



Nota van Inlichtingen - Questions and answers

Rijksdienst Caribisch Nederland

Bezoekadres - Visiting address

APNA gebouw
Kaya International z/n
Kralendijk, Bonaire
Caribisch Nederland

Meer informatie - more information

aanbesteding@rijksdienstcn.com

BIJLAGE - ANNEX

B

Omschrijving -

ARFF Crashtender

Kenmerk - Charasteristic

PR16768

Dit is de "Nota van Inlichtingen" waarin de gestelde vragen van geïnteresseerde Inschrijver(s), naar aanleiding van de offerteaanvraag d.d. 22 september 2025 inzake "ARFF Crashtender t.b.v. Brandweerkorps Caribisch Nederland", beantwoord worden.

These are the "Questions and Answers" in which the questions posed by interested Tenderers, in response to the request for quotation dated 22 September 2025 regarding "ARFF Crashtender for the Caribbean Netherlands Fire Brigade", are answered.

1	Vraag	In uw offerte aanvraag, vermeld u dat de te vervangen CT ingeruild zou moeten worden, is dit onderdeel van de offerteaanvraag? Zo ja, kunt u meer informatie over deze CT informeren? Merk, capaciteit, conditie etc,
	Antwoord	In de Offerteaanvraag staat geschreven "De BKCEN onderzoekt momenteel of de te vervangen CT ingeruild dient te worden of dat er nog een bestemming binnen de organisatie van BKCEN is". BKCEN heeft nog geen beslissing genomen omtrent inruil en zal daar pas in een later stadium op terugkomen, derhalve is dit geen onderdeel van de offerteaanvraag.
	Question	In your quote request, you state that the CT to be replaced needs to be traded in. Is this part of the quote request? If so, can you provide more information about this CT? Brand, capacity, condition, etc.
	Answer	The Request for Proposal states, "BKCEN is currently investigating whether the CT to be replaced should be traded in or whether there is still a destination within BKCEN's organization." BKCEN has not yet made a decision regarding trade-in and will return to this at a later stage, therefore, this is not part of the Request for Proposal.

2	Vraag	Gaat u mee akkoord met de volgende betalingsconditie: -50% aanbetaling (tegen bankgarantie) -20% voortgangsfacturering (tegen bankgarantie) -30% eind factuur na oplevering op Bonaire
	Antwoord	De BKCEN is akkoord met uw voorstel op voorwaarde dat de 20% "voortgangsfacturering met bankgarantie" bij inspectie (afname) van het voertuig zal gelden en niet gelijktijdig met de 50% aanbetaling.
	Question	Do you agree to the following payment terms: -50% deposit (against a bank guarantee) -20% progress invoice (against a bank guarantee) -30% final invoice after delivery on Bonaire
	Answer	The BKCEN agrees to your proposal on the condition that the 20% "progress billing with bank guarantee" will apply upon vehicle inspection and not simultaneously with the 50% down payment.

3	Vraag	Bumper to Bumper garantie: u vermeld --Na de "Bumper tot bumper" garantieperiode delen we in alle gevallen maximaal 3 jaar lang de kosten van reparaties--- als wij 5 jaar garantie aanbiedt, betekent dit dat wij na 5 jaar garantieperiode 3 jaar nog 50% reparatiekosten moeten delen? En als wij 8 jaar garantie geven? dan komt nog 3 jaar 50% kosten reparaties voor onze rekening? Totaal 11 jaar garantie?
	Antwoord	Bij een garantieperiode langer dan 5 jaren vervalt de eis van de drie (3) jaar 50% deling van de reparatiekosten en vult deze, definitief, als volgt in: 5 jaar: 3 jaar 50% reparatiekostendeling 6 jaar: 2 jaar 50% reparatiekostendeling 7 jaar: 1 jaar 50% reparatiekostendeling 8 jaar: 0 jaar 50% reparatiekostendeling
	Question	Bumper-to-Bumper Warranty: You state: "After the bumper-to-bumper warranty period, we will share the cost of repairs for a maximum of 3 years in all cases. If we offer a 5-year warranty, does this mean we still have to share 50% of the repair costs for 3 years after the 5-year warranty period? And if we offer an 8-year warranty, will we still be responsible for 50% of the repair costs for another 3 years? A total of 11 years of warranty?"
	Answer	For a warranty period longer than 5 years, the requirement for a three-year 50% repair cost sharing requirement is waived and is finalized as follows: 5 years: 3 years 50% repair cost sharing 6 years: 2 years 50% repair cost sharing 7 years: 1 year 50% repair cost sharing 8 years: 0 years 50% repair cost sharing

4	Vraag	Wat punt 5 betreft, wanneer wordt verwezen naar Bijlage 3 om te reageren op de sub-gunningscriteria? "Hieronder vindt u de tabel met hoe dit zal worden toegekend op basis van de respons." We willen alleen bevestigen of dit punt wordt toegekend op basis van de respons/verklaring op alle optionele/aanvullende vereisten die in Bijlage 1 worden genoemd als "Zou moeten". Zo niet, naar welke reacties verwijst dit punt dan? En of dit een exact criterium is voor wat als uitstekend wordt beschouwd of puur naar het oordeel van de beoordelingscommissie.
	Antwoord	De "Binaire wensen" verwijzen naar Bijlage 1. Voor elke "should" die u uitvoert, ontvangt u 10 punten. Bijlage 3 gaat over het beantwoorden van de sub-gunningscriteria genoemd in hoofdstuk 3, die door een beoordelingscommissie worden gevalideerd.
	Question	On the Point 5 when is reference to use the document Appendix 3, to respond to the sub-award criteria, and below this is the table on how will this will be graded based on the response. We will just want to confirm if this point will be awarded bases on the response/declaration to all the optional/additional requirement mention in Annex 1 AS "Should". If not to what responses is this point referring to. And if this a exact criteria on what is consider excellent or is purely to the opinion of the assessment committee
	Answer	The "Binary wishes" refer to Annex 1. For each "should" implemented you receive 10 points. Appendix 3 is about answering the sub-award criteria mentioned in chapter 3, which will be validated via an assessment committee
5	Vraag	Wat betreft de financiële en economische draagkracht, kunt u bevestigen hoe het betalingsproces verloopt als we geen aanbetaling vereisen?
	Antwoord	Indien niet gewenst: 100% met levering op plaats (DAP land-stad-afleveradres).
	Question	On the Financial and economic capacity requirement, kindly confirm how would be the payment process if we do not require any down payment.
	Answer	If not required: 100% with delivery at place (DAP country-city-delivery address).
6	Vraag	Welke documenten vraagt u op om te registreren?
	Antwoord	U kunt hiervoor hoofdstuk 2 raadplegen. De gevraagde documenten staan vermeld in de RFQ, hoofdstuk 7.
	Question	To register what documents do you request?
	Answer	For this you can consult chapter 2. The requested documents are listed in the RFQ, chapter 7.
7	Vraag	Zijn er speciale procedures of documenten als het een internationaal bedrijf is?
	Antwoord	Er wordt niet afgeweken van de eisen in de RFQ, maar lees deze aandachtig door. U moet bijvoorbeeld voldoen aan hoofdstuk 2 en 3 van de RFQ en de gevraagde documenten aanleveren conform hoofdstuk 7.
	Question	Any special procedure or documents if it's an international company?
	Answer	There is no deviation else than the requirements in the RFQ, but read it carefully. Eg, you have to comply to chapter 2 and 3 of the RFQ and deliver the requested documents as per chapter 7.
8	Vraag	De specificatie vermeldt Chem-guard Purple K, wat verwijst naar een specifiek merk. Wij verzoeken u vriendelijk een gelijkwaardig merksysteem met vergelijkbare specificaties te accepteren.
	Antwoord	Elk equivalent met vergelijkbare specificaties is mogelijk. Datasheets, vooraf ingediend, moeten echter de gelijkwaardigheid aantonen.
	Question	The specification mentions Chem-guard Purple K, which refers to a specific brand. We kindly request that you accept an equivalent brand system with similar specifications.
	Answer	Any equivalent with similar specification is possible. However datasheets, prior submitted, have to prove equivalence.

9	Vraag	We hebben vastgesteld dat de chassisspanning is gespecificeerd als 12 volt. Het elektrische systeem van 24 volt biedt echter betere prestaties en betrouwbaarheid voor zware toepassingen. Daarom verzoeken we u vriendelijk om voor een 24 volt-systeem te kiezen.
	Antwoord	In de eisen stellen we een 24V-systeem voor. Zoals vermeld in die eisen (bijlage 1) vereisen we op bepaalde punten (bijvoorbeeld de cabine) 12V, welke besproken zal worden tijdens de bouwvergadering.
	Question	We observed that the chassis voltage is specified as 12 volts. However, the 24-volt electrical system, which offers better performance and reliability for heavy-duty applications. Therefore, we kindly request you to accept 24-volt system.
	Answer	In the requirements we state a 24V system. As mentioned in those requirements (Annex 1) we require 12V at certain points (e.g. the cabin) which will be discussed in the builders meeting.

10	Vraag	U eist een "high performance ventilation fan", wij verzoeken u tevens een ventilator op accu of op brandstofmotor gedreven toe te staan.
	Antwoord	Wij staan geen brandstofmotor gedreven ventilator toe, een accu aangedreven ventilator is een acceptabel alternatief, als ook een elektrische ventilator.
	Question	You require a "high-performance ventilation fan"; we also request that you allow a battery-powered or fuel-powered fan.
	Answer	We do not allow fuel engine driven fans, a battery driven fan is an acceptable alternative next to an electrical fan.

11	Vraag	U eist dat aan de zijkant van het voertuig nabij de instap van de cabine een controle lamp wordt geplaatst ter controle of de walvoeding van het voertuig is aangesloten. Wij gaan ervanuit dat plaatsing van deze controlelamp nabij de stekker aansluiting in het voertuig als gelijkwaardig alternatief kan worden beschouwd. Wij bieden een oplossing dat bij starten van het voertuig de stekker automatisch wordt uitgeworpen waardoor u geen risico heeft dat bij uitrijden van de kazerne, de stekker in het voertuig blijft zitten. Wij verzoeken u deze oplossing tevens toe te staan.
	Antwoord	Indien aantoonbaar gelijkwaardig, is dit akkoord. De automatische eject is overigens volgens het PvE reeds een eis (Battery conditioner 1).
	Question	You require that an indicator light be placed on the side of the vehicle near the cabin entrance to check whether the vehicle's shore power is connected. We assume that placing this indicator light near the vehicle's plug connection can be considered an equivalent alternative. We offer a solution that automatically disconnects the plug when the vehicle is started, eliminating the risk of the plug remaining in the vehicle when driving away from the station. We request that you also permit this solution.
	Answer	If demonstrably equivalent, this is approved. Incidentally, automatic ejection is already a requirement according to the specifications (Battery conditioner 1).

12	Vraag	Voor wat betreft "lights and reflectors comply with Federal Motor Vehicle Safety Standard", gaan wij ervanuit dat European standards als evenredig worden beschouwd
	Antwoord	Deze wordt als evenredig beschouwd, derhalve akkoord.
	Question	Regarding "lights and reflectors comply with Federal Motor Vehicle Safety Standard", we assume that European standards are considered proportionate.
	Answer	This is considered proportionate, therefore approved.

13	Vraag	U schrijft een "discharge relief controller" te willen hebben. Onze aanname is dat u hier een drukreducer mee bedoelt. Is onze aanname juist? Zo ja, op welke druk dient deze reduceer af te regelen? Zo niet, kunt u ons dan meer inzicht geven wat u hiermee bedoelt?
	Antwoord	Nee, indien u verwijst naar structural operators panel lid 4, dan wordt hiermee bedoeld dat de discharge relief controller aan de uitgang (discharge) van de pomp, de druk meet en opent een bypass of ontlastklep als de druk te hoog wordt. Dit voorkomt dat de druk plotseling stijgt als bijvoorbeeld een straalpijp sluit. Dit is een veiligheidsvoorziening.
	Question	You write that you want a "discharge relief controller". We assume you mean a pressure reducer. Is our assumption correct? If so, what pressure should this reducer be set to? If not, could you give us more insight into what you mean?
	Answer	No, if you're referring to structural operators panel section 4, this means that the discharge relief controller at the pump outlet (discharge) measures the pressure and opens a bypass or relief valve if the pressure becomes too high. This prevents a sudden pressure increase if, for example, a nozzle closes. This is a safety feature.

14	Vraag	U vraagt om een "1,5" discharge pressure gauge". Wij kunnen uit het programma van eisen niet opmaken op welke leiding deze drukmeter dient te worden voorzien. Kunt u ons hier inzicht in geven?
	Antwoord	Excuus, de genoemde afmeting 1.5" is een schrijffout. Alle uitlaatleidingen van het pompsysteem moeten zijn voorzien van een 2.5" drukmeter/gauge waarmee de druk in de betreffende uitlaatleiding direct en duidelijk kan worden afgelezen.
	Question	You're requesting a "1.5" discharge pressure gauge. We can't determine from the requirements which pipe this pressure gauge should be installed on. Could you please provide us with more information?
	Answer	Apologies, the stated 1.5" dimension is a typo. All pump system outlet lines must be equipped with a 2.5" pressure gauge that allows for a direct and clear reading of the pressure in the outlet line in question.

15	Vraag	"Roof turret discharge rate acc. ICAO". De volumeflow in ICAO hangt af van het aantal voertuigen dat wordt ingezet. Wij zijn voornemens een monitor toe te passen met een volumeflow van 6.000 L/min. Mocht deze capaciteit voor u niet voldoende zijn verzoeken wij u de volumeflow van de monitor te specificeren in L/min.
	Antwoord	De opdrachtgever (BKCEN) gaat hiermee akkoord.
	Question	"Roof turret discharge rate acc. ICAO". The volume flow rate in ICAO depends on the number of vehicles deployed. We intend to use a monitor with a volume flow rate of 6,000 L/min. If this capacity is insufficient for you, please specify the monitor's volume flow rate in L/min.
	Answer	The client (BKCEN) agrees to this.

16	Vraag	Wij nemen aan dat u alle ""breathing apparatus Dräger PPS7000"" door opdrachtgever worden aangeleverd en geen onderdeel zijn van de levering van opdrachtnemer. In dit geval zal opdrachtnemer alleen zorgen voor de huisvesting van deze materialen in het voertuig. Is onze aanname correct?
	Antwoord	Nee, de opdrachtgever (BKCEN) levert dit niet toe. Wij verwachten een complete levering van toestellen, cilinders en maskers.
	Question	We assume that all "Draeger PPS7000 breathing apparatus" are supplied by the client and are not part of the contractor's delivery. In this case, the contractor will only arrange for the storage of these materials in the vehicle. Is our assumption correct?
	Answer	No, the client (BKCEN) does not supply this. We expect a complete delivery of devices, cylinders, and masks.

17	Vraag	De acceleratietijd van 0 naar 80 km/h is in afwijking ten opzichte van de ICAO. De ICAO schrijft namelijk 40 seconden voor in plaats van de door u geëist 25 seconden. Wij verzoeken u daarom deze eis aan te passen naar een acceleratietijd van 0 naar 80 km/h in 40 seconden zoals de ICAO eis voorschrijft. Voor uw informatie kunnen wij met ons aan te bieden voertuigconcept een acceleratietijd halen van 32 seconden van 0 naar 80km/h. Er is daarnaast geen leverancier welke met een 6x6 crashtender een acceleratie van 25 seconden van 0 naar 80 km/h kan halen.
	Antwoord	Een terechte constatering. Wij veranderen de eis voor de "0 naar 80km/uur" in 40 seconden.
	Question	The acceleration time from 0 to 80 km/h differs from the ICAO requirement. The ICAO prescribes 40 seconds instead of the 25 seconds you require. We therefore request that you adjust this requirement to a 0-80 km/h acceleration time of 40 seconds, as stipulated by the ICAO requirement. For your information, we can achieve an acceleration time from 0 to 80 km/h in 32 seconds with our proposed vehicle concept. Furthermore, no supplier can achieve an acceleration time from 0 to 80 km/h in 25 seconds with a 6x6 crash tender.
	Answer	A valid observation. We're changing the requirement for "0 to 80 km/h" in 40 seconds.

18	Vraag	<p>In ons aan te bieden voertuigconcept is een hydraulisch aangedreven generator een erg complex en dure optie. Wij hebben hiervoor twee alternatieve oplossingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een generator op basis van een verbrandingsmotor welke kan voldoen aan de minimaal geëiste capaciteit van 6kW 2. Een omvormer met een nominale capaciteit van 3kW en een piekcapaciteit van 6kW. Deze oplossing wordt geadviseerd door de leverancier omdat een omvormer geen geluid produceert bij stroomafname en ook niet separaat ingeschakeld hoeft te worden waardoor minder handelingen nodig zijn voor de gebruiker wat ten goede komt tijdens een calamiteit / inzet. <p>Als u alsnog een hydraulisch aangedreven generator noodzakelijk in plaats van voorgesteld alternatieven kunt u ons dan meer inzicht geven waarvoor deze generator strikt noodzakelijk is?</p>
	Antwoord	Een hydraulisch systeem heeft veruit onze voorkeur, maar indien dit niet mogelijk is, is optie 2, een omvormer nominaal 3kW met een piek van 6kW het alternatief. Optie 1 valt af vanwege de verbrandingsmotor.
	Question	<p>In our proposed vehicle concept, a hydraulically driven generator is a very complex and expensive option. We offer two alternative solutions:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A generator based on a combustion engine that can meet the minimum required capacity of 6 kW. 2. An inverter with a nominal capacity of 3 kW and a peak capacity of 6 kW. This solution is recommended by the supplier because an inverter produces no noise when drawing power and does not need to be switched on separately, reducing user intervention, which is beneficial during an emergency/deployment. <p>If you still consider a hydraulically driven generator necessary instead of the proposed alternatives, could you please provide us with more insight into why this generator is strictly necessary?</p>
	Answer	A hydraulic system is by far our preferred choice, but if this isn't possible, option 2, a 3kW nominal inverter with a 6kW peak, is the alternative. Option 1 is out of the question due to the combustion engine.

19	Vraag	Wij willen u erop attenderen dat het laten vervallen van de "Breathing Apparatus" uit de bestuurders-stoel en deze elders te plaatsen in de cabine ten goede komt van de veiligheid en ergonomie. Tijdens rijden met het voertuig is er namelijk kans dat de bestuurder hinder heeft van de draagbanden van de "breathing apparatus" als deze in de stoel geplaatst is. Technisch is er geen uitdaging om de eis te kunnen halen, onze opmerking is een advies om deze eis te overwegen.
	Antwoord	Wij begrijpen uw vraag en kunnen akkoord gaan met plaatsing elders, echter dient de "breathing apparatus" dan in de cabine op een andere plaats dan de bestuurdersstoel geplaatst te worden.
	Question	We would like to point out that removing the breathing apparatus from the driver's seat and placing it elsewhere in the cabin improves safety and ergonomics. While driving, the driver may experience discomfort from the breathing apparatus's straps when it is in the seat. While there is no technical challenge in meeting this requirement, our comment is simply to recommend that you consider it.
	Answer	We understand your request and can agree to placement elsewhere, but the breathing apparatus must then be placed in the cabin in a place other than the driver's seat.

20	Vraag	Wij verzoeken u een extra vragen ronde toe te voegen aan deze aanbesteding.
	Antwoord	Helaas kunnen wij dit verzoek niet honoreren.
	Question	We request that you add an additional round of questions to this tender.
	Answer	Unfortunately, we cannot honor this request.