

Algemene vragenlijst



Project: Landelijk - Landelijke Uitrustcamera's op overwegen  
Datum: 1-okt-21  
Versie: 0.1  
Gegadigde: Allen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	1. Algemeen	Nv11 - vraag 44	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 44 – U schrijft: "Het is aan inschrijver om te bepalen welk gedeelte van het knipperlicht zichtbaar moet zijn voor de camera om te kunnen bepalen of de overweglichten geactiveerd zijn of niet." Kunt u ook aangeven welk eisen op dit vlak worden gesteld aan een overtredingsfoto?	Ten behoeve van de beoordeling door een Boa en/of Justitie moet voor het menselijk oog zichtbaar zijn dat deze branden	
2	1. Algemeen	Nv11 - vraag 48	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 48 – Als eis 84 uit het PvE vervalt, dan staat in de vraagspecificatie (op pagina 14) nog steeds 'Tevens kan een medewerker van de MKS Cameratoezichtruimte een live beeld bekijken'. Mogen we aannemen dat deze opmerking ook komt te vervallen?	In de Vraagspecificatie staat bij deze tekst vermeld dat het behoort tot de wensen.	
3	1. Algemeen	Nv11 - vraag 49	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 49 – Wij vroegen om een definitie van 'Toeleverancier' en verwijst in uw antwoord naar het antwoord op vraag 23. Dat antwoord luidt "Niet akkoord, eis blijft gehandhaafd." Dat lijkt geen antwoord te zijn op onze vraag. Wellicht is de referentie onjuist? Voor alle duidelijkheid het gaat ons erom te weten of met 'Toeleverancier' een soort onderaannemer bedoeld wordt of ook de leverancier van de camera's, de behuizingen, de kabels, de processoren en andere componenten.	Toeleveranciers in de ruimste zin van het woord inclusief onderaannemers. Dus inderdaad ook leveranciers van camera's en andere componenten.	
4	1. Algemeen	Nv11 - vraag 57	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 57 – In eis 113 (waarnaar in de vraag ook verwezen werd) wordt gesproken over het door het foto-opvraag subsysteem aan de betrokkene tonen van "foto's en films" via een internetpagina. Er wordt in het kader van het foto-opvraag subsysteem verder niet meer gesproken over films. Mag worden aangenomen dat uitsluitend (de drie voorgeschreven) foto's getoond hoeven te worden?	In het foto-opvraag subsysteem dienen inderdaad geen films getoond te worden, alleen de 3 foto's die voor de constatering van de gedraging zijn beoordeeld door de Boa (en zoals ze zijn geupload naar het CJIB).	
5	1. Algemeen	Nv11 - vraag 58	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 58 – Er is dus geen sprake van dat 'de gehele gedraging in één beeld gevangen' hoeft te worden?	De omstandigheid van een lang voertuig zoals een vrachtwagen met oplegger betekent niet dat de eis van één geheel beeld verdwijnt. De strekking van de eis is dat het niet toegestaan is om separate foto's van de overweglichten, de stand van de overwegbomen en het overtredende voertuig te maken om te voorkomen dat in twijfel wordt getrokken of deze foto's wel bij elkaar horen. Dit staat ook in de voetnoot 1 op pg. 11 van het PvE.	
6	1. Algemeen	Nv11 - vraag 70	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 70 – Begrijpen we hieruit dat we in het Technisch Ontwerp niet op wensen in hoeven te gaan en dat er wel op ingaan een hogere score oplevert?	Correct	
7	1. Algemeen	Nv11 - vraag 219	Nadere vraag n.a.v. antwoord op vraag 219 – Hier staat geen antwoord, maar een interne opmerking. Zou u deze vraag alsnog kunnen beantwoorden?	De verlichting is conform NEN 12368:2000 (Verkeersregelinstantaties - Verkeerslantaarns, 2000) en NEN 3322:200 (Verkeersregelinstantaties voor wegverkeer Lichttechnische eisen en keuringsmethoden).	
8		N.a.v. uw antwoord op vraag 8, 1e Nv1	Als er geen acceptatie is van één of beide oplossingen (van nummers 1 en/of 2) gaan wij ervan uit dat u automatisch terug zal vallen op nummer 3 en/of 4 uit de beoordeelde inschrijverslijst voor onderdeel KC4. Wij krijgen dit graag bevestigd.	Nee, wij bevestigen dit niet. Als de situatie optreedt waar beide oplossingen niet geaccepteerd kunnen worden dan volgt er geen gunning en zullen wij ons beraden om de opdracht opnieuw in de markt te zetten. De proefopstelling zal enkel met de eerste 2 leveranciers in gang worden gezet. Zie voor verdere toelichting antwoord op vraag 23.	
9		N.a.v. uw antwoord op vraag 35, 1e Nv1	Kunt u aangeven op welke overweglocatie de proof of concept plaats zal vinden (dit om de juiste voorbereidingen te kunnen treffen)?	Zoals omschreven in de aanbestedingsleidraad in 4.1.7 KC4 Proefopstelling, kunnen wij dit nog niet definitief aangeven.	
10		N.a.v. uw antwoord op vraag 36, 1e Nv1	Wij kunnen uit uw antwoord op vraag 36 niet opmaken of de planning voor de uitrust bij de inschrijving moet worden ingediend of dat deze moet worden opgesteld bij opdracht in samenwerking met ProRail. Kunt u dit nader toelichten alstublieft?	Ja, het is gezien eis 143 nuttig om een planning voor uitrust van de installatie van de systemen bij de offerte te voegen. Deze kan daarna in overleg met ProRail worden bijgesteld.	
11		N.a.v. uw antwoord op vraag 53, 1e Nv1	Zou het niet zo moeten zijn dat de stopstreep leidend is voor het vaststellen van een overtreding?	Wij interpreteren het woord 'leidend' als 'trigger' in deze vraag. De registratie van de overtreding is een combinatie van factoren, de stopstreep is één van de triggers om de foto's vast te leggen. Het is de Boa die op basis van de beelden beoordeelt of het inderdaad een overtreding betreft.	
12		N.a.v. uw antwoord op vraag 169, 1e Nv1	Kunt u aangeven hoe inschrijvers kunnen aantonen dat hun oplossing in overeenstemming met een significant deel van de eisen werkt als er geen werkende slagbomen ter beschikking worden gesteld?	De inschrijver staat het vrij om zelf (beelden van bewegende) slagbomen te regelen.	
13		N.a.v. de antwoorden op vragen 263 en 268	Inschrijver herkent de bezwaren die de vragensteller(s) in vragen 263 en 268 schetsen. Wij wachten de door u gevraagde toelichtingen even af en vragen u de mogelijkheid open te houden om naar aanleiding van de toelichtingen en de antwoorden die u daarop zal geven, om nog aanvullende vragen te stellen.	Zie het antwoord op vraag 23	
14	5. Vraagspecificatie Annex 1	PvE Eis 71 Prijzen	Het prijzenblad geeft geen mogelijkheid om te differentiëren naar specifieke overwegen. Tegelijkertijd geeft u aan dat de omstandigheden per overweg anders kunnen zijn wat betreft plaatsingsmogelijkheden van apparatuur. U doet terecht een beroep op de leveranciers om hun expertise in te zetten om tot een zo'n goed mogelijk Meest Voordelige Inschrijving (MVI) te komen. Bovendien geeft u aan dat andere overwegen tot de mogelijkheid behoren dan degene die aangeven zijn in de RFP. Dit gegeven resulteert in de situatie dat een inschrijver een risico-opslag (van onvoorzien meenwerk, omgevingsisen, materialen, (verkeers)veiligheidseisen) dient te verdisconteren in de prijs van een camerasysteem voor een overweg. Met als gevolg dat er mogelijk onverantwoorde risico's kunnen worden gehanteerd die niet zichtbaar en dus beoordeelbaar zijn (dit door geen extra posten op te nemen als bijv. een extra mast). Immers onverantwoorde risico's in de aanbidding worden beloond met een lagere MVI. Zoals gezegd, door het ontbreken van de mogelijkheid van het specificeren van deze risico's in het prijzenblad is het onmogelijk voor ProRail om deze risico's in de beoordeling mee te nemen. Spelers die alle kwaliteitsnormen en standaarden naleven worden benadeeld ten opzichte van inschrijvers die zich hier niet aan binden. Terwijl hantering van juiste kwaliteitsnormen en standaarden de continuïteit en lever zekerheid borgen en in juist in het belang is van ProRail. Hoe gaat ProRail voorkomen dat het nemen van onverantwoorde risico's worden beloond met een lagere MVI? Wij stellen voor risico kaders op te nemen zodat alle partijen gelijkwaardig aanbieden en daarmee het level playing field borgen door bijv. opname in hte prijzenblad van losse componenten met een vast aantal van x per locatie of de aanname dat bij elke overweg gebruik gemaakt kan worden van vaste (voorbeeld) configuratie.	Wij kiezen voor een gemiddelde prijs in de beoordeling per overweg, waarbij een inschatting van de risico opslag bij de inschrijver ligt.	
15	5. Vraagspecificatie Annex 1	PvE eis 98	Een dossier kan de status 'Geblokkeerd' hebben. Is het terecht dat wij ervan uitgaan dat het dossier dan niet verder geleid wordt en dat dit niet noodzakelijk een afgewezen validatie is? En is dit hetzelfde als 'geseponeerd' in eis 109?	Eerste vraag: correct Tweede vraag: nee, Geseponeerd en Geblokkeerd zijn twee verschillende toestanden. Zie ook toestandsdiagram in sectie 3.2 van de Vraagspecificatie	
16	5. Vraagspecificatie Annex 1	PvE eis 54	De impact van de geïst functionaliteit is dat hiermee de KPI door ProRail medewerker beïnvloed kan worden. Daarnaast is het zo dat vanwege de bewijsbaarheid van het systeem de metadata uitgebreid dient te worden. Hoe wenst opdrachtgeven configuratiestatusen welk afwijken van die bij geaccepteerde oplevering in de pv's op te nemen (te refereren)?	Zie antwoord op vraag 18	
17	Bijlage 1a - Programma van Eisen - Landelijke Uitrustcamera's.pdf	Nv1, Vraag 12	Kunt u met betrekking tot eis 113 aangeven op welke wijze de opvragende betrokkene het unieke identificatie nummer van de gedraging ontvangt?	Een unieke combinatie van gegevens die alleen bekend zijn bij de betrokkene zoals bijvoorbeeld het kenteken in combinatie met plaats, datum en exacte tijdstip van overtreding	
18	Bijlage 1a - Programma van Eisen - Landelijke Uitrustcamera's.pdf	Nv1 1, Vraag 24	Wij begrijpen de ambtseid en invloedssfeer van de BOA. Het antwoord gaat echter voorbij aan de vraag hoe de (KPI) verantwoordelijkheden zijn verdeeld indien de BOA wijzigingen doet. Het aanpassen van een virtuele stopstreep heeft namelijk directe impact op de KPI's, zoals de KPI in eis 130 (Het aantal gedragingen van het type R608 dat gemist mag worden). Wij stellen daarom voor dat Opdrachtnemer de parameters zoals de virtuele stopstreep op instructie en onder toezicht van de BOA instelt in het systeem en pas bij akkoord van de BOA definitief vastlegt c.q. doorvoert. Dit zelfde principe wordt reeds toegepast bij andere bestaande handhavingsoverdrachten waar de BOA eindverantwoordelijk is voor vergelijkbare parameters en doet totaal geen tekort aan de ambtseid en plicht van de BOA. Graag uw reactie.	ProRail gaat akkoord met uw voorstel.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
19	Bijlage 1a - Programma van Eisen - Landelijke Uitrol Flitscamera's.pdf	Nvl 1, Vraag 25	U geeft aan dat later in overleg bekeken zal worden welke instellingen zonder tussenkomst van (een beheerder van) Opdrachtnemer ingevoerd, geraadpleegd en aangepast dienen te kunnen worden door Opdrachtgever. Kunt u bevestigen dat tijdens de proefopstelling de aanpasbaarheid in het Beheergedeelte nog niet benodigd is en dit na definitieve gunning in overleg tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer besloten zal worden?	Ja, dit kunnen wij bevestigen.	
20	Bijlage 2 - Vraagspecificatie Flitscamera's.pdf	Nvl 1, Vraag 108	Het antwoord op vraag 50 is dat we vooralsnog uit moeten gaan van de locatielijst zoals opgenomen in "bijlage 2 vraagspecificatie". We zien daar 44 locaties. In dezelfde bijlage wordt onder in 2.2 en 2.3. beschreven dat een overweg omgeven wordt door een andreakruis. Als we die logica doortrekken komen we -doordat locaties zoals Den Dolder en Tongersestraat Bortel 2 tot 3 overwegen bevat- uit op meer dan 44 overwegen. Het antwoord op deze vraag (108) in relatie tot en conflicterend met het antwoord op vraag 42, waarin gesteld wordt dat er niet meer dan 44 overwegen aangeboden mag worden, leidt tot de vraag hoe daar dan concreet mee omgegaan dient te worden. Graag een verduidelijking hierop, met inachtneming van het level-playing-field.	Het antwoord op vraag 108 in de 1e NVI was niet correct. Voor de Tongeresestraat te Bortel geldt dat de overweg op Geo 617 / KM 038.467 in scope is, dat is de overweg grenzend aan de Van Salmstraat/ Kapelweg. De overweg op de Dolderseweg te Den Dolder ziet ProRail als één overweg, weliswaar staan hier twee sets overwegbomen maar deze werken niet geheel onafhankelijk van elkaar.	Vraagspecificatie locatielijst (Bortel verduidelijkt)
21	Bijlage 1a - Programma van Eisen - Landelijke Uitrol Flitscamera's.pdf	Nvl 1, Vraag 217	Bijlage 2 duidt aan: "Bomen dalen 5 [s] na het aangaan van de lampen". Hoe moeten we uw antwoord interpreteren als de pardontijd 3,5 seconden bedraagt?	Dit maakt de oorspronkelijke vraag in de 1e NVI duidelijker. Het antwoord op vraag 217 uit de 1e NVI luidt: in dit geval dient bij positie bomen Dalend te worden ingevuld	
22	Bijlage 1a - Programma van Eisen - Landelijke Uitrol Flitscamera's.pdf	Nvl 1, Vraag 219	Deze vraag is niet beantwoord. Wij verzoeken Opdrachtgever deze alsnog te beantwoorden.	Zie antwoord op vraag 7	
23	1. Leidraad Eur. Openbare Aanbesteding - Landelijke uitrol Flitscameras.pdf	4.1 Gunningscriterium: Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV)	<b>HERHALING VRAAG 263 UIT NOTA 1:</b> Met het toekennen van een maximale fictieve kwaliteitskorting van 65% spreekt u de intentie uit om kwaliteit zwaar mee te laten wegen in uw gunningsbesluit. Uw methode om tot de ranking 1 en 2 te komen op basis van 35% van de fictieve kwaliteitskorting, lijkt (onbewust) de nadruk in de eerste fase te verleggen naar de inschrijfprijs waarmee factor prijs een doorslaggevende rol krijgt. De kans is groot dat inschrijvingen met een betere kwaliteit in de eerste ronde afvallen, terwijl in de tweede fase louter wordt gekeken naar kwaliteit, waarmee de afgevallen inschrijvers met die score een gereede kans hadden op de gunning indien zij mee hadden mogen doen aan de proefopstelling. Het hanteren van een gefaseerde gunningssystematiek is dan ook opportuun wanneer uitsluitend partijen na de eerste beoordelingsronde afvallen die daadwerkelijk geen enkele kans meer hebben op gunning, ongeacht hun score op het laatste subcriterium. Wij verzoeken u dan ook om de gunningssystematiek zó aan te passen dat er wordt geborgd dat er (tevens) in de eerste fase wordt gegund aan de twee inschrijvers met de beste prijs-kwaliteitverhouding, conform uw gewenste verhoudingen.	Wij hebben ons als ProRail team beraden en kunnen uw zienswijze volgen. Wij hebben als team dan ook het besluit genomen op basis van deze gestelde vragen om de aanbesteding aan te passen om daarmee tegemoet te komen aan de geuite zorgen en bezwaren. Dit betekent dat de aanbesteding Landelijke uitrol Flitscamera's TN314914 wezenlijk gewijzigd dient te worden, hetgeen alleen mogelijk is middels een rectificatie daarvan. Dit betekent concreet dat alle gegadigden geïnformeerd zullen worden middels de berichtenmodule dat er een rectificatie komt van het aanbestedingsdossier. Hier zal in ieder geval een nieuwe herziene planning gecommuniceerd worden en wijzigingen m.b.t. de aanbestedingsleidraad. De huidige termijnen van de aanbesteding komen te vervallen.	