

Algemene informatie

Aanbesteding: Onderhoud blusboten
Aanbestedende Dienst: Veiligheidsregio Gelderland-Zuid
Referentie: -
Toelichting: -

Vraag en antwoord

Ref.nr. **Onderwerp:**
1 Maximale contractwaarde en verlenging

Vraag:

Is de raming van €225.000 per jaar voor beide regio's gezamenlijk?

Welk concreet maximumbedrag geldt per overeenkomst en voor de totale looptijd, inclusief verlengingen?

Wanneer en volgens welke vooraf vastgestelde criteria wordt besloten over jaarlijkse verlenging na 2032?

Verwijzing: leidraad, §2.5; bijlage 12, artikel 4.

Antwoord:

Dat klopt. De raming van € 225.000 per jaar is voor beide regio's gezamenlijk.

De maximale waarde van de Raamovereenkomsten is jaarlijks gezamenlijk € 337.500,- excl. btw per jaar (verdeelsleutel VRZHZ 1/3 VRGZ 2/3 deel). Voor de totale looptijd (tot 2045) is de maximale waarde van de Raamovereenkomsten € 6.075.000,- (excl. btw en indexeringen).

Aan deze cijfers kunnen geen rechten worden ontleend.

Na de jaarlijkse werfbeurt worden de werkzaamheden geëvalueerd. Het resultaat van deze evaluatie is medebepalend voor het al dan niet gebruik maken van de verlengingsmogelijkheid. De criteria hiervoor zullen voor aanvang van de Raamovereenkomst met Opdrachtnemer worden vastgesteld en vastgelegd in het DAP.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr. **Onderwerp:**

2

Indexering: welke berekening geldt?

Vraag:

De tekst verwijst naar kwartaalcijfers, maar de formule naar maandcijfers. Welke CBS-reeks en referentieperiode zijn leidend?

Hoe moet de aanvraag uiterlijk twee maanden vóór 1 januari worden onderbouwd als het relevante indexcijfer dan nog niet beschikbaar is?

Verwijzing: bijlage 1, eisen 82-83; bijlage 12, artikel 7.

Antwoord:

U dient hier maandcijfers te lezen in plaats van kwartaalcijfers.

Het betreft het laatst vastgestelde CBS prijsindexcijfer Producentenprijsindex; afzetprijzen, bedrijfstak SBI 2008, 2021= 100, C Industrie (zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85771NED>).

Maandcijfers zijn, op basis van ervaring bij de aanbestedende dienst, tijdig beschikbaar. Indien deze niet beschikbaar zijn zal er in overleg het percentage worden vastgesteld.

Zie ook antwoord op vraag 16.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

3

Onderwerp:

Reserveonderdelen en leveringsrisico

Vraag:

Welke reserveonderdelen zijn bij aanvang beschikbaar en welke moeten aanvullend worden aangehouden?

Welke afspraken gelden wanneer voorgeschreven originele onderdelen niet tijdig leverbaar zijn?

Verwijzing: bijlage 1, eisen 19 en 52-57; leidraad, §2.7.

Antwoord:

De reserveonderdelen bij aanvang zijn:

VRGZ: 1 lagerpakket voor de waterjets, 1x impeller en 1x watergeleide kamer.

VRZHZ: 2 scheepsschroeven.

Opdrachtgever en Opdrachtnemer stellen, na gunning, gezamenlijk een Lijst reserve-onderdelen op, voor onderdelen die Opdrachtgever in voorraad houdt en aangehouden moeten worden.

Zie eis 19 (Voor alle werkzaamheden met betrekking tot het onderhoud wordt uitsluitend gewerkt

met OE-onderdelen. Afwijking hierop kan enkel in overleg met de Opdrachtgever).

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
4

Onderwerp:

Onderhoudsfrequentie, doorlooptijd en werkzaamheden door derden

Vraag:

Eis 63 noemt jaarlijkse, tweejaarlijkse en vijfjaarlijkse beurten, terwijl de uitvoeringslijsten een driejaarlijkse kolom bevatten.

Welke frequentie is leidend?

Welke beurten zijn in 2027 vereist, en hoe worden uitloop en extra kosten door aanvullende werkzaamheden of door opdrachtgever ingeschakelde derden behandeld?

Verwijzing: bijlage 1, eisen 22 en 59-63; bijlage 8.

Antwoord:

U dient uit te gaan van een 3-jaarlijkse beurten.

In 2025 hebben de schepen hun 10-jaarlijks beurt en hercertificering gehad.

In 2026 heeft de jaarlijkse onderhoudsbeurt plaatsgevonden. In 2027 moet ook de jaarlijkse onderhoudsbeurt uitgevoerd moeten worden.

Extra kosten door opdrachtgever ingeschakelde derden worden rechtstreeks door derden aan opdrachtgever gefactureerd. Extra kosten door uitloop of aanvullende werkzaamheden worden in overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer bepaald op basis van de tarieven in de inschrijfstaat en kunnen separaat worden gefactureerd. Zie ook eis 81.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Ref.nr.
5

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Onderwerp:

Motoronderhoud: ontbrekende vaste prijsregels

Vraag:

Eis 32 schrijft een vast tarief per type onderhoudsbeurt voor motoren, generatormotoren en keerkoppelingen voor.

Waar moeten deze tarieven worden ingevuld?

Kunt u per vaartuig de beurten specificeren en aangeven hoe de kosten van de verplicht in te schakelen merkdealer worden verrekend?

Verwijzing: bijlage 1, eisen 32–33; bijlage 11.

Antwoord:

Bijlage 11 is aangepast. U dient dit in te vullen bij de regels:

Reguliere onderhoudswerkzaamheden conform Bijlage 8 Uitvoeringslijsten VRGZ

Reguliere onderhoudswerkzaamheden conform Bijlage 8 Uitvoeringslijsten VRZHZ

De beurten zijn gespecificeerd in Bijlage 8 Uitvoeringslijsten. Kosten voor het inschakelen van verplicht in te schakelen merkdealers zijn niet van toepassing.

Zie ook antwoord op vraag 58.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
6

Onderwerp:

Uitleg en training: omvang en vergoeding

Vraag:

Welke instructies en opleidingen worden verwacht, voor hoeveel deelnemers en met welke frequentie? Op welke 'nieuwe elektrische installatie' heeft eis 116 betrekking? Hoe worden voorbereiding, uitvoering en handleidingen vergoed, en verzorgt opdrachtgever de MARAD-instructie voor onze medewerkers?

Verwijzing: leidraad, §2.4; bijlage 1, eis 116.

Antwoord:

Welke opleidingen er worden verwacht is voor Opdrachtgever nu nog niet inzichtelijk.

Bij eventuele nieuwe onderdelen/installaties zal er overleg plaatsvinden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer om te bepalen welke instructies en gebruikershandleiding noodzakelijk zijn.

Tevens zal dan bepaald worden aan hoeveel personen de instructie gegeven gaat worden.

Opdrachtnemer dient op basis van overeengekomen afspraken een indicatieve prijsopgave aan Opdrachtgever ter goedkeuring voorleggen.
Op basis van deze prijsopgave zal er eventueel opdracht verstrekt worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

7

Onderwerp:

Vier uur responstijd en inzet tijdens calamiteiten

Vraag:

Op welke locaties moet binnen vier uur met reparatie worden gestart, inclusief locaties over de Duitse grens?

Welke afspraken gelden bij gelijktijdige storingen, onbereikbare vaartuigen of onveilige omstandigheden?

Worden monteurs uitsluitend op een veilig vrijgegeven werkplek ingezet, en wie verzorgt vervoer naar het vaartuig?

Is het dragen van ademlucht (SOG) een eis ivm werkzaamheden tijdens calamiteiten?

Verwijzing: bijlage 1, eisen 40–44; bijlage 9.

Antwoord:

Het betreft alle locaties binnen de veiligheidsregio's Gelderland-Zuid en Zuid-Holland-Zuid. Locaties buiten deze regio's, bijvoorbeeld over de Duitse grens, worden in overleg gestart.

Bij gelijktijdige storingen, onbereikbare vaartuigen of onveilige omstandigheden wordt in overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer de prioriteit bepaald.

Nee, wij kunnen niet garanderen dat monteurs uitsluitend ingezet gaan worden op een veilig vrijgegeven werkplek. Vanaf een afgesproken opvanglocatie verzorgen wij het vervoer naar het vaartuig.

Nee, het betreft hier geen eis. Dit zal per calamiteit worden bepaald. Zie ook eis 43 (De in te zetten storingsmonteurs beschikken minimaal over de opleiding tot ademluchtdrager), zodat bij een calamiteit waar ademlucht vereist is de storingsmonteur ingezet kan worden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

8

Onderwerp:

Bestaande gebreken en startconditie van de boten

Vraag:

Zijn de in de waterjetcasus genoemde trillingen, slijtage en besturingsstoringen daadwerkelijk bestaande gebreken of fictieve uitgangspunten?

Kunt u actuele inspectierapporten, onderhoudshistorie en openstaande gebreken verstrekken?

Wordt herstel van bestaande gebreken bij aanvang afzonderlijk opgedragen en vergoed?

Verwijzing: bijlage 10, casus Waterjets.

Antwoord:

De in de casus genoemde gebreken zijn fictieve uitgangspunten.

De actuele inspectierapporten, onderhoudshistorie en openstaande gebreken zijn voor de uitwerking van de casus niet relevant. Op dit moment zijn er echter geen openstaande gebreken met betrekking tot de waterjets.

Bij de uitwerking van deze casus wordt van inschrijver gevraagd een Plan van Aanpak 'Waterjet' op te stellen waarin minimaal wordt beschreven hoe hij:

- De casus technisch en organisatorisch benadert.
- Borgt dat kennis en kunde over Rolls#Royce#systemen beschikbaar blijft gedurende de hele contractperiode.
- Continuïteit van het onderhoudsteam garandeert.
- De kwaliteit en beschikbaarheid van (onder)leveranciers waarborgt.
- Beschikbaarheid van cruciale onderdelen zekerstelt.
- De inzet van eigen organisatie, Opdrachtgevers en eventuele derden organiseert.
- Aantoont dat de aanpak bewezen effectief is.
- Aantoont dat de aanpak realistisch uitvoerbaar is en aansluit bij de operationele en organisatorische behoeften van de Opdrachtgevers.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Ref.nr.
9

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Onderwerp:

Vervangend vaartuig: specificaties en kosten

Vraag:

Wordt in eis 80 met 'Opdrachtgever' eigenlijk 'Opdrachtnemer' bedoeld?

Welke minimale bluscapaciteit, afmetingen, certificaten en uitrusting moet het vervangende vaartuig hebben?

Geldt deze verplichting ook bij gepland onderhoud langer dan vijf werkdagen, vanaf welke dag en voor wiens rekening?

Verwijzing: bijlage 1, eis 80; bijlage 11, regel 17.

Antwoord:

Klopt. U dient hier het volgende te lezen:

Opdrachtnemer dient gedurende langdurige (meer dan 5 werkdagen) uitval van een blusboot, in overleg met opdrachtgever, een vergelijkbaar vaartuig ter beschikking te stellen.

Minimale bluscapaciteit: 1500 l/min

Afmetingen: Min. 6 personen en 1 slachtoffer liggend vervoeren

Certificaten: conform binnenvaartwetgeving

Vaarsnelheid: min. 20km/u

Uitrusting: wordt verzorgd door opdrachtgever (circa 1000 kg)

Nee, dit geldt niet voor gepland onderhoud. De inzet van een vervangend vaartuig is vanaf het moment van afroep tot aan het beschikbaar hebben van het eigen vaartuig voor rekening van opdrachtgever.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
10

Onderwerp:

Wat valt onder de vaste prijs voor waterjets?

Vraag:

Onder 'preventieve inspectie' worden ook demonteren, repareren, meten, kalibreren en monteren genoemd.

Welke reparaties en onderdelen moeten in de eenheidsprijs zijn inbegrepen?

Worden bij inspectie ontdekte gebreken afzonderlijk geoffreerd en vergoed?

Verwijzing: bijlage 11, regels 13-15.

Antwoord:

Geen. Eventuele reparaties en onderdelen dienen apart geoffreerd te worden.

De bij de inspectie ontdekte gebreken worden afzonderlijk geoffreerd en vergoed.

Opdrachtnemer dient per geconstateerd gebrek ten behoeve van de verrekening een prijsspecificatie op te stellen waarin is opgenomen:

- Materiaal, waarbij klein materiaal met lage waarden tot een totaalbedrag van 100 euro (excl. btw) ongespecificeerd mag worden opgevoerd.
- de daadwerkelijke gemaakte uren ten behoeve van het daadwerkelijke herstel waarbij wordt verrekend op hele uren en tarieven, zoals opgenomen in de Inschrijfstaat.

Voor overige werkzaamheden hanteert Opdrachtnemer marktconforme tarieven.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

11

Onderwerp:

Rekenfout in de inschrijfstaat bij de waterjets

Vraag:

De formule in F13 verwijst naar E15, terwijl de invoercel van het samengevoegde prijsveld E13 is en E15 leeg is. Kunt u een gecorrigeerde inschrijfstaat publiceren, zodat de aangeboden waterjetprijs correct meetelt in het totaal?

Verwijzing: bijlage 11, cellen E13 en F13.

Antwoord:

Bijlage 11 is aangepast en toegevoegd als nieuw document aan de Nota van Inlichtingen.

Bij uw inschrijving dient u gebruik te maken van deze nieuwe bijlage.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
12**Onderwerp:**

MARAD: werkelijk bestede uren of een maximum?

Vraag:

Zijn de 45 uur voor het actueel houden van MARAD uitsluitend een rekenaantal voor de beoordeling, of een jaarlijks maximum?

Worden de werkelijk bestede uren vergoed?

Vallen het aanvullen van ontbrekende historische documentatie, opleverdossiers en tekeningen hieronder of onder een afzonderlijke opdracht?

Verwijzing: bijlage 11, regel 28; bijlage 1, eisen 108–115.

Antwoord:

Bijlage 11 is aangepast.

Het aantal uren voor het actueel houden van MARAD is uitsluitend een rekenaantal voor de beoordeling. Aan deze uren kunnen geen rechten worden ontleend. Uiteindelijk zullen de werkelijk bestede uren tegen het opgegeven tarief in de Inschrijfstaat worden vergoed.

Deze vallen ook hieronder. Indien dit voorkomt betreft dit een afzonderlijke opdracht tegen het uurtarief zoals opgenomen in de Inschrijfstaat (Actueel houden MARAD).

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
13**Onderwerp:**

Vergoeding voor 24/7 standby staan

Vraag:

Welke vergoeding is voorzien voor het permanent beschikbaar houden van personeel voor de storingsdienst, ook wanneer geen storing optreedt?

Kan hiervoor een vaste beschikbaarheidsvergoeding worden opgenomen? Zo nee, in welke

prijsregel moeten deze kosten worden verwerkt?
Verwijzing: bijlage 1, eisen 37–40; bijlage 11, onderdeel Storingen.

Antwoord:

Zie aangepaste bijlage 11. Er is een extra regel opgenomen voor de maandelijkse vergoeding voor het in stand houden van de storingsdienst.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

14

Onderwerp:

Welke kosten mogen afzonderlijk worden gefactureerd?

Vraag:

Artikel 6.1 van de conceptovereenkomst noemt werkvoorbereiding, projectleiding, administratie, materiaal en reiskosten als inbegrepen. De inschrijfstaat bevat voor verschillende van deze werkzaamheden afzonderlijke prijsregels. Kunt u per kostensoort aangeven wat afzonderlijk wordt vergoed en wat in andere tarieven moet zijn inbegrepen?

Verwijzing: bijlage 12, artikel 6.1; bijlage 11, regels 24–29 en 40–44.

Antwoord:

Artikel 6.1 van de conceptovereenkomst wordt als volgt aangepast:

De prijzen en tarieven staan vermeld in de Inschrijfstaat, zoals door de Inschrijver aan zijn Inschrijving toegevoegd. De genoemde prijzen en tarieven zijn alle nettoprijzen, uitgedrukt in euro's (€) en exclusief BTW.

Voor de navolgende kostensoorten geldt het volgende:

Werkvoorbereiding, projectleiding en administratie: Deze kosten zijn standaard inbegrepen in de opgegeven tarieven voor de uit te voeren werkzaamheden, tenzij in de Inschrijfstaat een afzonderlijke prijsregel voor deze werkzaamheden is opgenomen. Indien een aparte prijsregel is opgenomen, worden deze kosten afzonderlijk vergoed conform het daarin opgenomen tarief.

Materiaalkosten: Materiaalkosten zijn inbegrepen in de tarieven, tenzij in de Inschrijfstaat een aparte prijsregel voor materialen is opgenomen. In dat geval worden materiaalkosten afzonderlijk vergoed volgens het opgegeven tarief.

Reis- en verblijfkosten: Deze kosten zijn inbegrepen in de tarieven, tenzij in de Inschrijfstaat een aparte prijsregel voor reis- en verblijfkosten is opgenomen.

Indien een aparte prijsregel is opgenomen, worden deze kosten afzonderlijk vergoed conform het daarin opgenomen tarief.

Overige belastingen, heffingen en overheadkosten zijn altijd inbegrepen in de tarieven, tenzij expliciet anders vermeld in de Inschrijfstaat.

Indien voor een kostensoort geen aparte prijsregel in de Inschrijfstaat is opgenomen, wordt deze geacht te zijn inbegrepen in de tarieven voor de betreffende werkzaamheden.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
15**Onderwerp:**

EIS 22, EIS 23 en EIS 47

Vraag:

Kunt u vóór inschrijving aangeven welke werkzaamheden door Opdrachtgever en rechtstreeks door Opdrachtgever gecontracteerde derden worden uitgevoerd en welke ondersteuning daarbij van Opdrachtnemer wordt verwacht?

Wij verzoeken de verantwoordelijkheden voor werkvoorbereiding, technische uitvoering, keuring, documentatie, garantie en herstel van gebreken expliciet toe te delen. Kunt u bevestigen dat het faciliteren en afstemmen van deze werkzaamheden niet zonder meer inhoudt dat Opdrachtnemer ook de technische eindverantwoordelijkheid of garantie voor die werkzaamheden overneemt?

Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid over de vergoeding van assistentie, toezicht, faciliteiten en eventuele wachttijd, en over aanpassing van de planning wanneer werkzaamheden van deze partijen vertraging veroorzaken.

Voor de 24/7-toegang verzoeken wij vooraf afspraken vast te leggen over toegangsbeheer, veiligheidsinstructies, zelfstandig werken, toezicht en de bevoegdheid om onveilige werkzaamheden te onderbreken, met behoud van de eigen verantwoordelijkheden van alle betrokken partijen.

Antwoord:

Zie bijlage 8 Uitvoeringslijsten (wie voert het werk uit).

Ja, dat kunnen we bevestigen. De verantwoordelijkheden voor werkvoorbereiding, technische uitvoering, keuring, documentatie, garantie en herstel van gebreken die door de opdrachtgever of diens derden worden uitgevoerd liggen bij opdrachtgever.

Zie antwoord op vraag 4.

Met betrekking tot 24/7 toegang worden, na gunning, nadere afspraken gemaakt met de winnende inschrijver en opgenomen in de DAP.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
16**Onderwerp:**

EIS 82 t/m 84

Vraag:

EIS 82 koppelt de indexering van de tarieven aan een producentenprijsindex voor de industrie. De opdracht omvat echter zowel arbeidsintensieve dienstverlening als levering van materialen en onderdelen.

Bent u bereid voor arbeids- en dienstverleningsgerelateerde tarieven een nader vast te leggen CBS-index voor contractuele loonkosten in de relevante sector te hanteren, en voor materiaalgebonden tarieven een daarbij passende afzonderlijke systematiek?

Tevens verzoeken wij u de indexeringsberekening te verduidelijken. In de tekst wordt verwezen naar kwartaalcijfers, terwijl de formule maandcijfers gebruikt. Graag ontvangen wij de exacte CBS-reeks, de referentiemaand of het referentiekwartaal, de te hanteren voorlopige of definitieve cijfers en een rekenvoorbeeld.

Kunt u daarbij een referentieperiode kiezen waarvan de cijfers beschikbaar zijn vóór de uiterste indieningsdatum van het indexeringsverzoek?

Tevens verzoeken wij te bevestigen dat een correct en tijdig ingediende indexering overeenkomstig de afgesproken formule wordt toegepast, waarbij de goedkeuring ziet op controle van de berekening.

Antwoord:

Niet akkoord. Indexregeling blijft gehadhaafd. Zie ook antwoord op vraag 2.

De maximale indexatie wordt berekend door het indexcijfer vanaf het laatst vastgestelde maandcijfer van het afgelopen jaar te delen door het indexcijfer van dezelfde maand van het voorlaatste jaar.

De berekening zal als volgt gemaakt worden:

Indexcijfer van laatst vastgestelde maandcijfer van afgelopen jaar
----- x 100 - 100 = .. %
Indexcijfer van dezelfde maand van voorlaatste jaar

Voorbeeldwaarden uit de tabel:

juli 2025: 119,5

juli 2026: 125,7

125,7
----- x 100 - 100 = 5,18 %
119,5

Indien een correct en tijdig ingediende indexering overeenkomstig de afgesproken formule wordt

toegepast, zal opdrachtgever het verzoek goedkeuren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
17

Onderwerp:

Bijlage 11, regel 44; EIS 45 en EIS 81; leidraad § 5.5.2

Vraag:

De algemene toelichting bij de Inschrijfstaat vermeldt dat de aangeboden tarieven inclusief onder meer materiaalkosten zijn. Niet duidelijk is of hiermee uitsluitend verbruiksmaterialen worden bedoeld die bij een specifiek omschreven tariefpost behoren, of ook alle bij toekomstige onderhouds- en herstelopdrachten benodigde onderdelen en materialen.

Kunt u bevestigen dat opdrachtgebonden materialen, vervangingsonderdelen en ingekochte specialistische diensten afzonderlijk worden vergoed, tenzij deze uitdrukkelijk onderdeel zijn van een gespecificeerd vast tarief?

Graag ontvangen wij een eenduidige regeling voor de prijsstelling van materialen en diensten van derden, waaronder merkdealers en keuringsinstanties. Welke kostengrondslag geldt, hoe worden eventuele kortingen behandeld en welke vergoeding mag worden berekend voor inkoop, coördinatie, afhandeling en de bijbehorende verantwoordelijkheden?

Indien bepaalde materialen of diensten wel in de aangeboden tarieven moeten zijn inbegrepen, verzoeken wij u deze vooraf naar aard en omvang te specificeren en de toelichting op de Inschrijfstaat hierop aan te passen.

Antwoord:

Ja, dat kunnen wij bevestigen. Zie ook antwoord op vraag 14.

Indien de ingekochte specialistische diensten onderdeel uitmaken van de reguliere onderhoudskosten dienen deze in het tarief in de Inschrijfstaat opgenomen te worden. Voor opdrachtgebonden materialen, vervangingsonderdelen of eventueel specialistische diensten (buiten regulier onderhoud) dient u vooraf een offerte in te dienen.

Indien hier sprake van is verwacht opdrachtgever van opdrachtnemer een gespecificeerde offerte waarin de prijzen van materialen en diensten van derden, waaronder merkdealers en keuringsinstanties is opgenomen evenals eventuele kortingen en vergoedingen voor inkoop, coördinatie en afhandeling.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

18

Onderwerp:

Aandacht - Bijlage 9 – Afbakening technische ondersteuning, operationele besluitvorming en veilige inzet

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 9 – Casus Inzetbaarheid bij calamiteiten; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 5.5.2, gunningscriterium K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

Wij onderschrijven het belang van snelle en deskundige technische ondersteuning tijdens calamiteiten. Als onderhoudswerf willen wij hieraan bijdragen door het organiseren van een adequate storingsdienst, het stellen van een technische diagnose, het beoordelen van herstelmogelijkheden en het tijdig informeren van Opdrachtgever over de technische toestand, beperkingen en risico's van de vaartuigen.

De casus beschrijft echter tevens een complexe incidentomgeving met een zware storm, brandbare vloeistoffen en een dreigende uitbreiding van de brand. Vervolgens wordt van de onderhoudsaannemer verlangd de inzetbaarheid van de blusboten te waarborgen en de risico's voor de incidentbestrijding te minimaliseren. Hierdoor is niet eenduidig waar de technische en organisatorische bijdrage van Opdrachtnemer eindigt en waar de operationele risicoafweging en besluitvorming van Opdrachtgever beginnen.

Bent u bereid de casus en het bijbehorende beoordelingskader expliciet af te bakenen tot de technische en organisatorische bijdrage van de onderhoudsaannemer, waarbij de besluitvorming over de brandbestrijdingsstrategie en de operationele inzet bij Opdrachtgever en diens bevoegde operationele leiding blijft?

Wij verzoeken u daarbij de volgende onderdelen te verduidelijken.

1. Technisch advies tegenover operationele besluitvorming

Kunt u bevestigen dat Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor een deskundige technische beoordeling, het duidelijk communiceren van bevindingen en onzekerheden, het adviseren over technische gebruiksbeperkingen en het organiseren en uitvoeren van herstelwerkzaamheden?

Wij verzoeken daarbij vast te leggen dat de keuze om een blusboot voor een bepaalde brandbestrijdingstaak in te zetten, de afweging van de incidentgebonden risico's en de beslissing over het voortzetten, aanpassen of beëindigen van de brandweerinzet bij de bevoegde operationele leiding van Opdrachtgever blijven. Dit met behoud van de eigen verantwoordelijkheden van de schipper en van Opdrachtnemer voor zijn technische adviezen, werkzaamheden en de veiligheid van zijn personeel.

Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid over de contactpersonen, beslissingsbevoegdheden en escalatielijnen die inschrijvers voor de casus moeten aanhouden.

2. Diagnose en besluitvorming op basis van beschikbare informatie

Bij blusboot A wordt drukverlies vermeld, maar ontbreken nadere gegevens over de oorzaak, meetwaarden en technische toestand van het pompsysteem. Blusboot B wordt uitdrukkelijk als technisch inzetbaar beschreven, terwijl niet wordt gespecificeerd welke kritieke onderdelen ontbreken en welke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld.

Kunt u bevestigen dat inschrijvers daarom een concreet diagnose-, communicatie- en escalatieproces met mogelijke vervolgstappen moeten beschrijven, en niet een vooraf vaststaande storingsoorzaak, gegarandeerde hersteltijd of ongeclausuleerd oordeel over de verdere inzetbaarheid?

Voor zover voor de beoordeling een specifieke technische oplossing of risico-inschatting wordt verwacht, verzoeken wij u de daarvoor benodigde gegevens en uniforme uitgangspunten te verstrekken. Voor blusboot B vernemen wij in het bijzonder welke technische gevolgen van het uitgestelde onderhoud in de casus moeten worden meegenomen, naast het gegeven dat deze boot technisch inzetbaar is.

3. Veilige inzet van storingsmonteurs en aansluiting op EIS 43 en 44

In aansluiting op onze eerdere vraag over EIS 43 en 44 verzoeken wij te bevestigen dat technische ondersteuning tijdens een calamiteit niet automatisch inhoudt dat storingsmonteurs werkzaamheden moeten uitvoeren binnen een gevaarlijke incidentomgeving of onder ademplucht. Wij verzoeken als uitgangspunt vast te leggen dat werkzaamheden aan boord plaatsvinden op een voor die werkzaamheden veilig bevonden locatie, met voorafgaande afstemming over toega

Antwoord:

Gezien de beperkte ruimte op TenderNed voor het stellen van vragen was de vraag van Inschrijver niet geheel zichtbaar. Aanbestedende dienst heeft Inschrijver gevraagd zijn vragen afzonderlijk te stellen. Hier heeft inschrijver gehoor aan gegeven en zijn vraag 53 t/m 57 ter vervanging van deze vraag.

Het betreft hier dus geen nieuwe inhoudelijke vragen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

19

Onderwerp:

EIS 63 – Afstemming onderhoudsfrequenties en Uitvoeringslijsten

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, EIS 30 en EIS 63; Bijlage 8 – Uitvoeringslijsten, tabbladen VRGZ en VRZH. EIS 63 bepaalt uitdrukkelijk dat de onderhoudsbeurten jaarlijks, tweejaarlijks en vijfjaarlijks worden uitgevoerd, met bijbehorende uitvoeringstermijnen van respectievelijk 5, 10 en 15 werkdagen. In Bijlage 8 zijn echter voor beide veiligheidsregio's kolommen opgenomen voor jaarlijkse, driejaarlijkse en vijfjaarlijkse werkzaamheden. Een afzonderlijke kolom voor tweejaarlijkse werkzaamheden ontbreekt.

Omdat EIS 30 de Uitvoeringslijsten als uitgangspunt voor de uit te voeren onderhoudsbeurten aanwijst, is niet eenduidig welke onderhoudscyclus en welk werkzaamhedenpakket inschrijvers voor hun planning en prijsstelling moeten aanhouden.

Kunt u aangeven welke onderhoudsfrequenties leidend zijn en de aansluiting tussen EIS 63 en Bijlage 8 verduidelijken?

Wij verzoeken u daarbij de volgende punten te beantwoorden:

1. Tweejaarlijks of driejaarlijks: betreft de vermelding '2-jaarlijks' in EIS 63 of '3-jaarlijks' in Bijlage 8 een verschrijving? Of zijn naast de in EIS 63 genoemde onderhoudsbeurten ook afzonderlijke driejaarlijkse werkzaamheden bedoeld? In dat laatste geval ontvangen wij graag duidelijkheid over de inpassing daarvan in de onderhoudsbeurten.

2. Werkzaamhedenpakket en uitvoeringstermijn: welke werkzaamheden behoren per vaartuig tot de onderscheiden onderhoudsbeurten? Indien een driejaarlijkse onderhoudsbeurt wordt verlangd, welke uitvoeringstermijn geldt daarvoor, aangezien EIS 63 daarvoor geen afzonderlijke termijn vermeldt?

3. Aangepaste stukken: verstrekt u vóór inschrijving een aangepaste of nader toegelichte Uitvoeringslijst waarin per werkzaamheid de juiste frequentie is vastgelegd, met een overeenkomstige verduidelijking of aanpassing van EIS 63? Graag ontvangen wij tevens bevestiging of deze verduidelijking gevolgen heeft voor de omschrijvingen en rekenhoeveelheden in de Inschrijfstaat en, zo ja, een aangepaste Inschrijfstaat.

Deze afstemming is noodzakelijk om het onderhoud, de benodigde capaciteit, de uitvalduur en de prijsstelling op dezelfde uitgangspunten te baseren en verschillen in interpretatie bij inschrijving en uitvoering te voorkomen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 4.

U dient uit te gaan van 3-jaarlijkse beurten.

Eis 63 wordt als volgt aangepast:

De door Opdrachtnemer uit te voeren onderhoudsbeurten aan de vaartuigen bestaan uit beurten die jaarlijks, 2-jaarlijks en 5-jaarlijks worden uitgevoerd.

Voor alle vaartuigen gelden voor de onderscheiden onderhoudsbeurten de navolgende uitvoeringstermijnen:

1-jaarlijkse beurt: 5 werkdagen

3-jaarlijkse beurt: 10 werkdagen

5-jaarlijkse beurt: 15 werkdagen

Afwijking hierop door correctief onderhoud en/of andere onvoorziene omstandigheden gebeurt enkel in overleg met- en na goedkeuring van de Opdrachtgever.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
20

Onderwerp:

Inschrijfstaat – Bedoeling en beoordeling van de drie vrij in te vullen tariefregels

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 11 – Inschrijfstaat, tabblad Blad1, regels 30 t/m 32; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 5.5.2.

Onder de post voor werkvoorbereiding/projectmanagement staan drie regels waarvan de omschrijvingsvelden geel zijn gemarkeerd en uitsluitend puntjes bevatten. Ook de bijbehorende tariefvelden zijn geel gemarkeerd. De eenheid is bij deze regels vastgesteld op 'uur', terwijl de aantallen ontbreken en de daarvoor bestemde velden niet geel zijn gemarkeerd.

De invulinstructie bepaalt dat Inschrijver uitsluitend de gele velden mag invullen. Daarnaast verlangt de Aanbestedingsleidraad dat het prijsformulier volledig wordt ingevuld, zodat de

prijsformulieren onderling vergelijkbaar zijn.

Kunt u de bedoeling, invulwijze en verwerking in de prijsbeoordeling van deze drie regels verduidelijken? Wij verzoeken u daarbij de volgende punten te beantwoorden:

1. Welke werkzaamheden en welke invulverplichting?

Zijn deze regels bedoeld voor door Inschrijver zelf te benoemen aanvullende werkzaamheden of disciplines? Zo ja, welke werkzaamheden mogen of moeten hier worden opgenomen en hoe worden deze afgebakend ten opzichte van de reeds benoemde tariefposten? Is het gebruik van deze regels verplicht of optioneel? Graag ontvangen wij ook een expliciete instructie voor niet-gebruikte regels: moeten de bestaande puntjes en nulbedragen blijven staan, moeten de velden worden leeggemaakt of moet 'niet van toepassing' worden ingevuld?

2. Welke hoeveelheden en welke invloed op de beoordeling?

De huidige formules vermenigvuldigen de aangeboden uurtarieven met de bijbehorende aantallen. Omdat deze aantallen ontbreken, dragen deze regels bij uitsluitend invulling van de gele velden niet bij aan het berekende eindbedrag. Is dit bewust zo ingericht en worden hier uitsluitend aanvullende contracttarieven vastgelegd die buiten de prijsbeoordeling blijven? Of moeten deze tarieven wel worden meegenomen in de beoordeling? In dat laatste geval verzoeken wij u vooraf voor alle inschrijvers dezelfde werkzaamheden en rekenhoeveelheden vast te stellen en deze in de Inschrijfstaat op te nemen.

3. Hoe wordt een eenduidige vergelijking gewaarborgd?

Indien inschrijvers zelf verschillende werkzaamheden mogen toevoegen, is zonder nadere afbakening niet duidelijk of hun aanbiedingen hetzelfde takenpakket omvatten en hoe de prijzen worden vergeleken. Wij verzoeken u daarom deze vrije regels waar nodig te vervangen door voor alle inschrijvers gelijk omschreven prijsregels, met een passende eenheid, uniforme rekenhoeveelheden en een duidelijke invulinstructie. Daarbij ontvangen wij graag duidelijkheid over de vergoeding tijdens de uitvoering van werkzaamheden waarvoor een inschrijver geen aanvullende tariefregel heeft ingevuld.

Dit verzoek sluit aan op onze eerdere vragen over verplichtingen waarvoor geen afzonderlijke prijsregel is opgenomen. Voor zover deze vrije regels daarvoor bedoeld zijn, verzoeken wij u dit expliciet vast te leggen en de eenheden en hoeveelheden daarop aan te passen. De nu vastgelegde eenheid 'uur' biedt bijvoorbeeld geen passende invulmogelijkheid voor een vaste maandelijkse of jaarlijkse vergoeding voor beschikbaarheid, opslag of doorlopend beheer.

Antwoord:

Bijlage 11 is aangepast en toegevoegd aan de Nota van Inlichtingen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

21

Onderwerp:

EIS 80 – Historische inzet van vervangende vaartuigen

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.9, EIS 80; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.4.

In aanvulling op onze vragen over de beschikbaarstelling van een vervangend vaartuig ontvangen wij graag historische informatie om de omvang, uitvoerbaarheid en financiële risico's van deze verplichting te kunnen beoordelen.

Is het in de afgelopen vijf jaar voorgekomen dat de huidige of voorgaande onderhoudsopdrachtnemer(s) daadwerkelijk een vervangend vaartuig ter beschikking heeft /hebben gesteld vanwege de uitval van een van de drie blusboten?

Zo ja, dan ontvangen wij graag, waar mogelijk uitgesplitst per jaar en per blusboot, een overzicht van:

1. Het aantal vervangingen en de inzetduur: het totale aantal kalenderdagen, de gemiddelde duur per vervanging en de kortste en langste aaneengesloten vervangingsperiode.
2. De aanleiding voor de vervanging: gepland onderhoud, een storing, schade of een andere oorzaak. Daarbij vernemen wij graag of meerdere blusboten gelijktijdig moesten worden vervangen.
3. De toegepaste vervangingsoplossing: welk type vaartuig is ingezet en of dit alle functies van de uitgevallen blusboot overnam of een overeengekomen beperktere functionaliteit bood.

Tevens verzoeken wij u aan te geven of onder de eerdere onderhoudsovereenkomsten een vervangingsverplichting gold die wat betreft de uitvaltermijn, beschikbaarheid en vereiste functionaliteit vergelijkbaar is met de verplichting in deze aanbesteding.

Indien sprake is van een nieuwe of verzwaarde verplichting, ontvangen wij graag een toelichting op de verschillen.

Wanneer in deze periode geen vervangend vaartuig is geleverd, vernemen wij graag of zich wel uitval van meer dan vijf werkdagen heeft voorgedaan en hoe de operationele beschikbaarheid toen is opgevangen.

Tot slot verzoeken wij u toe te lichten in hoeverre de in de Inschrijfstaat opgenomen hoeveelheid van 21 kalenderdagen is gebaseerd op historische inzet of op een andere raming.

Indien historische gegevens niet of slechts gedeeltelijk beschikbaar zijn, verzoeken wij u dit expliciet aan te geven en de gehanteerde ramingsuitgangspunten te verstrekken.

Antwoord:

Nee, dat is niet voorgekomen, echter de blusboten zijn afgelopen vijf jaar meerdere keren langdurig buiten dienst geweest in verband met storingen/schades.

Operationele beschikbaarheid was destijds echter onvoldoende gewaarborgd en dat is gezien de huidige ontwikkelingen binnen de veiligheidsregio's niet wenselijk en acceptabel.

In eerdere onderhoudsovereenkomsten gold geen vervangingsverplichting, maar zoals hierboven reeds is aangegeven is dat voor de veiligheidsregio's niet wenselijk en acceptabel. Gelukkig is er in deze periode geen sprake geweest van langdurige uitval van meerdere boten, waardoor de regio's in onderleg overleg en met andere regio's voor tijdelijke oplossingen hebben kunnen zorgen.

De 21 kalenderdagen zijn gebaseerd op de uitval van afgelopen jaren. Het betreft hier een fictief aantal dagen. Hier kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

22

Onderwerp:

EIS 80 – Ingangsmoment en termijn beschikbaarstelling vervangend vaartuig

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.9, EIS 80; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.4.

In aanvulling op onze vraag over de verantwoordelijkheid en de minimumeisen voor het vervangende vaartuig, verzoeken wij u de toepassing van de termijn 'meer dan vijf werkdagen uitval' te verduidelijken.

Indien de verplichting tot beschikbaarstelling bij Opdrachtnemer ligt, moet het vervangende vaartuig dan:

1. Vanaf de zesde werkdag van de daadwerkelijke uitval operationeel beschikbaar zijn; of
2. Al eerder operationeel beschikbaar zijn, zodra wordt vastgesteld dat de verwachte totale uitvalduur meer dan vijf werkdagen bedraagt, ook wanneer dit al bij aanvang van de uitval bekend is?

Graag ontvangen wij daarbij duidelijkheid over het onderscheid tussen het moment waarop Opdrachtnemer de verwachte langdurige uitval moet melden en vervanging moet voorbereiden, en het moment waarop het vervangende vaartuig daadwerkelijk operationeel beschikbaar moet zijn.

Omdat de Aanbestedingsleidraad spreekt over beschikbaarstelling op afroep, verzoeken wij u tevens te verduidelijken of hiervoor steeds een afzonderlijke afroep van Opdrachtgever nodig is en welke mobilisatie- en leveringstermijn vanaf die afroep geldt. Hoe wordt deze termijn toegepast wanneer pas op of na de vijfde werkdag blijkt dat het herstel langer zal duren?

Tot slot verzoeken wij u vast te leggen vanaf welk moment de uitvaltermijn wordt berekend, welke dagen als werkdagen gelden en hoe weekenden en feestdagen worden behandeld.

Deze verduidelijking is noodzakelijk om de beschikbaarheidsverplichting, de benodigde voorbereiding en de bijbehorende kosten op een eenduidige wijze in de inschrijving te kunnen verwerken.

Antwoord:

Beschikbaarstelling gebeurt in overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer, Dit kan pas vanaf de zesde dag zijn, maar kan ook eventueel eerder als eerder wordt vastgesteld dat de verwachte uitvalduur meer dan 5 dagen bedraagt.

Langdurige uitval moet gelijk gemeld worden, zodat opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk kunnen bepalen wanneer het vervangend vaartuig daadwerkelijk beschikbaar moet zijn.

Hiervoor is steeds een afzonderlijke afroep van opdrachtgever nodig. Als pas op de 5e dag blijkt dat er vervanging nodig is zal opdrachtgever in overleg met opdrachtnemer bepalen wat een reële datum is voor het beschikbaar stellen van een vervangende boot.

De uitvaltermijn wordt berekend vanaf het moment dat wordt geconstateerd dat de uitval langer dan 5 werkdagen zal duren. zie ook antwoord op vraag 9.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

23

Onderwerp:

EIS 52 t/m 57 – Vergoeding opslag en registratie van reserveonderdelen

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.5, EIS 52 t/m 57; Bijlage 11 – Inschrijfstaat.

EIS 54 verlangt dat Opdrachtnemer reserveonderdelen opslaat in een aparte, droge en afsluitbare ruimte. Hiervoor moet ten minste 20 m² opslagruimte beschikbaar zijn in verband met een door Opdrachtgever beschikbaar gestelde haakarmopslagcontainer. Tevens moeten de ruimte en de opgeslagen onderdelen herkenbaar worden aangemerkt als respectievelijk bestemd voor en eigendom van de Veiligheidsregio.

Daarnaast moet op grond van EIS 52 en 53 gezamenlijk een lijst met reserveonderdelen worden opgesteld en in MARAD worden opgenomen, met onder meer artikelgegevens, kenmerken en gewenste voorraadaantallen. De onderdelen moeten gedurende de looptijd voor Opdrachtgever beschikbaar blijven en mogen uitsluitend in overleg en na goedkeuring worden verbruikt.

Deze verplichtingen brengen zowel structurele kosten voor het beschikbaar houden van opslagruimte als werkzaamheden voor de inrichting en het beheer van de onderdelenregistratie met zich mee. De opslagkosten bestaan ook in perioden waarin geen onderhoud plaatsvindt of reserveonderdelen worden gebruikt.

In Bijlage 11 ontbreekt een afzonderlijke prijsregel voor deze opslagvoorziening. Evenmin is duidelijk of de bijbehorende registratie- en beheerwerkzaamheden moeten worden opgenomen onder de algemene post 'Actueel houden MARAD'. Tegelijkertijd bepaalt het Programma van Eisen dat alle genoemde eisen in de inschrijfprijs moeten zijn opgenomen.

Is de Aanbestedende Dienst bereid de inschrijfstaat aan te vullen met een afzonderlijke prijsregel voor een vaste maandelijkse vergoeding voor het beschikbaar houden van de voorgeschreven opslagruimte, en duidelijk aan te geven hoe de bijbehorende registratie- en beheerkosten moeten worden aangeboden en vergoed?

Om hiervoor een eenduidige en onderling vergelijkbare prijs te kunnen aanbieden, verzoeken wij u tevens de volgende uitgangspunten te verduidelijken:

1. Opslagvoorziening en omvang: geldt de genoemde 20 m² voor de drie vaartuigen gezamenlijk? Volstaat het beschikbaar stellen van een opstelplaats voor de door Opdrachtgever geleverde, droge en afsluitbare container, of moet deze container binnen een afzonderlijke overdekte ruimte worden geplaatst? Graag ontvangen wij tevens een overzicht van de huidige voorraad en de verwachte opslagbehoefte.
2. Registratie en beheer: welke werkzaamheden worden van Opdrachtnemer verwacht bij het inventariseren, labelen, invoeren en vervolgens bijhouden van de voorraad? Vallen deze werkzaamheden onder de 45 uur per jaar voor MARAD, of kunnen hiervoor afzonderlijke tarieven worden aangeboden? Wij verzoeken daarbij onderscheid te maken tussen de eenmalige inrichting

en het doorlopende beheer.

3. Prijsstelling en verrekening: hoe wordt de opslagvergoeding meegenomen in de berekening van de inschrijfprijs en toegerekend aan beide veiligheidsregio's? Hoe worden wijzigingen in de benodigde opslagcapaciteit of de omvang van het beheer gedurende de overeenkomst verrekend?

Indien geen afzonderlijke prijsregel wordt toegevoegd, verzoeken wij u expliciet aan te geven in welke bestaande tariefposten de opslag- en beheerkosten moeten worden verwerkt en welke omvang inschrijvers daarbij moeten aanhouden.

Antwoord:

In bijlage 11 is een extra regel opgenomen voor de opslagvoorziening.

De bijbehorende registratie- en beheerkosten vallen onder het actueel houden MARAD en zullen op basis van werkelijk gemaakt uren tegen het uurtarief zoals opgenomen in de Inschrijfstaat worden verrekend.

1. Ja, de genoemde 20m3 is voor de 3 vaartuigen gezamenlijk.

Kan beide. Dit is aan de opdrachtnemer. Opdrachtgever dient gedurende de looptijd van de overeenkomst te allen tijde (24/7) over de reserveonderdelen te kunnen beschikken. Zie voor de huidige voorraad het antwoord op vraag 3. Verwachte behoefte aan ruimte staat omschreven in eis 54.

2. De bijbehorende registratie- en beheerkosten vallen onder het actueel houden MARAD en zullen op basis van werkelijk gemaakt uren tegen het uurtarief zoals opgenomen in de Inschrijfstaat worden verrekend. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen eenmalige inrichting en doorlopend beheer.

3. De kosten voor de opslagruimte worden door de 2 regio's gelijk verdeeld. Er worden gedurende de looptijd van de overeenkomst geen wijzigingen in de opslagcapaciteit verwacht. Mocht dit wel het geval zijn worden hier nadere afspraken tussen opdrachtgever en opdrachtnemer gemaakt. Uren met betrekking tot het beheer (administratief) wordt door de regio's afzonderlijk gefactureerd en betaald.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

24

Onderwerp:

EIS 37 t/m 46 – Vergoeding instandhouding 24/7-storingsdienst

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.4, onderdeel 'Storingen'; Bijlage 11 – Inschrijfstaat, onderdeel 'Storingen'; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 5.5.2.

Op grond van EIS 37 tot en met EIS 46 dient Opdrachtnemer een storingsdienst te organiseren die

24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar en inzetbaar is. Daarbij moet een ter zake kundig persoon binnen 30 minuten reageren en dient Opdrachtnemer binnen 4 uur na melding op de aangegeven locatie aanwezig te zijn en met de reparatie te zijn begonnen.

Het structureel waarborgen van deze beschikbaarheid brengt vaste kosten met zich mee, waaronder de organisatie van de bereikbaarheidsdienst, consignatievergoedingen en het beschikbaar houden van voldoende gekwalificeerd personeel en middelen. Deze kosten worden ook gemaakt wanneer geen storingsen optreden en moeten worden onderscheiden van de kosten van daadwerkelijke storingsafhandeling.

EIS 45 beschrijft de verrekening van storingsen op basis van nacalculatie van materialen en daadwerkelijk bestede uren aan telefonische afhandeling en herstel. Een afzonderlijke vergoeding voor het instandhouden van de storingsdienst wordt hierin niet benoemd. Ook in Bijlage 11 ontbreekt hiervoor een afzonderlijke invulregel; de regels 37 tot en met 41 hebben betrekking op daadwerkelijke inzet, vervolguren, reistijd en kilometers.

Wij begrijpen dat de aangeboden prijzen inclusief alle bijkomende kosten moeten zijn. Voor een transparante prijsopbouw en onderling vergelijkbare inschrijvingen achten wij het echter wenselijk om de vaste beschikbaarheidskosten afzonderlijk inzichtelijk te maken, los van het aantal storingsmeldingen.

"Is de Aanbestedende Dienst bereid de inschrijfstaat aan te vullen met een afzonderlijke prijsregel voor een vaste jaarlijkse vergoeding voor het instandhouden van de voorgeschreven 24/7-storingsdienst, naast de tarieven voor daadwerkelijke storingsafhandeling?"

Graag ontvangen wij daarbij duidelijkheid over de wijze waarop deze vergoeding wordt meegenomen in de berekening van de inschrijfprijs en wordt toegerekend aan de afzonderlijke Raamovereenkomsten van beide veiligheidsregio's.

Indien geen afzonderlijke prijsregel wordt toegevoegd, verzoeken wij u expliciet aan te geven in welke bestaande tariefposten deze vaste kosten moeten worden verwerkt en welke uitgangspunten voor aantallen en afname daarbij gelden, mede gelet op het feit dat de Aanbestedende Dienst geen omzetgaranties verstrekt.

Antwoord:

Ja, zie antwoord op vraag 13.
Deze vergoeding wordt verdeeld tussen beide veiligheidsregio's.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
25

Onderwerp:

EIS 33 in samenhang met EIS 19 en EIS 68

Vraag:

EIS 33 schrijft voor dat het reguliere onderhoud aan motoren, generatormotoren en keerkoppelingen door merk-erkende dealers wordt uitgevoerd.

Bent u bereid deze eis zodanig aan te passen dat regulier onderhoud ook mag worden uitgevoerd door aantoonbaar vakbekwame en voor de betreffende installaties gekwalificeerde monteurs van Opdrachtnemer, mits wordt gewerkt volgens de toepasselijke fabrikantvoorschriften, met de voorgeschreven onderdelen en met volledige registratie van werkzaamheden en bevindingen?

Voor werkzaamheden waarvoor specifieke fabrikantautorisatie, specialistische diagnoseapparatuur of aantoonbare garantievooraarden daadwerkelijk de inzet van een merk-erkende dealer noodzakelijk maken, kan Opdrachtnemer deze dealer inschakelen.

Indien u de algemene dealerverplichting handhaaft, ontvangen wij graag per installatie een afbakening van de werkzaamheden waarvoor deze geldt, de daarvoor vereiste erkenning en de wijze waarop de tarieven en bijkomende kosten van deze dealers moeten worden aangeboden en verrekend.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 58.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

26

Onderwerp:

Aandacht - EIS 80 – Inhuur vervangend vaartuig in gezamenlijk overleg en inzicht in beschikbare vervangingsmogelijkheden

Vraag:

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad, paragrafen 2.1 en 2.4; Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11 –

Inschrijfstaat, post vervangend vaartuig.

In aanvulling op onze eerdere vragen over het vervangende vaartuig verzoeken wij u de wijze van organiseren en vergoeden van deze aanvullende dienstverlening te heroverwegen.

De kernactiviteit van een onderhoudswerf is het onderhouden, repareren en technisch inzetbaar houden van vaartuigen. Het organiseren van tijdelijke vervanging kan daarbij als aanvullende dienstverlening worden verzorgd. De keuze voor een vervangend vaartuig vraagt echter om afstemming met Opdrachtgever over de vereiste operationele inzetbaarheid, de beschikbare alternatieven en de daarmee samenhangende kosten.

Bij recente, vergelijkbare onderhoudscontracten waarmee wij ervaring hebben, waaronder contracten voor Rijkswaterstaat, is hiervoor een werkwijze afgesproken waarbij Opdrachtgever via de onderhoudsovereenkomst van de werf een vaartuig kan laten inhuren. De keuze voor het vaartuig en de inhuurvoorwaarden worden vooraf gezamenlijk afgestemd, waarna de daadwerkelijk gemaakte kosten achteraf worden verrekend.

Naar onze mening kan deze werkwijze ook voor deze opdracht bijdragen aan een doelmatige en transparante oplossing. Daarmee kan per situatie worden gekozen voor een passend vaartuig,

zonder vooraf onzekerheden over het benodigde type, de inzetduur en de inhuurvoorwaarden in één all-in dagtarief te moeten verwerken.

1. Verzoek om inhuur op basis van gezamenlijke besluitvorming en werkelijke kosten
Bent u bereid EIS 80 en de bijbehorende prijsregel in de Inschrijfstaat zodanig aan te passen dat Opdrachtnemer de inhuur van een vervangend vaartuig via de Raamovereenkomst organiseert, op basis van voorafgaande afstemming en goedkeuring door Opdrachtgever, met verrekening achteraf van de daadwerkelijk gemaakte en aantoonbare kosten?

Wij stellen daarbij voor dat de technische en operationele minimumeisen vóór inschrijving worden vastgelegd. Bij een concrete vervangingsbehoefte beoordelen Opdrachtgever en Opdrachtnemer vervolgens gezamenlijk de beschikbare vaartuigen. Vóór het aangaan van de inhuur worden het vaartuig, de inzetperiode, de voorwaarden en de gespecificeerde kosten ter goedkeuring aan Opdrachtgever voorgelegd.

De vergoeding voor de organisatie en coördinatie van de inhuur kan afzonderlijk en vooraf worden vastgelegd. Graag vernemen wij hoe deze vergoeding bij inschrijving moet worden aangeboden en verzoeken wij u de Inschrijfstaat en de prijsbeoordeling hierop aan te passen.

Tevens verzoeken wij u te verduidelijken welke inspanningen van Opdrachtnemer worden verwacht om vervanging te organiseren en welke handelwijze geldt wanneer, ondanks tijdige en aantoonbare inspanningen, geen passend vaartuig binnen de verlangde termijn beschikbaar is.

2. Indien een vooraf vast all-in huurtarief wordt gehandhaafd: concrete vervangingsmogelijkheden
Indien u vasthoudt aan het aanbieden van een all-in huurtarief via de huidige Inschrijfstaat, kunt u dan aangeven welke in Nederland particulier aangeboden vaartuigen bij u bekend zijn die als 'vergelijkbaar' worden beschouwd en binnen het verzorgingsgebied kunnen worden ingezet?

Gelet op uw rol als operationeel gebruiker en specialist in brandbestrijding ontvangen wij graag de bij u beschikbare informatie over geschikte vervangingsmogelijkheden. Wij verzoeken om een niet-limitatief overzicht van vaartuigen en aanbieders die inschrijvers voor een offerte kunnen benaderen, met waar beschikbaar de naam of het type vaartuig, de exploitant, de ligplaats en de relevante technische en operationele kenmerken.

Graag vernemen wij daarbij op welke gronden deze vaartuigen als een aanvaardbare vervanging worden beschouwd en of uitsluitend hun technische geschiktheid bekend is, of ook hun verhuurbaarheid en mogelijke beschikbaarheid op afroep zijn onderzocht.

Indien dergelijke informatie niet beschikbaar is, verzoeken wij u toe te lichten op welke marktinformatie de veronderstelde mogelijkheid to

Antwoord:

Gezien de beperkte ruimte op TenderNed voor het stellen van vragen was de vraag van Inschrijver niet geheel zichtbaar. Aanbestedende dienst heeft Inschrijver gevraagd zijn vragen afzonderlijk te stellen. Hier heeft inschrijver gehoor aan gegeven en zijn vraag 49 t/m 52 ter vervanging van deze vraag.

Het betreft hier dus geen nieuwe inhoudelijke vragen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
27

Onderwerp:

Bijlage 11 – Rekenfout bij preventieve inspectie waterjets

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 11 – Inschrijfstaat, tabblad Blad1, rijen 13 t/m 15, totaalcel F13 en eindtotaal F42. Bij het invullen van de Inschrijfstaat constateren wij een rekenfout bij de post 'Preventieve inspectie van de Jets'.

De prijs per eenheid wordt ingevoerd in de samengevoegde cel E13:E15, waarbij de ingevoerde waarde in cel E13 wordt opgeslagen. De formule in de bijbehorende totaalcel F13 verwijst echter naar cel E15 (=E15*C13) in plaats van naar cel E13. Hierdoor wordt het ingevulde tarief niet vermenigvuldigd met het opgenomen aantal van vier jets, blijft het totaal voor deze post op nul staan en wordt deze kostenpost niet meegenomen in het berekende eindtotaal van de inschrijving. De invulinstructie bepaalt dat Inschrijver uitsluitend de geel gemarkeerde velden mag invullen. De betreffende formulecel behoort daar niet toe. Tegelijkertijd legt de Aanbestedingsleidraad de verantwoordelijkheid voor de juistheid en volledigheid van de ingevulde gegevens bij Inschrijver. Kunt u deze fout herstellen en vóór inschrijving een gecorrigeerde Inschrijfstaat aan alle inschrijvers beschikbaar stellen, waarin zowel het regelbedrag voor de preventieve inspectie van de jets als het eindtotaal correct wordt berekend?

Wij verzoeken u daarbij tevens de overige formules en verwijzingen in de Inschrijfstaat te controleren en expliciet aan te geven welke versie voor de inschrijving moet worden gebruikt. Hiermee wordt voorkomen dat inschrijvers zelf verschillende correcties aanbrengen of hun inschrijving indienen op basis van een onjuist berekend totaalbedrag.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 11.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
28

Onderwerp:

AANDACHT - Bijlage 10 – Technische documentatie, onderhoudshistorie en uitgangspunten casus Waterjets

Vraag:

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad, paragrafen 2.2 en 5.5.2, gunningscriterium K3; Bijlage 10 – Casus Waterjets; Bijlage 8 – Uitvoeringslijsten, tabblad VRGZ; Bijlage 11 – Inschrijfstaat, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Tijdens de schouw op 16 september 2026 hebben wij de vaartuigen bezichtigd en de aanwezige opschriften op de waterjets gefotografeerd. Aan de hand daarvan konden wij de exacte uitvoering en identificatie van de geïnstalleerde jets niet afdoende vaststellen. Ook was voor ons geen bijbehorende fabrikant- en onderhoudsdocumentatie beschikbaar voor inzage. Omdat tijdens de schouw geen vragen mochten worden gesteld, leggen wij onze vragen hierover overeenkomstig de

Aanbestedingsleidraad via de Nota van Inlichtingen voor.

Voor de casus Waterjets wordt een concrete, aantoonbaar effectieve en realistisch uitvoerbare aanpak verlangd. De aangeboden invulling van de kwalitatieve gunningscriteria wordt bovendien onderdeel van de Raamovereenkomst. Voor een zorgvuldig onderbouwde uitwerking achten wij daarom inzicht in de geïnstalleerde systemen, de onderhoudstoestand en de achtergrond van de beschreven knelpunten noodzakelijk.

Kunt u onderstaande informatie vóór inschrijving aan alle inschrijvers beschikbaar stellen en de samenhang tussen de casus, de Uitvoeringslijsten en de Inschrijfstaat verduidelijken?

1. Identificatie en toepasselijke fabrikantdocumentatie

De Aanbestedingsleidraad noemt Rolls-Royce-waterjets van het type FF550. Graag ontvangen wij per vaartuig en per waterjet, met onderscheid tussen bakboord en stuurboord, de volledige typeaanduiding, het serienummer, het bouwjaar en de relevante configuratiegegevens, inclusief eventuele modificaties en de uitvoering van het besturings- en hydraulieksysteem.

Tevens verzoeken wij om de voor deze specifieke uitvoeringen toepasselijke bedienings-, onderhouds- en reparatiehandleidingen, onderdelenboeken en eventuele aanvullende service-instructies van de fabrikant. Het gaat daarbij in het bijzonder om de voorgeschreven onderhoudsintervallen op basis van draaiuren en kalendertermijnen, inspectiemethoden, slijtagegrenzen, spelings- en meet- en kalibratievoorschriften.

2. Samenhang tussen onderhoudsomvang, gebruik en prijsstelling

In Bijlage 11 – Inschrijfstaat, regels 13 t/m 15 is voor vier jets per jaar de post ‘Preventieve inspectie van de Jets’ opgenomen, bestaande uit demonteren, repareren, meten, kalibreren en monteren. In Bijlage 8 – Uitvoeringslijsten, tabblad VRGZ, onderdeel WATERJETS worden afzonderlijke controles en onderhoudshandelingen met bijbehorende frequenties benoemd. De leidraad vermeldt een gebruik van circa 250 draaiuren per jaar per blusboot.

Kunt u verduidelijken of de omschrijving in de Inschrijfstaat een jaarlijks verplicht uit te voeren volledig werkzaamhedenpakket voor alle vier de jets betreft, ongeacht hun toestand, of dat de omvang van demontage en herstel wordt bepaald aan de hand van inspectiebevindingen en fabrikantvoorschriften?

Graag ontvangen wij daarbij duidelijkheid over wat onder ‘demonteren’ wordt verstaan: het uitnemen van de complete waterjetinstallatie of het demonteren van specifieke componenten voor inspectie en onderhoud. Ook verzoeken wij u aan te geven welke reparaties, vervangingsonderdelen en materialen in het aangeboden inspectietarief moeten zijn inbegrepen en welke werkzaamheden na vaststelling van gebreken afzonderlijk worden opgedragen en vergoed.

Op welke fabrikantvoorschriften, eerdere bevindingen of specifieke inzetomstandigheden is de opgenomen onderhoudsomvang gebaseerd? Zonder deze informatie kunnen wij de noodzaak en exacte reikwijdte daarvan niet toetsen.

3. Feitelijke achtergrond van de casus en beschikbare onderhoudshistorie

Bijlage 10 noemt onder meer onregelmatige trillingen bij hogere toerentallen, verhoogde slijtage aan impellerbladen en seals, storingen aan het besturingssysteem en onvoldoende documentatie van eerdere reparaties door verschillende leveranciers.

Zijn deze knelpunten

Antwoord:

Gezien de beperkte ruimte op TenderNed voor het stellen van vragen was de vraag van Inschrijver niet geheel zichtbaar. Aanbestedende dienst heeft Inschrijver gevraagd zijn vragen afzonderlijk te stellen. Hier heeft inschrijver gehoor aan gegeven en zijn vraag 41 t/m 48 ter vervanging van deze vraag.

Het betreft hier dus geen nieuwe inhoudelijke vragen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

29

Onderwerp:

Aandacht - EIS 104 t/m 106 – Vergoeding doorlopend projectmanagement en rapportages

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.13, EIS 104 t/m 106, in samenhang met EIS 101 t/m 103; Bijlage 11 – Inschrijfstaat, regels 24, 28 en 29.

Wij onderschrijven het belang van de in EIS 104 verlangde voortgangsrapportages. Deze bieden Opdrachtgever inzicht in de planning en voortgang, veiligheid en gezondheid, kwaliteit, risico's, financiën, afwijkingen en de opvolging van besluiten en acties. EIS 104 verlangt deze rapportage eenmaal per zes maanden. Daarnaast schrijft EIS 105 voor dat de controlerapportage binnen één maand na uitvoering van het onderhoud in het fleet-managementsysteem wordt ingevoerd, terwijl urgente kwesties volgens EIS 106 direct moeten worden gemeld.

Bij vergelijkbare onderhoudscontracten ervaren wij samen met onze opdrachtgevers dat deze informatievoorziening een belangrijk onderdeel vormt van de beheersing van de overeenkomst. Het gaat daarbij niet uitsluitend om het periodiek opstellen van een document, maar ook om het gedurende het jaar verzamelen, controleren en actualiseren van gegevens, het bewaken van risico's en afwijkingen en het opvolgen van acties en besluiten.

In vergelijkbare contracten waarmee wij ervaring hebben, wordt dit doorlopende projectmanagement daarom vergoed via een vaste maandelijkse vergoeding, op basis van een omschreven takenpakket. De werkvoorbereiding en begeleiding van afzonderlijke onderhoudsopdrachten worden hiervan onderscheiden.

In de Inschrijfstaat is voor de gecombineerde post 'Werkvoorbereiding / Projectmanagement' een hoeveelheid van 150 uur per jaar opgenomen voor de drie vaartuigen gezamenlijk. Daarnaast zijn afzonderlijke posten opgenomen voor overleg en rapportage rondom de werfbeurt en voor het actueel houden van MARAD. Niet duidelijk is hoe de contractbrede rapportage- en beheersverplichtingen over deze posten moeten worden verdeeld en welke inzet aan de urenramingen ten grondslag ligt.

Op basis van onze ervaring achten wij het onvoldoende duidelijk of de opgenomen hoeveelheden aansluiten op de volledige gevraagde dienstverlening. Dit kan tijdens de uitvoering leiden tot verschillende verwachtingen over de benodigde en te vergoeden ureninzet.

Is de Aanbestedende Dienst bereid de Inschrijfstaat aan te passen door het doorlopende, contractbrede projectmanagement en de daarmee samenhangende rapportageverplichtingen op te nemen als een afzonderlijke vaste maandelijkse vergoeding, naast de tarieven voor opdrachtgebonden werkvoorbereiding en projectbegeleiding?

Wij verzoeken u daarvoor vóór inschrijving de volgende uitgangspunten vast te leggen:

1. Takenpakket en rapportageomvang. Welke werkzaamheden vallen onder de maandvergoeding, welke mate van detaillering wordt verlangd en welke overlegfrequentie moet worden aangehouden? Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid of de halfjaarlijkse voortgangsrapportage gezamenlijk voor de drie vaartuigen wordt opgesteld, per veiligheidsregio of per vaartuig. Een beschikbaar rapportageformat of geanonimiseerd voorbeeld kan helpen om de benodigde inspanning eenduidig te bepalen.
2. Afbakening ten opzichte van andere prijsregels. Welke werkzaamheden blijven onder de posten voor werkvoorbereiding, overleg en rapportage rondom de werfbeurt en MARAD vallen? Wij verzoeken daarbij expliciet onderscheid te maken tussen contractbrede voortgangsrapportages en onderhoudsgebonden controlerapportages, zodat werkzaamheden niet dubbel worden geprijsd, maar ook niet onbedoeld buiten de vergoeding vallen.
3. Prijsbeoordeling en vergoeding. Graag ontvangen wij bevestiging dat de maandvergoeding voor

het overeengekomen doorlopende takenpakket gedurende het gehele jaar wordt vergoed, ook buiten de werfperioden, en op basis van twaalf maanden in de jaarlijkse inschrijfprijs wordt meegenomen. Tevens vernemen wij graag hoe deze vergoeding aan beide veiligheidsregio's wordt toegerekend.

Indien u de huidige urensystematiek handhaaft, verzoeken wij u te verduidelijken of de genoemde 150 uur uitsluitend een rekenhoeveelheid voor de beoordeling betreft of

Antwoord:

Gezien de beperkte ruimte op TenderNed voor het stellen van vragen was de vraag van Inschrijver niet geheel zichtbaar. Aanbestedende dienst heeft Inschrijver gevraagd zijn vragen afzonderlijk te stellen. Hier heeft inschrijver gehoor aan gegeven en zijn vraag 37 t/m 40 ter vervanging van deze vraag.

Het betreft hier dus geen nieuwe inhoudelijke vragen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

30

Onderwerp:

EIS 80 – Rekenhoeveelheid en all-in huurtarief vervangend vaartuig

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11 – Inschrijfstaat, regel 17; Aanbestedingsleidraad, paragrafen 2.5 en 5.5.2.

In aanvulling op onze vragen over de beschikbaarstelling van een vervangend vaartuig verzoeken wij u de betekenis van de opgenomen 21 kalenderdagen en de omvang van het gevraagde all-in huurtarief te verduidelijken.

1. Betekenis van de rekenhoeveelheid en daadwerkelijke vergoeding

Kunt u bevestigen dat de 21 kalenderdagen uitsluitend een rekenhoeveelheid vormen voor de beoordeling van de inschrijvingen, voor de drie blusboten gezamenlijk per jaar, en geen gegarandeerde afname of maximale vervangingsduur betreffen?

Graag ontvangen wij tevens bevestiging dat tijdens de uitvoering wordt afgerekend op basis van het daadwerkelijk op afroep ter beschikking gestelde aantal kalenderdagen tegen het aangeboden dagtarief, ook wanneer dit aantal lager of hoger uitvalt dan 21 dagen. Verzoek is daarbij het begin- en eindmoment van de te vergoeden huurperiode vast te leggen, waaronder de behandeling van aan- en afvoerdagen en gedeeltelijke kalenderdagen.

2. Afbakening van het all-in tarief

In de omschrijving worden instructie en verzekering expliciet inbegrepen en brandstof expliciet uitgesloten. Welke overige kosten worden met de toevoeging 'etc.' bedoeld?

Wij verzoeken u met name te verduidelijken of ook de kosten voor aan- en afvoer of overvaren, mobilisatie en demobilisatie, eventuele bemanning, noodzakelijke aanpassingen en aanvullende keuringen, onderhoud en technische ondersteuning tijdens de huurperiode en reiniging bij retour in het dagtarief moeten zijn opgenomen. Ten aanzien van de verzekering ontvangen wij graag de vereiste dekking en de verdeling van eventuele eigen risico's.

3. Aantal afroepen en vaste kosten

Van hoeveel afzonderlijke afroepen en welke gemiddelde huurduur per afroep moeten inschrijvers bij hun prijsberekening uitgaan? Eén aaneengesloten huurperiode van 21 dagen brengt immers andere aanvoer-, retour- en instructiekosten met zich mee dan meerdere korte huurperioden met dezelfde totale duur.

Indien deze kosten volledig in het dagtarief moeten worden verwerkt, verzoeken wij u daarvoor uniforme rekenuitgangspunten vast te leggen. Als alternatief verzoeken wij u afzonderlijke prijsregels op te nemen voor eenmalige kosten per afroep. Tevens vernemen wij graag hoe eventuele kosten voor het beschikbaar houden van een vervangend vaartuig buiten de daadwerkelijke huurperioden moeten worden aangeboden en vergoed.

Deze verduidelijking is noodzakelijk om het tarief op dezelfde uitgangspunten te kunnen baseren en verschillen in interpretatie bij inschrijving en uitvoering te voorkomen.

Antwoord:

Bijlage 11 is aangepast.

Zie ook antwoord op vraag 52.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

31

Onderwerp:

EIS 80 – Verantwoordelijkheid en minimumeisen vervangend vaartuig

Vraag:

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad, paragraaf 2.4; Bijlage 1, paragraaf 2.9, EIS 80, in samenhang met EIS 63; Bijlage 11 – Inschrijfstaat.

In paragraaf 2.4 van de Aanbestedingsleidraad is opgenomen dat Opdrachtnemer op afroep een vervangend vaartuig ter beschikking moet stellen. In Bijlage 1, EIS 80, staat echter dat Opdrachtgever gedurende langdurige uitval van een blusboot van meer dan vijf werkdagen, in overleg met opdrachtgever, een vergelijkbaar vaartuig ter beschikking dient te stellen.

Kunt u bevestigen of de eerste vermelding van 'Opdrachtgever' in EIS 80 een verschrijving betreft en hier 'Opdrachtnemer' wordt bedoeld? Graag ontvangen wij een eenduidige formulering van deze verplichting.

Indien de verplichting inderdaad bij Opdrachtnemer ligt, verzoeken wij u de volgende onderdelen te verduidelijken:

1. Functionele, technische en operationele minimumeisen

Wat wordt verstaan onder een 'vergelijkbaar vaartuig'? Moet dit vaartuig alle brandbestrijdings- en hulpverleningsfuncties van de uitgevallen blusboot kunnen overnemen, of wordt een tijdelijke vervanging met een beperktere, nader omschreven functionaliteit geaccepteerd?

Graag ontvangen wij per te vervangen blusboot een overzicht van de minimale eisen, waaronder de vereiste bluswatercapaciteit bij de voorgeschreven werkdruk, het aantal en de capaciteit van blusmonitoren, eventuele schuimblusvoorzieningen, vaarsnelheid, diepgang, vaargebied, inzetduur, capaciteit voor bemanning en uitrusting, en de benodigde navigatie- en

communicatieapparatuur, waaronder eventueel C2000. Tevens verzoeken wij u aan te geven of tijdelijke of mobiele blusvoorzieningen worden geaccepteerd.

2. Certificering en veiligheid tijdens incidentbestrijding

Welke certificaten, keuringen en eventuele aanvullende goedkeuringen worden voor het vervangende vaartuig verlangd?

Worden specifieke eisen gesteld vanuit of in relatie tot het ADN, of andere voorschriften voor inzet bij incidenten met brandbare vloeistoffen, gevaarlijke stoffen of een mogelijk explosieve atmosfeer? Zo ja, welke concrete bepalingen, technische voorzieningen en bewijsstukken worden verlangd?

Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid over eventuele eisen aan gasdetectie, overdrukvoorzieningen, bescherming tegen rook en gevaarlijke stoffen, bescherming tegen warmtestraling en explosieveiligheid. Daarbij verzoeken wij u onderscheid te maken tussen eisen aan het vaartuig en eisen aan de bemanning, en aan te geven voor welke inzetomstandigheden deze gelden.

3. Omvang van de beschikbaarheidsverplichting en vergoeding

Geldt de verplichting uitsluitend bij ongeplande uitval, of ook tijdens gepland onderhoud? EIS 63 voorziet immers voor de tweejaarlijkse en vijfjaarlijkse onderhoudsbeurten in uitvoeringstermijnen van respectievelijk tien en vijftien werkdagen.

Vanaf welk moment en binnen welke termijn na afroep moet het vervangende vaartuig operationeel beschikbaar zijn, op welke locatie en voor welke maximale duur? Moet bij gelijktijdige uitval van meerdere blusboten ook in meerdere vervangende vaartuigen worden voorzien? Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid over de mogelijkheid om een vaartuig via derden in te huren en over de vraag of Opdrachtgever zelf de bemanning verzorgt.

Tot slot verzoeken wij u aan te geven hoe de kosten voor het beschikbaar houden en daadwerkelijk inzetten van het vervangende vaartuig, inclusief eventuele huur, transport, aanpassingen en bemanning, in de inschrijving moeten worden aangeboden en tijdens de uitvoering worden vergoed.

Wij verzoeken u deze uitgangspunten vóór inschrijving vast te leggen, zodat de beschikbaarheid, uitvoerbaarheid en kosten van deze verplichting kunnen worden beoordeeld en alle inschrijvers hun aanbieding op dezelfde minimeisen baseren.

Antwoord:

1. Het vaartuig hoeft niet alle brandbestrijdings- en hulpverleningsfuncties van de uitgevallen blusboot te kunnen overnemen. In overleg met opdrachtgever kan er eventueel een tijdelijke vervanging met een beperktere, nader omschreven functionaliteit aangeboden worden. Zie antwoord op vraag 9.

2. Het vervangende vaartuig dient aan de binnenvaartwetgeving te voldoen. Er worden geen specifieke eisen gesteld tot het ADN of andere aanvullende voorschriften.

3. Zie antwoord op vraag 9 en 22.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

32

Onderwerp:

EIS 48 t/m 51 – Reikwijdte keuringen, dossierbeheer en bijbehorende urenraming

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.4, EIS 48 t/m 51, in samenhang met EIS 108 t/m 112; Bijlage 8 – Uitvoeringslijsten; Bijlage 11 – Inschrijfstaat, regels 24, 28 en 29.

EIS 48 tot en met 51 verlangen het uitvoeren van keuringen en testen, het opstellen van een keuringsplan en het opstellen en actueel houden van een keuringendossier in MARAD. Daarbij wordt een gedetailleerde vastlegging gevraagd van onder meer de toepasselijke eisen en normen, keuringsmethoden, beoordelingscriteria, resultaten, betrokken functionarissen en de traceerbaarheid naar het betreffende vaartuig.

In Bijlage 11 is voor het actueel houden van MARAD een hoeveelheid van 45 uur per jaar opgenomen voor de drie vaartuigen gezamenlijk. Naast het keuringendossier moeten op grond van EIS 108 tot en met 112 ook andere gegevens en onderhoudsactiviteiten in MARAD worden vastgelegd en actueel gehouden.

Wij onderschrijven het belang van aantoonbare kwaliteit en een volledig en actueel dossier. Uit onze ervaring met vergelijkbare onderhoudsopdrachten blijkt echter dat het zorgvuldig inrichten, controleren en onderhouden van deze registratie een afzonderlijke, structurele inspanning vraagt. Zonder nadere afbakening is niet duidelijk hoe de gevraagde werkzaamheden zich verhouden tot de opgenomen urenraming.

Kunt u de reikwijdte van deze verplichtingen en de bijbehorende prijs- en verrekeningssystematiek als volgt verduidelijken?

1. Reikwijdte en vereiste diepgang

Welke keuringen, inspecties en testen vallen per vaartuig onder EIS 48 tot en met 51, met welke frequentie en hoe sluiten deze aan op de werkzaamheden en taakverdeling in Bijlage 8? Heeft het keuringsplan en keuringendossier uitsluitend betrekking op werkzaamheden van Opdrachtnemer, of ook op werkzaamheden van Opdrachtgever en rechtstreeks door Opdrachtgever ingeschakelde derden? Graag ontvangen wij tevens duidelijkheid over de beschikbare bestaande keuringsplannen en dossiers, de gewenste detaillering en de vraag of bestaande keuringsrapporten en certificaten kunnen worden opgenomen zonder de daarin vastgelegde gegevens afzonderlijk opnieuw in MARAD in te voeren.

2. Betekenis van de urenraming en toerekening van kosten

Welke werkzaamheden zijn inbegrepen in de 45 uur voor het actueel houden van MARAD en welke werkzaamheden moeten worden toegerekend aan de posten voor overleg en rapportage, werkvoorbereiding/projectmanagement of andere tariefposten? Waar moeten de kosten van de daadwerkelijke keuringen en eventuele externe keurings- of certificeringsinstanties worden opgenomen? Betreft de 45 uur uitsluitend een rekenhoeveelheid voor de beoordeling van de inschrijvingen, of tevens een maximum voor de te vergoeden inzet? Indien het een rekenhoeveelheid betreft, verzoeken wij te bevestigen hoe de vooraf afgestemde, daadwerkelijk benodigde uren tijdens de uitvoering worden vergoed.

3. Afstemming eisen en inschrijfstaat

Indien de 45 uur bedoeld is voor de volledige jaarlijkse registratie- en beheerverplichting in MARAD, verzoeken wij u deze raming te onderbouwen aan de hand van de verlangde werkzaamheden en registraties. Wanneer de volledige uitwerking van de eisen een grotere inspanning vraagt, verzoeken wij u de urenraming aan te passen of de administratieve verplichtingen nader af te bakenen. Als alternatief stellen wij voor een afzonderlijke prijsregel op te nemen voor een vaste maandelijkse vergoeding voor het doorlopende dossier- en MARAD-beheer, op basis van een duidelijk omschreven takenpakket. Eventuele eenmalige werkzaamheden voor het opstellen van het keuringsplan en het inrichten of aanvullen van de dossiers kunnen daarvan afzonderlijk worden onderscheiden.

Wij verzoeken u de verduidelijkte uitgangspunten zo nodig te verwerken in een aangepaste

inschrijfstaat, zodat alle inschrijvers dezelfde werkzaamheden en hoeveelheden hanteren en de aangeboden prijzen onderling vergelijkbaar zijn.

Antwoord:

1. Zie bijlage 8 Uitvoeringslijsten - keuringen.
Uitsluitend op opdrachtnemer.
Opdrachtnemer dient zelf het keuringsplan op te stellen wat bij hem past en aansluit op de behoefte van opdrachtgever (zie eis 49 en 50).
2. Zie aangepaste bijlage 11.
3. Zie aangepaste bijlage 11.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
33

Onderwerp:

EIS 43 en 44 – Afbakening storingsinzet en aanpassing eisen ademlucht en C2000

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.4, EIS 40 en EIS 42 t/m 44; EIS 74; Bijlage 9 – Casus inzetbaarheid bij calamiteiten.

EIS 43 bepaalt dat de in te zetten storingsmonteurs minimaal beschikken over de opleiding tot ademluchtdrager. EIS 44 verlangt dat deze monteurs bekend zijn met de bediening van C2000-apparatuur in verband met storingen tijdens inzetten door Opdrachtgever.

Wij onderschrijven het belang van snelle en deskundige technische ondersteuning om de inzetbaarheid van de blusboten te waarborgen, ook tijdens calamiteiten. Voor een veilige en beheersbare uitvoering is echter een duidelijke afbakening noodzakelijk tussen technische storingsondersteuning en werkzaamheden binnen een gevaarlijke incidentomgeving.

Uit de genoemde eisen blijkt niet voor welke concrete onderhouds- of herstelwerkzaamheden het gebruik van ademlucht noodzakelijk wordt geacht, onder welke omstandigheden monteurs dergelijke werkzaamheden moeten uitvoeren en waarom de opleidingseis zonder nadere differentiatie geldt voor alle in te zetten storingsmonteurs. Evenmin wordt duidelijk of het gebruik van ademlucht wordt verlangd voor het daadwerkelijk uitvoeren van werkzaamheden of uitsluitend als voorziening voor het veilig verlaten van een incidentomgeving.

EIS 74 bevat reeds de verplichting om personeel in te zetten met de vereiste opleiding, training en bekwaamheid en, afhankelijk van de aard en risico's van de werkzaamheden, medische geschiktheid. Wij verzoeken u de aanvullende verplichtingen uit EIS 43 en 44 nader af te stemmen op de concrete technische werkzaamheden en de daarbij behorende risico's.

Bent u bereid deze eisen als volgt aan te passen?

1. EIS 43 – Ademluchtopleiding: de algemene verplichting voor alle in te zetten storingsmonteurs laten vervallen en voor technische ondersteuning bij calamiteiten vastleggen dat werkzaamheden plaatsvinden vanuit een op basis van een risicoanalyse veilig bevonden werkplek, buiten de gevarezone van het incident. Daarbij verzoeken wij te bevestigen dat het onder ademlucht betreden van een door brand, rook of gevaarlijke stoffen bedreigd gebied niet tot de reguliere inzetverplichting van de storingsmonteurs behoort. Afspraken over veilige toegang, werkplekvrijgave, begeleiding en het onderbreken van werkzaamheden bij veranderende omstandigheden kunnen in het DAP worden vastgelegd, met behoud van de eigen veiligheidsverantwoordelijkheden van beide partijen.
2. EIS 44 – C2000: de eis vervangen door een functionele verplichting om tijdens storingsinzet een betrouwbare communicatie met Opdrachtgever te waarborgen. Deze communicatie kan plaatsvinden via een aangewezen contactpersoon of de bemanning. Voor zover rechtstreekse bediening van C2000 door een storingsmonteur noodzakelijk is, verzoeken wij te bepalen dat Opdrachtgever voorafgaand aan die inzet een passende gebruikersinstructie verzorgt en de benodigde apparatuur en eventuele gebruikstoestemming beschikbaar stelt.

Indien u EIS 43 en/of EIS 44 ongewijzigd wenst te handhaven, verzoeken wij u de noodzaak en proportionaliteit daarvan te onderbouwen aan de hand van concrete werkzaamheden, inzetomstandigheden en de verwachte frequentie. Graag ontvangen wij dan tevens duidelijkheid over het vereiste opleidingsniveau, eventuele herhalingsopleidingen en keuringen, de benodigde beschermingsmiddelen, de veiligheidsorganisatie en de verdeling van verantwoordelijkheden en kosten.

Tot slot verzoeken wij u te verduidelijken hoe de verplichting uit EIS 40 om binnen vier uur met de reparatie te zijn begonnen wordt toegepast wanneer de werkplek nog niet veilig kan worden vrijgegeven, en te bevestigen dat de verduidelijkte afbakening van de storingsinzet ook als uitgangspunt geldt voor de uitwerking en beoordeling van de casus in Bijlage 9.

Antwoord:

1. Niet akkoord. Eis 43 blijft gehandhaafd. Zie ook antwoord op vraag 7.
2. Niet akkoord. Eis 44 blijft gehandhaafd. Opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor de gebruikersinstructie aan de storingsmonteurs. Bij een eventuele calamiteit verzorgt opdrachtgever de benodigde apparatuur en gebruikerstoestemming.

In de huidige geopolitieke situatie verlangt de opdrachtgever meer en meer het waarborgen van de scheepvaart op de grote waterwegen. De brandweer/ Veiligheidsregio heeft hier een belangrijke taak/ verantwoordelijkheid in. Tijdens inzetten kunnen storingsmonteurs optreden, in sommige gevallen is het niet mogelijk / niet gewenst om een blusboot te laten stoppen met zijn inzet. Het kan dus voorkomen dat een monteur van de opdrachtgever middels ademlucht aan boord gebracht moet worden om zijn werkzaamheden aan te vangen. De Opdrachtgever kan hier geen aantallen / frequentie aanhangen, alleen aangeven dat dit een vereiste is om aan de wettelijke taak te kunnen blijven voldoen. De opdrachtnemer is hierin een vereiste schakel die moet voldoen aan de gestelde eisen om deze te kunnen vervullen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

34

Onderwerp:

EIS 32 – Vaste tarieven voor motor-, generatormotor- en keerkoppelingbeurten

Vraag:

Verwijzing: Bijlage 1, paragraaf 2.4, EIS 32; Bijlage 11 – Inschrijfstaat; Aanbestedingsleidraad, paragraaf 5.5.2.

EIS 32 bepaalt dat de reguliere onderhoudswerkzaamheden per vaartuig aan de motor(en), generatormotor(en) en keerkoppeling(en) worden vergoed tegen een overeengekomen vast tarief per type onderhoudsbeurt, zoals aangeboden in de inschrijfstaat. In Bijlage 11 treffen wij echter geen afzonderlijke invulregels aan voor deze vaste tarieven. De beschikbare aanvullende regels onder de urenstaat hanteren als eenheid 'uur' en bieden daarmee geen duidelijke mogelijkheid om een vast tarief per onderhoudsbeurt op te geven.

Daarnaast bepaalt de Aanbestedingsleidraad dat prijzen uitsluitend via de voorgeschreven inschrijfstaat mogen worden aangeboden.

"Kunt u aangeven waar en op welke wijze de in EIS 32 bedoelde vaste tarieven moeten worden aangeboden en hiervoor zo nodig een aangepaste inschrijfstaat beschikbaar stellen?"

Om tot eenduidige en onderling vergelijkbare prijsopgaven te komen, verzoeken wij u daarbij per vaartuig te specificeren welke typen onderhoudsbeurten moeten worden geprijsd, welke werkzaamheden en materialen in de vaste tarieven moeten zijn inbegrepen en met welke aantallen deze beurten worden meegenomen in de berekening van de inschrijfprijs.

Indien het niet de bedoeling is deze vaste tarieven reeds bij inschrijving aan te bieden, verzoeken wij u EIS 32 hierop aan te passen en te verduidelijken op welk moment en op welke grondslag deze tarieven tijdens de uitvoering van de Raamovereenkomst worden vastgesteld.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 5 en 58.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.**Onderwerp:**

Vraag:

Verwijzing: hoofdstuk 4, in het bijzonder paragrafen 4.1.2, 4.1.3, 4.2.1, 4.2.2.3 en 4.3, in samenhang met paragrafen 5.1 en 5.7.

In paragraaf 4.3 is bepaald dat Inschrijver met het Uniform Europees Aanbestedingsdocument verklaart te voldoen aan de in paragrafen 4.1 en 4.2 beschreven uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen. Paragraaf 5.7 bepaalt vervolgens dat de als eerste geëindigde Inschrijver na bekendmaking van het voornemen tot gunning de gevraagde bewijsstukken dient te overleggen.

Tegelijkertijd bevat hoofdstuk 4 verschillende instructies over het bijvoegen of indienen van bewijsstukken. Zo wordt bij de GVA gesproken over bijvoeging bij de Aanmelding, wordt bij de verzekering gevraagd een polis of verzekeringscertificaat bij te voegen en wordt voor de outillage een motivatie met eventuele bewijsstukken verlangd. Hierdoor is niet eenduidig welke stukken reeds bij inschrijving moeten worden ingediend en welke uitsluitend op verzoek na het voornemen tot gunning moeten worden aangeleverd.

"Kunt u bevestigen dat voor de GVA, de verklaring van de Belastingdienst, het verzekeringsbewijs en de motivatie en eventuele bewijsstukken betreffende de outillage bij inschrijving kan worden volstaan met het volledig ingevulde en rechtsgeldig ondertekende UEA, en dat deze onderliggende stukken uitsluitend door de beoogde winnaar op verzoek na het voornemen tot gunning hoeven te worden aangeleverd?"

Indien dit niet voor alle genoemde stukken geldt, ontvangen wij graag een uitputtend overzicht van de bij inschrijving verplicht aan te leveren documenten en de documenten die pas na het voornemen tot gunning worden opgevraagd. Graag daarin ook de referentieverklaringen, certificeringen en het KvK-uittreksel met eventuele volmacht betrekken.

Tevens verzoeken wij u aan te geven welke aanlevertermijn geldt voor de later op te vragen bewijsmiddelen, en of de termijn van zeven kalenderdagen uit paragraaf 4.2.2.2 uitsluitend voor de certificeringen geldt of ook voor de overige bewijsmiddelen.

Antwoord:

Bij het indienen van de Inschrijving dient inschrijver de volgende documenten aan te leveren:

Ingevuld en ondertekend Uniform Europees Aanbestedingsdocument (zie 4.1.1 van de aanbestedingsleidraad);

Gedragsverklaring aanbesteding (zie 4.1.2 van de aanbestedingsleidraad);

Verklaring belastingdienst (zie 4.1.3 van de aanbestedingsleidraad);

Bijlage 4 Model referentie(s);

Motivatatie en e.v.t. bewijsstukken in ter ondersteuning van uw outillage (zie 4.2.2.3 van de aanbestedingsleidraad)

Bijlage 7 Verklaring Sanctiepakket Russische partijen (zie 4.1.4 van de aanbestedingsleidraad);

Inschrijving Kamer van Koophandel/Handelsregister

Uitwerkingen gunningscriteria K1 t/m K3.

Bijlage 11 Inschrijfstaat

Bewijsmiddelen na bekendmaking voornemen tot gunning:

De laatst aan Inschrijver afgegeven accountantsverklaring met betrekking tot de jaarrekening (of in voorkomend geval een beoordelings- of samenstellingsverklaring)

Kopie van de polis of het verzekeringscertificaat

Certificaten (ISO-9001:2015; ISO 45001 en/of VCA**;¹ ISO 14001)

Van de Inschrijver aan wie de Aanbestedende Dienst de Opdracht voornemens is te gunnen wordt in de gunningsbeslissing de bewijsmiddelen opgevraagd, waarmee de Inschrijver binnen zeven kalenderdagen na verzending van dit voornemen tot gunning moet aantonen dat de Inschrijver

daadwerkelijk aan deze eisen voldoet.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
36

Onderwerp:

Verzoek tweede vragenronde en verlenging inschrijvingstermijn

Vraag:

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad, paragraaf 3.2 – Planning

Naar aanleiding van de schouw op 16 september 2026 vragen wij uw aandacht voor de planning van deze aanbesteding. Tussen de schouw en de sluiting van de vragenronde op 18 september 2026 om 12.00 uur resteert slechts een zeer beperkte periode om de bevindingen aan boord zorgvuldig te beoordelen, deze te toetsen aan de aanbestedingsstukken en de daaruit voortvloeiende vragen te formuleren.

Daarnaast is de publicatie van de Nota van Inlichtingen voorzien op 25 september 2026, terwijl de inschrijving uiterlijk op 7 oktober 2026 om 12.00 uur moet worden ingediend. De huidige planning voorziet niet in een tweede vragenronde. Antwoorden en eventuele aanvullingen of wijzigingen kunnen echter aanleiding geven tot vervolgvragen die van belang zijn voor de interpretatie van de opdracht, de prijsstelling en de uitwerking van de plannen van aanpak.

Wij achten voldoende gelegenheid voor deze verduidelijking van belang voor het indienen van een zorgvuldig onderbouwde, realistische en onderling vergelijkbare inschrijving. Dit geldt temeer nu kwaliteit voor 90% meeweegt in de beoordeling en naast het plan van aanpak voor voorspelbaarheid en beheersbaarheid ook twee inhoudelijke casussen moeten worden uitgewerkt.

"Is de Aanbestedende Dienst bereid een tweede vragenronde in te lassen en de uiterste indieningsdatum van de inschrijving hierop aan te passen?"

Wij verzoeken daarbij om na publicatie van de eerste Nota van Inlichtingen ten minste vijf werkdagen beschikbaar te stellen voor het indienen van aanvullende vragen, waaronder vervolgvragen naar aanleiding van de ontvangen antwoorden. Vervolgens verzoeken wij om tussen de publicatie van de tweede Nota van Inlichtingen en de nieuwe uiterste indieningsdatum ten minste twee weken te laten, zodat de antwoorden zorgvuldig in de inschrijving kunnen worden verwerkt.

Graag ontvangen wij uw bevestiging en een aangepaste planning met de termijnen voor de tweede vragenronde, de publicatie van de tweede Nota van Inlichtingen en de indiening van de inschrijving.

Antwoord:

Akkoord. De planning zal als volgt worden aangepast:

Uiterste datum voor het stellen van vragen (1e Nvl) -> 25 september 2026, 14:00 uur
Verzenden 1e Nota van Inlichtingen -> 28 september 2026
Uiterste datum voor het stellen van vragen (2e Nvl) -> 6 oktober 2026, 12:00 uur
Verzenden 2e Nota van Inlichtingen -> 12 oktober 2026
Sluiting indienen inschrijving -> 23 oktober 2026, 12:00 uur
Beoordeling -> 23 oktober 2026 – 6 november 2026
Mededeling voornemen tot gunning -> 6 november 2026
Einde bezwaartermijn -> 27 november 2026
Ingangsdatum Raamovereenkomst -> 1 januari 2027

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

25 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

37

Onderwerp:

TN 29 - deel 4/4 - Bij handhaving van uren: rekenhoeveelheid of vergoedingsmaximum

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 29, deel 4/4 (PDF-vraag 13, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 1, § 2.13, EIS 104 t/m 106 en EIS 101 t/m 103; Bijlage 11, regels 24, 28 en 29.

Indien u de huidige urensystematiek handhaaft, betreft de 150 uur per jaar voor 'Werkvoorbereiding / Projectmanagement' uitsluitend een rekenhoeveelheid voor de beoordeling of tevens een maximum voor de te vergoeden inzet?

Graag ontvangen wij een afbakening van de inbegrepen werkzaamheden en duidelijkheid over de vergoeding van vooraf afgestemde, daadwerkelijk benodigde uren wanneer deze de opgenomen hoeveelheid overschrijden.

Met dit verzoek beogen wij de rapportagekwaliteit en continuïteit van de projectbeheersing te borgen, met een transparante vergoeding en heldere wederzijdse verwachtingen.

Antwoord:

Klopt. Het betreft hier een rekenhoeveelheid voor de beoordeling.
Zie ook antwoord op vraag 38.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

38

Onderwerp:

TN 29 - deel 3/4 - Prijsbeoordeling en vergoeding gedurende twaalf maanden

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 29, deel 3/4 (PDF-vraag 13, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 1, § 2.13, EIS 104 t/m 106 en EIS 101 t/m 103; Bijlage 11, regels 24, 28 en 29.

Bij toepassing van de voorgestelde maandvergoeding voor het overeengekomen doorlopende projectmanagement en de bijbehorende rapportages ontvangen wij graag bevestiging dat deze gedurende het gehele jaar wordt vergoed, ook buiten de werfperioden.

Kunt u bevestigen dat de vergoeding op basis van twaalf maanden wordt meegenomen in de jaarlijkse inschrijfprijs? Hoe wordt deze toegerekend aan beide veiligheidsregio's?

Antwoord:

De uren in de inschrijfstaat zijn fictieve uren. Aan deze uren kunnen geen rechten worden ontleend.

Uren zullen verrekend worden op basis van werkelijk gewerkte uren en na goedkeuring van opdrachtgever.

Opdrachtnemer dient per regio het aantal gewerkte uren te registreren en factureren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

39

Onderwerp:

TN 29 - deel 2/4 - Takenpakket, rapportagedetaillering en afbakening prijsregels

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 29, deel 2/4 (PDF-vraag 13, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 1, § 2.13, EIS 104 t/m 106 en EIS 101 t/m 103; Bijlage 11, regels 24, 28 en 29.

Welke werkzaamheden vallen onder de voorgestelde maandvergoeding voor contractbreed projectmanagement, welke mate van detaillering wordt verlangd en welke overlegfrequentie moet worden aangehouden?

Wordt de halfjaarlijkse voortgangsrapportage voor de drie vaartuigen gezamenlijk, per veiligheidsregio of per vaartuig opgesteld?

Graag ontvangen wij een beschikbaar rapportageformat of geanonimiseerd voorbeeld.

Welke werkzaamheden blijven onder de prijsregels voor werkvoorbereiding, overleg en rapportage rondom de werfbeurt en MARAD vallen?

Wij verzoeken expliciet onderscheid te maken tussen contractbrede voortgangsrapportages en onderhoudsgebonden controlerapportages, zodat werkzaamheden niet dubbel worden geprijsd of onbedoeld buiten de vergoeding vallen.

Graag ontvangen wij deze uitgangspunten vóór inschrijving.

Antwoord:

Bijlage 11 Inschrijfstaat is aangepast.

Er bestaat geen maandvergoeding voor contractbreed projectmanagement. Deze uren zullen worden verrekend op basis van werkelijke gemaakte uren na goedkeuring door opdrachtgever. Eis 104 spreekt over een voortgangsrapportage en een frequentie van 1x per 6 maanden.

De halfjaarlijkse voortgangsrapportage wordt per vaartuig opgesteld.

Er is geen rapportageformat of geanonimiseerd format beschikbaar. Deze zal na gunning met de winnende inschrijver worden bepaald. In eis 104 zijn de onderdelen opgenomen die minimaal in de voortgangsrapportage moeten worden opgenomen.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
40

Onderwerp:

TN 29 - deel 1/4 - Afzonderlijke maandvergoeding voor doorlopend projectmanagement

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 29, deel 1/4 (PDF-vraag 13, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 1, § 2.13, EIS 104 t/m 106 en EIS 101 t/m 103; Bijlage 11, regels 24, 28 en 29.

Wij onderschrijven het belang van EIS 104: een halfjaarlijkse rapportage over planning, voortgang,

veiligheid, kwaliteit, risico's, financiën, afwijkingen, besluiten en acties. EIS 105 verlangt een controlerapportage binnen één maand na onderhoud; EIS 106 verlangt directe melding van urgente kwesties.

Bij vergelijkbare contracten ervaren wij dat de onderliggende informatieverzameling, controle, actualisatie, bewaking en opvolging het hele jaar doorlopen. Hiervoor wordt in contracten waarmee wij ervaring hebben een vaste maandvergoeding afgesproken, los van de werkvoorbereiding voor afzonderlijke opdrachten.

Bijlage 11 bevat 150 uur per jaar voor werkvoorbereiding/projectmanagement voor drie vaartuigen, naast posten voor werfbeurtoverleg, rapportage en MARAD. Onduidelijk is of de hoeveelheden en taakverdeling aansluiten op de volledige dienstverlening; dit kan verschillende verwachtingen over de ureninzet opleveren.

Bent u bereid het doorlopende, contractbrede projectmanagement en de bijbehorende rapportages als afzonderlijke vaste maandelijks vergoeding in de Inschrijfstaat op te nemen, naast opdrachtgebonden werkvoorbereiding en projectbegeleiding?

Antwoord:

Niet akkoord.

Uren zullen verrekend worden op basis van werkelijk gewerkte uren en na goedkeuring van opdrachtgever.

Opdrachtnemer dient per regio het aantal gewerkte uren te registreren en factureren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
41

Onderwerp:

TN 28 - deel 8/8 - Ontbrekende gegevens en tijdige verstrekking voor de casus

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 8/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Voor de casus Waterjets wordt een concrete, aantoonbaar effectieve en realistisch uitvoerbare aanpak verlangd. De aangeboden invulling van de kwalitatieve gunningscriteria wordt bovendien onderdeel van de Raamovereenkomst. Inzicht in de systemen, onderhoudstoestand en achtergrond van de knelpunten is daarom van belang.

Kunt u de in de deelvragen gevraagde informatie vóór inschrijving aan alle inschrijvers beschikbaar stellen en de samenhang tussen casus, Uitvoeringslijsten en Inschrijfstaat verduidelijken?

Wanneer gegevens niet beschikbaar zijn, verzoeken wij dit expliciet te vermelden en aan te geven welke uniforme uitgangspunten inschrijvers moeten hanteren. Daarmee worden verschillende aannames over technische toestand, eerdere reparaties en onderdelenbeschikbaarheid

voorkomen.

Wij verzoeken om tijdige verstrekking via de Nota van Inlichtingen, met voldoende gelegenheid voor analyse en vervolgvragen, aansluitend op ons eerdere verzoek om een tweede vragenronde en aanpassing van de inschrijvingstermijn.

Antwoord:

Met het beantwoorden van de deelvragen en het beschikbaar stellen van de informatie is aanbestedende dienst van mening dat inschrijver in staat moet zijn een plan van aanpak Waterjets op te stellen conform hetgeen gevraagd is in de aanbestedingsleidraad.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
42

Onderwerp:

TN 28 - deel 7/8 - Ruimte voor onderbouwde onderhoudsoptimalisatie

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 7/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Kunt u bevestigen dat de casus is gericht op het doelmatig verbeteren en borgen van de betrouwbaarheid en inzetbaarheid, en niet zonder meer op verhoging van de onderhoudsfrequentie of demontageomvang boven het reeds uitgevraagde onderhoud? Welke ruimte bestaat om in de casus een onderbouwde optimalisatie voor te stellen op basis van fabrikantvoorschriften, gebruik, onderhoudshistorie en inspectieresultaten? Hoe verhoudt zo'n voorstel zich tot de werkzaamheden die voor de prijsstelling verplicht moeten worden aangehouden?

Antwoord:

Nee, dat kunnen we niet bevestigen.

Inschrijver wordt gevraagd een Plan van Aanpak 'Waterjet' op te stellen waarin minimaal wordt beschreven hoe hij:

- De casus technisch en organisatorisch benadert.
- Borgt dat kennis en kunde over Rolls#Royce#systemen beschikbaar blijft gedurende de hele contractperiode.
- Continuïteit van het onderhoudsteam garandeert.
- De kwaliteit en beschikbaarheid van (onder)leveranciers waarborgt.
- Beschikbaarheid van cruciale onderdelen zekerstelt.
- De inzet van eigen organisatie, Opdrachtgevers en eventuele derden organiseert.

- Aantoont dat de aanpak bewezen effectief is.
- Aantoont dat de aanpak realistisch uitvoerbaar is en aansluit bij de operationele en organisatorische behoeften van de Opdrachtgevers.

Het is aan Inschrijver om te bepalen hoe inschrijver hier invulling aangeeft.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

43

Onderwerp:

TN 28 - deel 6/8 - Huidige reservevoorraad en reeds bestelde onderdelen

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 6/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

EIS 52 vermeldt een bestaande reservevoorraad bij Opdrachtgever, terwijl de gezamenlijke lijst met reserveonderdelen pas na gunning wordt opgesteld.

Kunt u de huidige voorraad van waterjetgerelateerde onderdelen al vóór inschrijving inzichtelijk maken?

Graag ontvangen wij per artikel de aanwezige aantallen, toepasbaarheid op de geïnstalleerde jets, conditie (nieuw, gereviseerd of gebruikt) en beschikbaarheid voor deze onderhoudsovereenkomst. Tevens ontvangen wij graag informatie over reeds bestelde onderdelen en verwachte levermomenten, zodat onze onderdelenstrategie aansluit op de bestaande voorraad en onnodige dubbele voorraadvorming wordt voorkomen.

Antwoord:

Voor de lijst met reserveonderdelen verwijzen wij u naar het antwoord op vraag 3. Het betreft hier nieuwe onderdelen.

Op dit moment zijn er geen onderdelen in bestelling.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

44

Onderwerp:

TN 28 - deel 5/8 - Cruciale onderdelen en levertijden

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 5/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

De casus noemt lange levertijden voor cruciale Rolls-Royce-onderdelen en verlangt een aanpak waarmee de beschikbaarheid van cruciale onderdelen wordt zeker gesteld.

Op welke concrete onderdelen heeft dit betrekking? Graag ontvangen wij omschrijvingen, artikelnummers, betrokken leveranciers en beschikbare gegevens over eerder opgetreden of recent opgegeven levertijden.

Is sprake van incidentele vertragingen, structureel lange levertijden of onderdelen waarvan de levering niet meer is bevestigd?

Antwoord:

Voor het uitwerken van de casus is het niet relevant om welke concrete onderdelen dit gaat. De meest concrete onderdelen houdt de VRGZ ook zelf op voorraad. Zie ook eerdere vragen en antwoorden.

Van inschrijver wordt gevraagd een Plan van Aanpak 'Waterjet' op te stellen waarin minimaal wordt beschreven hoe hij onder andere de casus organisatorisch benadert en hoe inschrijver de beschikbaarheid van cruciale onderdelen zekerstelt.

Daarbij moet inschrijver aantonen dat de aanpak bewezen effectief is, dat de aanpak realistisch uitvoerbaar is en dat de aanpak aansluit bij de operationele en organisatorische behoeften van de Opdrachtgevers.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

45

Onderwerp:

TN 28 - deel 4/8 - Feitelijke knelpunten en beschikbare onderhoudshistorie

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 4/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Bijlage 10 noemt onregelmatige trillingen bij hogere toerentallen, verhoogde slijtage aan impellerbladen en seals, storings- en reparatierapporten, bij voorkeur over de afgelopen vijf jaar. Graag herleidbaar tot de betreffende waterjet, met uitvoeringsdatum, draaiurenstand, bevindingen, meetresultaten, vervangen onderdelen, aanpassingen en openstaande aanbevelingen of gebreken.

Zijn deze knelpunten daadwerkelijk vastgesteld bij de betrokken vaartuigen, of betreft het geheel of gedeeltelijk fictieve uitgangspunten?

Voor zover het feitelijke bevindingen betreft, ontvangen wij graag de beschikbare inspectie-, onderhouds-, storings- en reparatierapporten, bij voorkeur over de afgelopen vijf jaar. Graag herleidbaar tot de betreffende waterjet, met uitvoeringsdatum, draaiurenstand, bevindingen, meetresultaten, vervangen onderdelen, aanpassingen en openstaande aanbevelingen of gebreken.

Welke informatie over eerdere reparaties is wel beschikbaar en welke ontbreekt? Wij vragen niet om vooraf een volledig dossier te reconstrueren, maar om de beschikbare gegevens te delen en de lacunes inzichtelijk te maken, zodat wij een gerichte aanpak kunnen beschrijven.

Antwoord:

Dit betreft fictieve uitgangspunten voor de casus.

Voor het uitwerken van de casus is informatie over eerdere reparaties niet relevant.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

46

Onderwerp:

TN 28 - deel 3/8 - Betekenis van demonteren en inbegrepen reparatiekosten

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 3/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Wat wordt bij 'Preventieve inspectie van de Jets' in Bijlage 11, regels 13 t/m 15, onder 'demonteren' verstaan: het uitnemen van de complete waterjetinstallatie of het demonteren van specifieke componenten voor inspectie en onderhoud?

Welke reparaties, vervangingsonderdelen en materialen moeten in het aangeboden inspectietarief zijn inbegrepen? Welke werkzaamheden worden na vaststelling van gebreken afzonderlijk opgedragen en vergoed?

Antwoord:

Onder 'demonteren' wordt verstaan: het demonteren van specifieke componenten voor inspectie en onderhoud.

Vervangingsonderdelen en materialen moeten in het aangeboden inspectietarief zijn inbegrepen. Reparaties en de daarbij behorende werkzaamheden kunnen na vaststelling en goedkeuring door opdrachtgever afzonderlijk worden opgedragen en vergoed.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

47

Onderwerp:

TN 28 - deel 2/8 - Jaarlijkse onderhoudsomvang en technische onderbouwing

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 2/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

Bijlage 11, regels 13 t/m 15, bevat voor vier jets per jaar de post 'Preventieve inspectie van de Jets', bestaande uit demonteren, repareren, meten, kalibreren en monteren. Bijlage 8, tabblad VRGZ, onderdeel WATERJETS, vermeldt afzonderlijke controles en onderhoudshandelingen met frequenties. De leidraad noemt circa 250 draaiuren per jaar per blusboot.

Betreft de Inschrijfstaat een jaarlijks verplicht volledig werkzaamhedenpakket voor alle vier de jets, ongeacht hun toestand, of wordt de omvang van demontage en herstel bepaald aan de hand van inspectiebevindingen en fabrikantvoorschriften?

Op welke fabrikantvoorschriften, eerdere bevindingen of specifieke inzetomstandigheden is de opgenomen onderhoudsomvang gebaseerd? Zonder deze informatie kunnen wij de noodzaak en exacte reikwijdte niet toetsen.

Antwoord:

Ja, dit betreft een jaarlijks verplicht uit te voeren volledig werkzaamhedenpakket voor alle vier de jets.

De opgenomen onderhoudsomvang is gebaseerd op basis van gebruikservaring van de afgelopen

jaren.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
48

Onderwerp:

TN 28 – deel 1/8 - Installatiespecifieke gegevens en documentatie waterjets

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 28, deel 1/8 (PDF-vraag 15, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 10; Aanbestedingsleidraad §§ 2.2 en 5.5.2, K3; Bijlage 8, VRGZ; Bijlage 11, regels 13 t/m 15; Bijlage 1, EIS 30 en EIS 52 t/m 55.

De Aanbestedingsleidraad vermeldt Rolls-Royce-waterjets van het type FF550. Voor een op de daadwerkelijk geïnstalleerde systemen toegesneden uitwerking van de casus en een eenduidige afbakening van het te prijzen onderhoud ontvangen wij graag de bijbehorende vaartuig- en installatiespecifieke gegevens.

Kunt u vóór inschrijving per vaartuig en per waterjet (bakboord/stuurboord) de volledige type- en uitvoeringsaanduiding, het serienummer, bouwjaar en relevante configuratiegegevens verstrekken, inclusief eventuele modificaties en de uitvoering van het besturings- en hydraulieksysteem?

Tevens verzoeken wij de bij deze installaties behorende bedienings-, onderhouds- en reparatiehandleidingen, onderdelenboeken en aanvullende service-instructies beschikbaar te stellen, met vermelding van de toepasselijke documentversies. Het betreft mede de daarin opgenomen onderhoudsintervallen op basis van draaiuren en kalendertermijnen, inspectiemethoden, slijtagegrenzen, spelings- en meet- en kalibratievoorschriften.

Hiermee kunnen inschrijvers de casusuitwerking, onderhoudsaanpak en prijsstelling baseren op dezelfde gedocumenteerde installatieconfiguratie en de daarop toepasselijke fabrikantvoorschriften.

Antwoord:

Met betrekking tot de casus is deze informatie niet relevant.

In de uitvoeringslijsten staat beschreven welke werkzaamheden voor de waterjets uitgevoerd dienen te worden. Deze werkzaamheden dient u af te prijzen in de Inschrijfstaat, ongeacht het aantal draaiuren.

In bijlage Waterjets vindt u alle relevante informatie met betrekking tot de waterjets.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
49

Onderwerp:

TN 26 - deel 4/4 - Bekende vaartuigen en onderbouwing van de inhuurmogelijkheid

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 26, deel 4/4 (PDF-vraag 12, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad §§ 2.1 en 2.4; Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11, post vervangend vaartuig.

Indien u vasthoudt aan een all-in huurtarief via de huidige Inschrijfstaat, welke in Nederland particulier aangeboden vaartuigen zijn bij u bekend die als 'vergelijkbaar' worden beschouwd en binnen het verzorgingsgebied kunnen worden ingezet?

Gelet op uw rol als operationeel gebruiker en specialist in brandbestrijding ontvangen wij graag de beschikbare informatie: een niet-limitatief overzicht van vaartuigen en aanbieders die inschrijvers voor een offerte kunnen benaderen, met waar beschikbaar naam of type, exploitant, ligplaats en relevante technische en operationele kenmerken.

Op welke gronden worden deze vaartuigen als aanvaardbare vervanging beschouwd? Is uitsluitend de technische geschiktheid bekend, of zijn ook verhuurbaarheid en mogelijke beschikbaarheid op afroep onderzocht?

Indien deze informatie ontbreekt, op welke marktinformatie berust dan de veronderstelde mogelijkheid tot inhuur van een vergelijkbaar vaartuig?

Wij verzoeken deze informatie en uitgangspunten vóór inschrijving aan alle inschrijvers beschikbaar te stellen, zodat uitvoerbaarheid en kosten kunnen worden onderbouwd en een voor de prijsstelling gekozen vaartuig niet achteraf ongeschikt blijkt.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 52. Het all-in huurtarief vervalt. Bijlage 11 is aangepast.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

50

Onderwerp:

TN 26 - deel 3/4 - Handelwijze wanneer geen passend vervangend vaartuig beschikbaar is

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 26, deel 3/4 (PDF-vraag 12, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad §§ 2.1 en 2.4; Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11, post vervangend vaartuig.

Welke inspanningen worden van Opdrachtnemer verwacht om de vervanging onder EIS 80 te organiseren?

Welke handelwijze geldt wanneer, ondanks tijdige en aantoonbare inspanningen, geen passend vaartuig binnen de verlangde termijn beschikbaar is?

Antwoord:

Zoals in vraag 52 al is beantwoord, blijft eis 80 gehandhaafd. Opdrachtgever dient gedurende langdurige (meer dan 5 werkdagen) uitval van een blusboot, in overleg met opdrachtgever, een vergelijkbaar vaartuig ter beschikking te stellen.

Indien blijkt dat opdrachtnemer hier niet aan kan voldoen zal opdrachtgever in staat worden gesteld, binnen een redelijke termijn hier alsnog aan te voldoen. Lukt dit niet zal opdrachtnemer in gebreke worden gesteld.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

51

Onderwerp:

TN 26 - deel 2/4 - Vergoeding voor organisatie en coördinatie van de inhuur

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 26, deel 2/4 (PDF-vraag 12, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad §§ 2.1 en 2.4; Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11, post vervangend vaartuig.

Bij de voorgestelde inhuur van een vervangend vaartuig in gezamenlijk overleg, met verrekening van werkelijke kosten, kan de vergoeding voor organisatie en coördinatie afzonderlijk en vooraf worden vastgelegd.

Hoe moet deze vergoeding bij inschrijving worden aangeboden? Wij verzoeken u de Inschrijfstaat en de prijsbeoordeling op deze werkwijze aan te passen.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 52.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
52

Onderwerp:

TN 26 - deel 1/4 - Inhuur in gezamenlijk overleg tegen werkelijke kosten

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 26, deel 1/4 (PDF-vraag 12, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Aanbestedingsleidraad §§ 2.1 en 2.4; Bijlage 1, EIS 80; Bijlage 11, post vervangend vaartuig.

De kernactiviteit van een onderhoudswerf is het onderhouden, repareren en technisch inzetbaar houden van vaartuigen. Tijdelijke vervanging kan als aanvullende dienstverlening worden georganiseerd, maar vraagt afstemming over operationele inzetbaarheid, beschikbare alternatieven en kosten.

Bij vergelijkbare onderhoudscontracten waarmee wij ervaring hebben, waaronder voor Rijkswaterstaat, worden het vaartuig en de inhuurvoorwaarden vooraf gezamenlijk afgestemd en de daadwerkelijk gemaakte kosten achteraf verrekend. Daarmee hoeven onzekerheden over type, inzetduur en inhuurvoorwaarden niet vooraf in één all-in dagtarief te worden verwerkt.

Bent u bereid EIS 80 en de prijsregel aan te passen, zodat Opdrachtnemer de inhuur via de Raamovereenkomst organiseert na voorafgaande afstemming en goedkeuring door Opdrachtgever, met verrekening achteraf van de daadwerkelijk gemaakte en aantoonbare kosten?

Wij stellen voor de technische en operationele minimumeisen vóór inschrijving vast te leggen. Bij een concrete vervangingsbehoefte beoordelen partijen gezamenlijk de beschikbare vaartuigen. Vóór inhuur worden het vaartuig, de inzetperiode, voorwaarden en gespecificeerde kosten ter

goedkeuring voorgelegd.

Antwoord:

Eis 80 blijft gehandhaafd, echter de bijbehorende prijsregel in de Inschrijfstaat zal vervallen. Verrekening van de kosten voor een eventueel vervangend vaartuig zal op basis van voorafgaande afstemming en goedkeuring door Opdrachtgever plaatsvinden, met verrekening achteraf van de daadwerkelijk gemaakte en aantoonbare kosten.

Zie ook antwoord op vraag 9.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
53

Onderwerp:

TN 18 - deel 5/5 - Eventueel verlangde aanvullende rol bij brandbestrijding

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 18, deel 5/5 (PDF-vraag 18, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 9; Aanbestedingsleidraad § 5.5.2, K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

Indien u naast de technische en organisatorische onderhoudsondersteuning zelfstandige beoordelingen of beslissingen over brandbestrijdingsrisico's van Opdrachtnemer verwacht, welke concrete taken, bevoegdheden, kwalificaties en verantwoordelijkheden betreft dit? Hoe sluiten deze aan op de uitgevraagde onderhouds- en storingsdienstverlening?

Wij verzoeken deze afbakening vóór inschrijving in de Nota van Inlichtingen vast te leggen en af te stemmen op de beantwoording van onze eerdere vragen over EIS 43 en 44, zodat alle inschrijvers dezelfde rolverdeling en inzetvoorwaarden hanteren.

Antwoord:

Wij verwachten geen zelfstandige beoordelingen of beslissingen over brandbestrijdingsrisico's van Opdrachtnemer. Uiteraard verwacht opdrachtgever wel dat als opdrachtnemer brandbestrijdingsrisico's signaleert hier helder en duidelijk over communiceert.

Opdrachtgever doet in deze fase geen uitspraken over wat wel of niet positief of negatief beoordeeld gaat worden. Van inschrijver wordt een plan van aanpak gevraagd welke beoordeeld wordt op:

- De mate waarin de aanpak bijdraagt aan het bereiken van de doelstelling.
- De mate van efficiëntie, effectiviteit, en realisme van de voorgestelde aanpak.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
54**Onderwerp:**

TN 18 - deel 4/5 - Betekenis van waarborgen en beoordeling van een realistische aanpak

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 18, deel 4/5 (PDF-vraag 18, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 9; Aanbestedingsleidraad § 5.5.2, K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

Hoe verhoudt het in Bijlage 9 gebruikte begrip 'waarborgen' zich tot de doelstelling van K2 om zoveel als mogelijk bij te dragen aan de inzetbaarheid?

Kunt u bevestigen dat de beoordeling is gericht op de kwaliteit, snelheid, uitvoerbaarheid en onderbouwing van de voorgestelde technische ondersteuning en samenwerking, en niet op een onvoorwaardelijke garantie dat beide blusboten onder alle omstandigheden inzetbaar blijven?

Wij verzoeken tevens te bevestigen dat een technisch onderbouwd advies om een installatie niet verder te gebruiken of herstel pas op een veilige locatie uit te voeren, wordt beoordeeld op de inhoudelijke onderbouwing en voorgestelde vervolgstappen, en niet uitsluitend negatief wordt gewaardeerd omdat geen onmiddellijke inzetbaarheid wordt toegezegd.

Antwoord:

Het in Bijlage 9 gebruikte begrip 'waarborgen' ziet op de maatregelen en organisatorische voorzieningen waarmee een inschrijver de continuïteit, veiligheid en betrouwbaarheid van de dienstverlening structureel borgt. Deze waarborgen vormen de noodzakelijke randvoorwaarden om de doelstelling van gunningscriterium K2 – het maximaal bijdragen aan inzetbaarheid – daadwerkelijk en duurzaam te kunnen realiseren. Zonder passende waarborgen kan inzetbaarheid niet geloofwaardig of bestendig worden gegarandeerd.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

55

Onderwerp:

TN 18 - deel 3/5 - Veilige inzet van monteurs en de vieruurstermijn

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 18, deel 3/5 (PDF-vraag 18, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 9; Aanbestedingsleidraad § 5.5.2, K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

In aansluiting op onze vraag over EIS 43 en 44 verzoeken wij te bevestigen dat technische ondersteuning tijdens een calamiteit niet automatisch inhoudt dat storingsmonteurs binnen een gevaarlijke incidentomgeving of onder ademlucht moeten werken.

Wij verzoeken als uitgangspunt vast te leggen dat werkzaamheden aan boord plaatsvinden op een voor die werkzaamheden veilig bevonden locatie, met voorafgaande afstemming over toegang, begeleiding, communicatie en het onderbreken van werkzaamheden bij veranderende omstandigheden. De eigen veiligheidsbeoordeling en verantwoordelijkheden van Opdrachtnemer blijven daarbij van toepassing.

Hoe moeten inschrijvers omgaan met de situatie waarin door storm, brand of andere incidentomstandigheden nog geen veilige toegang tot het vaartuig mogelijk is? Graag ontvangen wij duidelijkheid over de dan verwachte ondersteuning op afstand, de afstemming over een alternatieve werklocatie en de toepassing van EIS 40: binnen vier uur aanwezig zijn en met de reparatie zijn begonnen.

Antwoord:

Dit kunnen wij niet bevestigen en is per calamiteit verschillend. Zie ook antwoorden op vraag 7. Uw vraag met betrekking tot hoe inschrijvers de situatie moeten behandelen waarin door de storm, de brand of andere incidentomstandigheden nog geen veilige toegang tot het vaartuig mogelijk is, is voor de uitwerking van de casus niet relevant.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

56

Onderwerp:

TN 18 - deel 2/5 - Diagnose en besluitvorming bij ontbrekende technische gegevens

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 18, deel 2/5 (PDF-vraag 18, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 9; Aanbestedingsleidraad § 5.5.2, K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

Bij blusboot A wordt drukverlies vermeld, maar ontbreken nadere gegevens over de oorzaak, meetwaarden en technische toestand van het pompsysteem. Blusboot B wordt als technisch inzetbaar beschreven, terwijl niet is gespecificeerd welke kritieke onderdelen ontbreken en welke onderhoudswerkzaamheden zijn uitgesteld.

Kunt u bevestigen dat inschrijvers een concreet diagnose-, communicatie- en escalatieproces met mogelijke vervolgstappen moeten beschrijven, en niet een vooraf vaststaande storingsoorzaak, gegarandeerde hersteltijd of ongeclausuleerd oordeel over de verdere inzetbaarheid?

Voor zover een specifieke technische oplossing of risico-inschatting wordt verwacht, verzoeken wij de benodigde gegevens en uniforme uitgangspunten te verstrekken. Voor blusboot B vernemen wij in het bijzonder welke technische gevolgen van het uitgestelde onderhoud moeten worden meegenomen, naast het gegeven dat deze boot technisch inzetbaar is.

Antwoord:

Dat is juist. Zie ook met name de wijze van indienen zoals beschreven in K2 in de aanbestedingsleidraad.

In deze casus kunt u uitgaan van een niet goed functionerende Digital Control Unit (DCU).

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.

57

Onderwerp:

TN 18 - deel 1/5 - Technische adviesrol en operationele besluitvorming

Vraag:

Administratieve splitsing van TN-vraag 18, deel 1/5 (PDF-vraag 18, aangeleverd op 18-09-2026 om 11.54 uur).

Verwijzing: Bijlage 9; Aanbestedingsleidraad § 5.5.2, K2; Bijlage 1, EIS 37 t/m 44 en EIS 74 t/m 79.

Wij onderschrijven het belang van snelle en deskundige technische ondersteuning tijdens calamiteiten. In Bijlage 9 is niet eenduidig waar de technische en organisatorische bijdrage van Opdrachtnemer eindigt en de operationele risicoafweging van Opdrachtgever begint. Bent u bereid de casus en het beoordelingskader expliciet af te bakenen tot de technische en organisatorische bijdrage van de onderhoudsaannemer, waarbij de brandbestrijdingsstrategie en operationele inzet bij Opdrachtgever en diens bevoegde operationele leiding blijven?

Kunt u bevestigen dat Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor een deskundige technische beoordeling, het communiceren van bevindingen en onzekerheden, het adviseren over technische gebruiksbependingen en het organiseren en uitvoeren van herstel?

Wij verzoeken vast te leggen dat de keuze voor een brandbestrijdingstaak, de incidentgebonden risicoafweging en het voortzetten, aanpassen of beëindigen van de brandweerinzet bij de bevoegde operationele leiding blijven. Dit met behoud van de eigen verantwoordelijkheden van de schipper en van Opdrachtnemer voor zijn technische adviezen, werkzaamheden en personeelsveiligheid.

Welke contactpersonen, beslissingsbevoegdheden en escalatielijnen moeten inschrijvers voor de casus aanhouden?

Antwoord:

Het betreft hier alleen de technische en organisatorische bijdrage van de onderhoudsaannemer. Besluitvorming over de brandbestrijdingsstrategie en de operationele inzet bij Opdrachtgever en diens bevoegde operationele leiding blijft bij de opdrachtgever.

1. Ja, dat kunnen wij bevestigen.

Met brekking tot contactpersonen, beslissingsbevoegdheden en escalatielijnen geldt het volgende:
Op de blusboot is de schipper de contactpersoon en beslissingsbevoegd
Daarbuiten de Officier van Dienst Brandweer,
Eventuele escalatielijnen lopen via de nautisch coördinator.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten

Ref.nr.
58

Onderwerp:

Uitvoeren onderhoud

Vraag:

Mag opdrachtnemer, conform eis 68 ook het reguliere onderhoud uit laten voeren door aantoonbaar bevoegde, vakbekwame en, waar van toepassing, gecertificeerde monteurs of is opdrachtnemer verplicht, conform eis 33, het reguliere onderhoud aan de motor(en), inclusief generator-motor(en), en keerkoppeling(en) door het merk erkende dealers uit te laten voeren?

Antwoord:

De opdrachtnemer mag het onderhoud te laten uitvoeren door aantoonbaar bevoegde, vakbekwame en, waar van toepassing, gecertificeerde monteurs. De monteurs dienen te zijn opgeleid voor de betreffende merken en systemen en hun kennis en vaardigheden actueel te houden overeenkomstig de geldende normen, voorschriften en ontwikkelingen.

De opdrachtnemer dient bij gunning aan te tonen dat de ingezette monteurs beschikken over de vereiste kwalificaties, certificeringen en recente relevante werkervaring.

Fase:

Inschrijffase

Inschrijfronde:

Inschrijfronde 1

Vragenronde:

Vragenronde 1

Beantwoord op:

28 sep 2026

Percelen:

P1 Onderhoud blusboten