdrachtstijd.
6.1.7	De Opdrachtnemer spant zich maximaal in om het aantal personele wisselingen in het Pilotenteam tot een minimum te beperken. Het in eis 6.1.4 genoemde Pilotenteam is zo compact (tot maximaal 10 Piloten) mogelijk van omvang om 24/7 in de Helikopterdienstverlening te kunnen voorzien (incl. uitval, ziekte personeel).
6.1.8	De Opdrachtnemer stelt de Chief Pilot, uiterlijk op het daartoe in de Overeenkomst genoemde moment, ter instemming voor aan de Opdrachtgever.
6.1.9	De Opdrachtgever kan de Opdrachtnemer verzoeken om een Piloot te vervangen, indien de Opdrachtgever daartoe aanleiding ziet. De Opdrachtnemer zal dit verzoek niet op onredelijke gronden weigeren.
6.1.10	De Opdrachtnemer houdt bij het maken van de dienstroosters rekening met de in Nederland geldende regelgeving met betrekking tot werk- en rusttijden.
6.1.11	De Opdrachtnemer dient een vaste Chief Pilot, die de Nederlandse taal in woord en geschrift (niveau C2 volgens het Europees referentiekader CEFR) beheerst, in te zetten en beschikbaar te laten zijn voor maandelijks managementoverleg bij de Helikopter Unit van de Opdrachtgever.
6.1.12	De Piloten die worden ingezet door de Opdrachtnemer hebben aantoonbare ervaring met HEMS operaties of vergelijkbare operaties ¹ minimaal conform daartoe geldende wet- en regelgeving.

¹ Onder vergelijkbare operaties verstaat de Opdrachtgever: ervaring opgedaan met SAR-operaties en defensie operaties.

6.1.13	De Piloten die worden ingezet door de Opdrachtnemer zijn bevoegd om de Helikopter te tanken. Zie ook eis 2.1.9.
6.1.14	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat zijn Piloten, de Uniforme Kleding draagt. De Opdrachtgever levert deze Uniforme Kleding.
6.1.15	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat alle door of namens haar in te zetten medewerkers of Derde(n) die worden ingezet op de Helikopterstandplaats, voldoen aan de screeningseisen en regelgeving zoals het Ministerie van Defensie dat vereist, zie ook eis 2.1.9.

6.2 Eisen met betrekking tot opleiding en training

6.2.1	De Opdrachtnemer dient zorg te dragen voor de opleiding van de Cockpit Crew conform de EASA regelgeving: EASA Regulation Air Operations Annex V Part-SPA, waaronder maar niet uitsluitend: • GM1 SPA.NVIS.130(f) Crew requirements • GM1 SPA.EMS.130(f)(1) Crew Requirements • AMC1 SPA.EMS.130(f)(1) Crew Requirements • AMC2 SPA.EMS.130(f)(1) Crew requirements.
6.2.2	De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat de Cockpit Crew door een Approved Training Organisation wordt opgeleid.
6.2.3	De Opdrachtnemer betreft de vaste Medisch Passagiers bij de CRM training voor de Cockpit Crew. Bij aanvang van de Vliegoperatie betreft dit 13 Medisch Passagiers.
6.2.4	Bij de door of namens Opdrachtnemer te verzorgen CRM trainingen wordt de Nederlandse taal als spreektaal gehanteerd en wordt onderwijsmateriaal zo veel als mogelijk in de Nederlandse taal verstrekt.
6.2.5	De Opdrachtnemer stelt de Ambulancehelikopter en Piloten beschikbaar voor door de Opdrachtgever aan de HTCM-ers en Medisch Passagiers te verzorgen medische training(en).

6.3 Eisen met betrekking tot Vergunningen gedurende de gehele contractperiode

6.3.1	De Opdrachtnemer dient gedurende de looptijd van de Overeenkomst te voldoen aan de geldende nationale, Europese, en internationale wet- en regelgeving, normen en richtlijnen die van toepassing zijn op het vliegen onder HEMS condities. Bij Inschrijving verklaart Inschrijver te voldoen aan de in deze eis opgenomen bepaling en bevestigt dat door invullen en meezenden van de conformiteitsverklaring (Standaardformulier G bij het Beschrijvend Document) bij Inschrijving.
--------------	---

6.4 Eisen met betrekking tot kwaliteit en veiligheid

6.4.1	De Opdrachtnemer houdt zich aan alle eisen met betrekking tot kwaliteit en veiligheid, zoals vereist in de AOC.
6.4.2	De Opdrachtnemer dient op eerste verzoek de audit rapportages, met een internationale certificeringsnorm, van de jaren 2022 en 2023 en 2024 te overhandigen.
6.4.3	De Opdrachtnemer dient een hygiëneplan, conform aanwijzingen in de geldende Landelijk Protocol Ambulancezorg (LPA), te hebben met betrekking tot desinfectie van de Ambulancehelikopter na transport van met besmetting verdachte patiënten. Dit plan dient uiterlijk 6 maanden voor Startdatum worden overgelegd zonder verzoek van Opdrachtgever. op eerste verzoek overgelegd te worden.
6.4.4	De Opdrachtnemer ondersteunt en adviseert de Opdrachtgever op het gebied van de veiligheid op de Helikopterstandplaats, algemene veiligheidsvraagstukken, luchtvaartongevallen en risico analyses.

7. Overige eisen aan de Helikopterdienstverlening

7.1 Eisen met betrekking contractmanagement

7.1.1	De Opdrachtnemer voorziet de Opdrachtgever per kwartaal elektronisch via internet en per post van managementrapportages in de Nederlandse taal. De inhoud van de managementrapportage is omschreven in Bijlage B6.
7.1.2	De Opdrachtnemer dient een sluitend systeem te hebben om de gevraagde managementrapportage zoals genoemd in eis 7.1.1 te kunnen aanleveren.
7.1.3	Eenmaal per jaar vindt de contractevaluatie en jaarafrekening plaats. Naar aanleiding van deze contractevaluatie wordt de Exploitatievergoeding voor het nieuwe jaar en de daarbij behorende voorlopige deelbetaling(en) (vast en variabel) vastgesteld. Zie voor de jaarlijkse contract evaluatiepunten Bijlage B7.
7.1.4	Tweemaal per jaar hebben de Opdrachtnemer en de Opdrachtgever voortgangsoverleg over operationele zaken. De Opdrachtnemer vaardigt hierbij haar directeur af. De Opdrachtgever en de Opdrachtnemer maken afspraken over de agenda, verslaglegging en planning.
7.1.5	De Opdrachtnemer voorziet de Opdrachtgever jaarlijks aan het begin van jaar Y elektronisch via Internet van een rapportage over ongevals-statistieken die betrekking hebben op jaar X. Deze rapportages geven de ongevals-statistieken weer van incidenten waarbij de Opdrachtnemer betrokken is, alsook de ongevals-statistieken van dezelfde type(s) helikopters die de Opdrachtnemer inzet bij de Helikopterdienstverlening.
7.1.6	De Opdrachtnemer voorziet de Opdrachtgever jaarlijks uiterlijk op 1 april van een financieel economische onderbouwing van het afgelopen kalenderjaar door Standaardformulier K jaarlijks te actualiseren op basis van daadwerkelijke resultaten.

7.2 Overige bepalingen met betrekking tot de samenwerking

7.2.1	De Opdrachtnemer stelt op verzoek van de Opdrachtgever een piloot en een Reservehelikopter (of Mockup helikopter) beschikbaar voor nader te bepalen demonstratiedoeleinden tot een maximum van 5 dagen per jaar met een aankondigingstermijn van minimaal 3 maanden.
7.2.2	De Opdrachtnemer maakt op verzoek van de Opdrachtgever middels een eigendomsbewijs duidelijk wie de eigenaar is van de Ambulancehelikopter en de Vervangende Ambulancehelikopter.
7.2.3	Opdrachtnemer voert de Opdracht voor het beschikbaar stellen, inzetten en onderhouden van de Helikopterdienstverlening ten behoeve van Ambulancezorg uit namens de Opdrachtgever: 'RAV Fryslân', ter invulling van de wettelijke taak van Opdrachtgever die als Regionale Ambulancevoorziening belast is met de uitvoering van Ambulancezorg in de relevante regio(s). Dat betekent dat de Opdrachtnemer gedurende de Overeenkomst uitvoering geeft aan de Opdracht, op zodanige wijze dat haar houding en gedragingen (zoals publicaties, advertenties, en mogelijke andere uitingen) naar de buitenwereld dat beeld uitdraagt, in afstemming met en met goedkeuring van Opdrachtgever, mede in overeenstemming met artikel 16.2 van de Overeenkomst.

Bijlagen

B1 Randvoorwaarden en huisregels Ministerie van Defensie

De Opdrachtnemer dient over aantoonbare luchtwaardige vliegtuigen en over aantoonbare gekwalificeerde bemanning te beschikken.

Beschikbare gegevens

Voor het verzoek om medegebruik zal door de Opdrachtnemer in ieder geval de volgende gegevens moeten worden aangeleverd:

- volledige gegevens van de Opdrachtnemer
- periode waarvoor de aanvraag geldt
- aard van het medegebruik zoals soort vluchten (starten, landen, risicoprofiel etc.)
- verwachte aantallen vliegbewegingen op jaarbasis
- verwachte operating hours
- verwachte aantal landingen en starts
- type helikopter(s) en toegepast type motoren
- bewijs van registratie van de helikopter(s)
- goedgekeurd Callsign

Toegangsbeheer

Personeel van de Opdrachtnemer dat toegang moet hebben tot de vliegbasis dient te beschikken over een geldige Nederlandse Verklaring Omtrent het Gedrag Natuurlijke Personen (VOG NP), afgegeven door het Ministerie van Justitie en Veiligheid/Afdeling Justitie. De screening vindt plaats op basis van door Het Ministerie van Defensie /Vliegbasis bepaalde criteria.

Regels rondom tanken

Piloten dienen op de Helikopterstandplaats de Ambulancehelikopter zelf af te tanken. Voor de start van de Vliegoperatie dienen zij met goed gevolg een beperkte opleiding af te ronden, waarmee zij bevoegd zijn tot het aftanken van de helikopter op militair terrein.

Huisregels

Personeel van de Opdrachtnemer dienen zich te houden aan door of namens de Commandant Vliegbasis gegeven aanwijzingen en opdrachten die gelden op het militair terrein.

B2 Checklist geldende Nederlandse en Europese regelgeving en vereiste vergunningen, certificaten en erkenningen

Let op: deze bijlage is bedoeld als niet-uitputtend overzicht van (onder meer) relevante wet- en regelgeving. Het is de verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer om zich te vergewissen van alle voor de uitvoering van de Opdracht door hem in acht te nemen wet- en regelgeving en om hieraan te voldoen. De bijlage geeft daarnaast bindende voorschriften voor momenten waarop vergunningen, certificaten, erkenningen en andere documenten aan de Opdrachtgever moeten worden voorgelegd.

Documenten	Document meezenden bij Inschrijving	Datum afleveren document	Op verzoek aanleveren
Exploitatievergunning			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever
Air Operator Certificate (AOC) met HEMS en NVIS approval			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever
Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) certificate			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever
Bedrijfserkenning PART-145			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever
Approved Training Organisation (ATO) certificate			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever
Registratienummer alle in te zetten (Vervangende) Ambulancehelikopter(s)		Tijdens de implementatieperiode, vóór de Tussentijdse Mijlpaal van artikel 3.5 Overeenkomst	
Eigendomsbewijs (zie eis 7.2.2)		Tijdens de implementatieperiode, vóór de Tussentijdse Mijlpaal van artikel 3.5 Overeenkomst	
Beschikking medegebruik militaire velden (Ministerie van Defensie)		Tijdens de implementatieperiode, tijdig binnen de Implementatietermijn, in ieder geval vóór Startdatum Vliegoperatie	
CAT A performance Class 1 certificate EASA	x		
Certificate Medical Equipment EASA ten aanzien van alle relevante onderdelen van de configuratie van de Cabine/(Vervangende) Ambulancehelikopter	x		
CV's en benodigde certificaten/ opleidingsdocumenten van de bij Geschiktheidseis GH5 opgegeven Piloten			Na Inschrijving, 3 Werkdagen na verzoek Opdrachtgever

CV's en benodigde certificaten/ opleidingsdocumenten van de nog niet bij Geschiktheidseis GH5 opgegeven Piloten		Vóór de deadline genoemd in artikel 3.7 sub (ii) van de Overeenkomst	
Callsign goedkeuring ICAO		Tijdens de implementatieperiode, tijdig binnen de Implementatietermijn, in ieder geval vóór Startdatum Vliegoperatie	
Verklaring Omtrent Gedrag van de bij Inschrijving in het kader van Geschiktheidseis GH5 opgegeven Piloten		Binnen 3 maanden na Contractdatum	
Verklaring Omtrent Gedrag van de overige Piloten die vanaf de Startdatum zullen worden ingezet		Vóór de deadline genoemd in artikel 3.7 sub (ii) van de Overeenkomst	
Overeenkomsten Belangrijke Derden (zie eis 2.2.2)		Binnen 1 maand na Contractdatum	
Overeenkomsten Overige Derden (zie eis 2.2.2)		Tijdens de implementatieperiode, tijdig binnen de Implementatietermijn, in ieder geval vóór Startdatum Vliegoperatie	
Goedkeuring NIPV uitvoering Ambulancehelikopter (zie eis 3.1.17)			x
Noise Statement (zie eis 3.1.18)	x		
Audit rapportages (zie eis 6.4.2)			Op eerste verzoek na Contractdatum
Hygiëneplan (zie eis 6.4.3)		Tijdens de implementatieperiode, uiterlijk 6 maanden voor Startdatum tijdig binnen de Implementatietermijn, in ieder geval vóór Startdatum Vliegoperatie	

B3 Landingsplaatsen zoals o.a. bedoeld in eis 3.1.18 en eis 3.1.22

Helihaven Vlieland	Havenweg, Vlieland
Helihaven Terschelling	Kallandspad, Midsland
Luchthaven Ameland (EHAL)	Strandweg, Hollum
Helihaven Schiermonnikoog	Veerweg, Schiermonnikoog
Texel International Airport	Postweg, Texel
Antonius Ziekenhuis Sneek	Bolswarderbaan 1, Sneek
Vliegbasis Leeuwarden (EHLW)	Keegsdijkje 7, Leeuwarden
Frisius MC Leeuwarden (daklocatie)	Henri Dunantweg 2, Leeuwarden
UMCG Groningen (daklocatie)	Hanzeplein 1, Groningen

B4 Eisen aan de binnenruimte van de Cabine

De Cabine van de Ambulancehelikopter is ergonomisch zo vormgegeven dat Ambulancezorg kan worden uitgevoerd. Een patiënt moet half zittend in de Ambulancehelikopter kunnen worden vervoerd. Tijdens de vlucht moet de patiënt van top tot teen benaderbaar zijn voor onderzoek en behandeling.

Omdat patiënten-behandeling volgens de geldende Landelijke Protocolen Ambulancezorg mogelijk moet zijn moet de Cabine qua inrichting en in grootte voldoen aan een aantal eisen en maten.

De werkruimte rond de brancard moet tenminste voldoen aan de HEMS norm zoals aangegeven in NEN-EN 13718-2: (en).

De *basisopstelling* moet zijn:

- 1 brancard met daarop de patiënt
- 1 stoel aan het hoofdeinde in het verlengde van de brancard op armlengte afstand van de brancard, om tijdens een reanimatie adequaat te kunnen beademen
- tenminste 1 stoel links of rechts naast de brancard. Deze stoel moet verschuifbaar en draaibaar zijn om de positie t.o.v. de patiënt te kunnen instellen (met name van belang tijdens reanimaties). Ook hier is een armlengte afstand van toepassing
- 1 stoel kan naast de stoel aan het hoofdeinde of eveneens naast de brancard worden geplaatst en dient ook verschuifbaar en draaibaar te zijn
- apparatuur en behandelmiddelen moeten op zodanig wijze aan de wanden rondom de brancard gemonteerd te zijn dat aflezing en bediening op mogelijk is. Het bevestigingssysteem moet luchtvaart gecertificeerd zijn.
- Visuele alarmen van de medische apparatuur moeten vanaf tenminste 1 stoel te zien zijn.
- Rondom de brancard moet verlichting met een verlichtingssterkte van minimaal 300 lux en een kleurentemperatuur tussen 3800 en 4300 K aangebracht zijn.
- De rest van de Cabine dient verlicht te kunnen worden met een verlichtingssterkte van minimaal 50 lux.

De *grootte van de Cabine* dient te voldoen aan de volgende maten:

- volume Cabine minimaal 5,7 m³
- vloeroppervlak Cabine minimaal 4,5 m²
- over een lengte van minimaal 1,90 meter vanaf het begin van de Cabine bedraagt de minimale hoogte² van de Cabine 1,20 meter. Deze minimale hoogte moet het onderzoeken en behandelen van de patiënt van zijn kruin tot zijn knieën eenvoudig mogelijk maken. De rest van het lichaam van de patiënt, vanaf zijn kniehoogte tot zijn voeten, moet visueel en op de tast te inspecteren zijn
- Op de stoelen naast de brancard en aan het hoofdeinde ervan moet rechtop gezeten kunnen worden

² Voor deze minimale hoogte geldt: deze wordt bepaald door de grootste afstand tussen vloer en plafond.

B5 Uitrusting Ambulancehelikopter

Onderdeel	Gewicht [kg]	Laadcapaciteit
Corpuls 3	8,8	Maximale vermogen opname. (gebruik apparaat incl. acculading) 100 Watt. Bron: Handleiding corpuls 2.1, Blz 292.
MTC-corpuls rugzak met inhoud	11	
2x Oxylator (incl. Hamilton houder)	1	
Beademingsballon + accessoires volw+ kind	1	
Braun pomp	1,9	Het werken van het toestel op een externe voedingsbron mag alleen gebeuren bij een voertuig met een spanning van 12-15 V – 15 Watt. Bron: Handleiding Braun Spuitpomp Pilot C. Blz 16.
verbandtas	0,6	
boussignac+ andere vent. spullen	0,6	
ampullen houder vast	*	
Partusset	0,4	
kindertas	6,7	
spoedtas	10,4	
Tecc tas met inhoud	3,1	
zuurstoftas	8,9	
spalken + pomp	3,9	
handschoenen twee maten	1,2	
EDAZ tablet (incl. oplaadkabel)	1,5	
mondvoorraad+ water	*	
thermal aid set	1,5	
spuiten, naalden, doppen, infuusnaalden	*	
elastomul, pleisters	*	
infuussystemen	*	
infusen 2 x RL	1	
burnshields (plat neerleggen)	1,5	
onsteriele gazen	*	

PBM set	0,4	
GHOR setje (gewondenkaarten, groene hes)	1,1	
2 dekens en lakens	4,5	
Vacuumatras (incl. headhugger)	10,0	
hoofdkussen	*	
desinfectans pompje	*	
SAD (LMA/iGel)	0,5	
tube's/intubatiebestek/veterband	0,8	
prullenbak	*	
naaldencontainer	*	
uitzuigslangen	*	
zaklantaarn streamlight (2 x)	*	12 V x 1 Amp. = 12 Watt (per streamlight. Bron: http://www.streamlight.com/static/document/fact_sheet/226.pdf
traumaschaar	*	
3 zuurstofflessen	8,4	
Uitzuigunit (type: Weinmann accuvac rescue)	5,0	
Gehoorbescherming (earmuffs, earplugs)	*	
Totaal van niet-gewogen klein materiaal (aangeduid met *)	2,0	
Totaal	97,7	

B6 Managementrapportage

De per kwartaal op te leveren Managementinformatie bevat minimaal de volgende gegevens:

- Vliegreuen onderverdeeld in dag en nacht (conform UDP)
 - Onderverdeling vliegminuten in:
 - Daadwerkelijke patiëntgebonden vliegminuten. Definitie samen met de Opdrachtnemer uitschrijven.
 - Onderhoud/Maintenance
 - Training/check
 - Demo's
 - Technisch (tanken)
 - Ferry (naar onderhoudsplaats)
 - Interklinisch vervoer (vervoer tussen ziekenhuizen)
 - Oproepen via Meldkamer Noord-Nederland onderverdeeld in dag en nacht (conform UDP)
 - Cancels, aantallen
 - Cumulatief jarenvergelijk
 - Registratie tijd tussen de oproep van Meldkamer en Airborne zijn
 - Percentages Downtime en Uptime vanwege:
 - Weer
 - Techniek
 - Personeel
- Deze percentages moeten worden berekend aan de hand van de in Bijlage B9 genoemde berekeningswijze.
- Rolling Average Uptime (conform UDP)
 - Dag
 - Nacht

B7 Jaarlijkse contract-evaluatiepunten

Onderstaande gegevens dienen door Opdrachtnemer jaarlijks te worden aangeleverd, zodat zij kunnen worden besproken tijdens de jaarlijkse contract-evaluatie afspraak.

- Exploitatievergoeding;
- Korting op exploitatievergoeding (zoals bijvoorbeeld Inkomsten reclameboodschap)
- Vaste kosten:
 - Personele kosten
 - Lonen Piloten
 - Scholing en training Piloten
 - Scholing en training HTCM-er
 - Scholing en training overige leden van Helikopterteam
 - Overheadkosten
 - Personele kosten administratiebureau
 - Materiele kosten bureau
 - Overige kosten bureau
 - Materiele kosten
 - Leasekosten
 - Aanschaf en afschrijving Ambulancehelikopter
 - Aanschaf en afschrijving Vervangende Ambulancehelikopter
 - Verzekering
 - Overige kosten
 - Rentekosten
 - Resterende kosten (verdiscontering van de volgende kosten):
 - Kosten verbonden aan onderzoek naar de uitbreiding van de bestaande GPS-naderingsprocedure (zie Programma van Eisen eis 2.1.10);
 - Implementatiekosten
- Variabele kosten:
 - ATC
 - Landingsgelden
 - Brandstof
- Winstmarge/ rendement

B8 Vervallen

B9 Berekening Downtime en Uptime

Downtime

Downtime wordt in minuten gemeten vanaf het moment waarop de Piloot de Vliegoperatie afmeldt bij de Meldkamer (op rood gaan) tot het moment waarop de Piloot de Vliegoperatie weer aanmeldt bij de Meldkamer (op groen gaan).

De Piloot registreert de momenten van 'op rood gaan' en 'op groen gaan' in het registratiesysteem van de Opdrachtgever. De Opdrachtgever heeft toegang tot deze registratie en kan deze dus controleren. Daarnaast kan de Opdrachtgever, als controlemiddel, steekproefsgewijs, zelf een tijdregistratie van 'op rood gaan' en 'op groen gaan' bijhouden en deze vergelijken met de registratie door de Piloot.

De Downtime en Uptime worden op maandbasis gemeten en per drie maanden gerapporteerd. De Rolling Average geeft een gemiddelde Uptimepercentage weer van zes aaneengesloten maanden.

Downtime wordt onderscheiden in:

I. Opdrachtnemer Downtime: Downtime als gevolg van:

- a) niet-inzetbaarheid van de Ambulancehelikopter vanwege technische reden en/of;
- b) niet-inzetbaarheid van de Piloot (opleiding, ziekte, personeelsgebrek, staking, etc.) en/of;
- c) een andere reden die voor risico van de Opdrachtnemer komt (zoals het verplicht aan de grond houden van het door de Opdrachtnemer ingezette type helikopter).

II. Vliegoperationele Downtime: Downtime als gevolg van: het niet kunnen/mogen uitvoeren van de Vliegoperatie vanwege

- a) weersomstandigheden en/of;
- b) het ontbreken van toestemming van de luchtverkeersleiding.

III. Opdrachtgever Unit Downtime: Downtime als gevolg van:

het niet kunnen/mogen uitvoeren van de Vliegoperatie vanwege

- a) beperkte beschikbaarheid van de Helikopterstandplaats en/of;
- b) niet-inzetbaarheid van de HTCM-er en/of;
- c) niet-inzetbaarheid van de Medisch Passagier en/of;
- d) een andere reden die voor risico van de Opdrachtgever komt.

Uptime

Uptime wordt in minuten gemeten vanaf het moment waarop de Piloot de Vliegoperatie aanmeldt bij de Meldkamer (op groen gaan) tot het moment waarop de Piloot de Vliegoperatie weer afmeldt bij de Meldkamer (op rood gaan).

De Piloot registreert de momenten van 'op rood gaan' en 'op groen gaan' in het registratiesysteem van de Opdrachtnemer. Opdrachtgever heeft toegang tot deze registratie en zal deze registratie controleren. Daarnaast kan Opdrachtgever, als controlemiddel, steekproefsgewijs, zelf een tijdregistratie van 'op rood gaan' en 'op groen gaan' bijhouden en deze vergelijken met de registratie door de Piloot.

Rapportage

De Downtime- en Uptime percentages worden op maandbasis gemeten en per drie maanden gerapporteerd. De Rolling Average geeft een gemiddelde Uptime-percentages weer van zes aaneengesloten maanden.

B10 Lijst met checks ten behoeve van Opleveringstest.

Deze bijlage is separaat toegevoegd aan het Aanbestedingsplatform.