

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

Nr	document	pragraaf	Vraag	Antwoord
	Toelichting			Aanbesteder heeft op basis van de vragen de volgende documenten geüpdate met daarin de wijzigingen. In de NvI is bij de betreffende vraag een verwijzing opgenomen naar de documenten die hiervoor zijn aangepast. Tevens is aanvullende informatie meegeleverd als onderdeel van deze NvI. De documenten die zijn aangepast, dan wel aangelevrd worden met aanvullende informatie zijn: - Aanbestedingsleidraad V1.1 - Programma van Eisen v1.1 - Aanvullende informatie tbv simulatie: Bijlage 6b - Simulatie ITF - Aanvullende informatie tbv simulatie: Bijlage HB matrix
1	Aanbestedingsleidraad	7.2.1	Gezien de doelstelling en de maximale hoeveelheid pagina's ontstaat het vermoeden dat aanbesteder het Plan van Aanpak positief beoordeelt als van alle individuele eisen besproken wordt hoe deze zelfstandig gerealiseerd worden. Hoe ziet aanbesteder deze interpretatie?	Het is niet de bedoeling dat u de individuele eisen uit het PvE per eis gaat toelichten. Maar wel hoe u invulling gaat geven aan de eisen, waarbij een aantal specifieke aandachtspunten in 7.2.1 benoemd zijn die we in het Plan van Aanpak terug wensen te zien.
2	Aanbestedingsleidraad	7.2.2	Kan aanbesteder een definitie geven van "goed leesbaar" om discussie te voorkomen?	Met leesbaar bedoelen we dat de planning letterlijk fatsoenlijk leesbaar (dus niet te kleine letters) moet zijn op A3 formaat
3	Aanbestedingsleidraad	7.2.1	Kan de Aanbesteder een toelichting geven op de in de beoordeling benoemde "verbetervoorstellen"?	Met 'verbetervoorstellen' wordt de eventuele meerwaarde bedoeld die u denkt te kunnen bieden, aanvullend op de gestelde eisen.
4	Aanbestedingsleidraad	7.2.4	Aanbesteder vraagt een beschrijving van hoe Inschrijver op de hoogte blijft van toekomstige ontwikkelingen, dit komt echter niet terug in de beoordeling. Hoe gaat Aanbesteder de tweede alinea van de in te dienen informatie beoordelen?	Het aspect wordt beoordeeld als integraal onderdeel van de 2 genoemde criteria, en met name bij het eerste criterium (aangaande de doorontwikkeling) verwachten we dat wordt aangegeven hoe Inschrijver haar eigen rol hierin ziet m.b.t. de toekomstige ontwikkelingen. Zie ook antwoord op vraag 45
5	Aanbestedingsleidraad	7.2.4	Is de aanname correct dat als inschrijver bij dit onderdeel enkel de tekst "inschrijver wil onderzoek/ doorontwikkeling volledig ondersteunen zonder meerkosten of beperkende voorwaarden" indient Aanbesteder dit met een "uitstekend" beoordeeld?	Nee. Zie ook antwoord op vraag 4 en de 'in te dienen informatie' bij het beschrijven van het beoordelingscriterium.
6	Bijlage 6		1 Elke opdrachtnemer moet een eigen simulatiemodel opbouwen, omdat geen simulatiepakket is gespecificeerd en geen netwerk is aangeleverd. Hierdoor zijn resultaten onderling niet vergelijkbaar. Op welke wijze wordt geborgd dat de uitgangspunten zoals intensiteiten, instellingen van wegvakken en voertuigen en metingen gelijk zijn?	De basis uitgangspunten zijn meegeleverd in de bijlagen bij de Simulatie (intensiteiten per richting). Hierbij is goed onderscheid te maken tussen gemotoriseerd en fietsverkeer vanuit de richtingen. ITF bestanden voor de 3 kruisingen zijn aanvullend beschikbaar gesteld als onderdeel van de NVI. Voor de simulatie mogen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd: - Doorgaande richting sluitersveldsingel 10% vrachtverkeer op N349, de kruisende richtingen hebben geen vrachtverkeer. - Van alle conflictrichtingen van de richtingen 2 en 8 op de N349 op alle kruispunten stelt aanbesteder voor deze simulatie een wachttijd van maximaal 150sec. - de daadwerkelijke uitgangspunten voor de realisatie worden na gunning nader bepaald. - voor de HB matrix zie bijlage HB Matrix
7	Bijlage 6		1 Indien bovenstaande niet van toepassing is, hoe vindt de vergelijking eerlijk plaats?	uitgangspunten zijn in vraag 6 uitgewerkt

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

8	Bijlage 6		1 Als iedere leverancier zelf intensiteiten moet bepalen, kan er geen eerlijke vergelijking worden gedaan, aangezien iedere partij dit op een andere manier zal uitvoeren. Kan de opdrachtgever voor alle partijen dezelfde HB-matrix of intensiteiten per signaalgroep aanleveren?	VLOG gegevens zijn aangeleverd Zie tevens het antwoord op vraag 6
9	Bijlage 6	1.1	K3035 is geen onderdeel van de huidige 27 iVRI's. Is van deze VRI al wel een topologiebestand beschikbaar? En zo nee, wanneer kan deze aangeleverd worden?	Dit is niet juist. K3035 is wel onderdeel van de huidige 27 iVRI's. ITF wordt beschikbaar gesteld.
10	Bijlage 6	1.1	Er wordt gesproken over input vanuit de TT-keten. Welke exacte input (dataformaat) bedoelt de opdrachtgever hiermee?	benodigde informatie over TT standaarden kunt u vinden op: https://www.crow.nl/themas/verkeersmanagement/landelijke-ivri-standaarden/ivri-specificaties
11	Bijlage 6	1.1	Als iedere leverancier zelf moet bepalen wat de invloed, penetratiegraad en betrouwbaarheid van input vanuit de TT-keten is, kan er geen eerlijke vergelijking worden gedaan. Kan de opdrachtgever voor alle partijen dezelfde uitgangspunten hiervoor specificeren?	Als uitgangspunt voor communicatie via de Talking Traffic keten mag gehanteerd worden: - 25% van de gemotiveerde voertuigen berichten via de TT keten sturen, resterend via conventionele detectie - Als er in de vraagstelling aangaande OV en hulpdiensten wordt om gegevens via KAR aan te leveren dan is dat uitsluitend via KAR - bij vraagstellingen aangaande OV en Hulpdienst waar antwoorden gevraagd worden voor talking traffic, dan is dat uitsluitend via TT.
12	Aanbestedingsleidraad	7.2.3 , punt 1	Is er een 0-situatie beschikbaar met daarin kengetallen van de huidige doorstroming?	nee, de simulatieresultaten worden bij de beoordeling niet vergeleken met de huidige situatie
13	Aanbestedingsleidraad	7.2.3 , punt 1	Indien bovenstaande niet beschikbaar voor de opdrachtnemer, hoe wordt de doorstroming ten opzichte van de huidige situatie vergeleken ?	zie antwoord vraag 11
14	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	Gezien de grote hoeveelheid variabelen die niet door de opdrachtgever is gespecificeerd, zal het voorgestelde simulatieonderzoek niet kunnen leiden tot een eerlijke vergelijking. Kan de opdrachtgever SG3 daarom uitsluiten van beoordeling?	Nee: SG3 wordt niet uitgesloten. Aanvullende informatie is verstrekt in deze NVI
15	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	Indien het uitsluiten van SG3 niet van toepassing is, hoe stelt de opdrachtgever dan voor om een eerlijke vergelijking te garanderen?	zie antwoord vraag 14
16	Aanbestedingsleidraad	2.8	Aan het uitvoeren van het simulatieonderzoek benodigd voor gunningscriterium SG3 zijn wel degelijk hoge kosten verbonden. Het is daarom proportioneel als hier ook een vergoeding tegenover staat. Kan de opdrachtgever hiervoor een vergoeding opnemen?	voor inschrijvers met een geldige inschrijving die aan alle voorwaarden voldoen, maar opdracht niet gegund krijgen stelt opdrachtgever een vergoeding beschikbaar van 4000 euro excl BTW voor alle werkzaamheden ten behoeve van de inschrijving.
17	Aanbestedingsleidraad	3.1	Indien het uitsluiten van SG3 niet van toepassing is, zal extra informatie moeten worden aangeleverd om het simulatieonderzoek goed te kunnen doen en moeten mogelijk eerst nog aanvullende vragen worden gesteld. De "Uiterste datum voor het indienen van Inschrijvingen" is dan niet realistisch. Kan de opdrachtgever in dat geval overwegen deze datum enkele weken te verschuiven?	zie aanvullende info in NVI. De planning wordt niet bijgesteld.
18	Bijlage 1 PvE	BEH-4 en BEH-41	Hier staat "Fout! Verwijzingsbron niet gevonden". Graag verzoeken we OG om de verwijziging te corrigeren.	Het PvE is met de juiste verwijzing opnieuw bij de stukken gevoegd als versie 1.1
19	Aanbestedingsleidraad	3.1	Tussen de twee vragenronde zijn er feestdagen. Hierdoor heeft inschrijver minder tijd om vragen te formuleren voor de tweede vragenronde. Wij verzoeken OG om extra tijd hiervoor in te lassen.	Nee, de planning wordt niet aangepast

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

20	Aanbestedingsleidraad	6.4	Als direct gevolg van de oorlog in Oekraïne is sprake van extreme prijsstijgingen van materialen (zoals staalproducten), doen leveranciers hun offertes niet (meer) of niet lang gestand en is beschikbaarheid of (tijds) leverbaarheid van materialen onzeker. Ook een indexeringsregeling in het contract (indien van toepassing), is niet of onvoldoende geschikt om de extreme prijsstijgingen te compenseren. Met de recente gebeurtenissen in Oekraïne en de oplopende spanningen en sancties tegen Rusland, is er voorlopig geen zicht op verbetering. Aangezien de gevolgen van de oorlog in Oekraïne op dit moment nog steeds volstrekt ongewis en onvoorzienbaar zijn, verzoeken wij u om de standaard crisis bepaling (Oost-Europa) van Koninklijke Bouwend Nederland toe te passen (klik hier voor link naar de pagina van Bouwend Nederland)	We zien geen redenen om de voorwaarden van deze aanbesteding aan te passen.
21	Aanbestedingsleidraad	3.6	Inschrijver neemt aan dat er een proces verbaal van opening gepubliceerd zal worden met daarin opgenomen de namen van alle partijen die een inschrijving hebben gedaan. Is deze aanname juist? Zo nee, waarom niet?	De partijen die hebben ingediend worden na gunning in de gunningsbeslissing bekend gemaakt.
22	Bijlage 5 - Uitvoering SROI	pag 1	Gezien de specialistische aard van de opdracht is het tewerkstellen van personen met een afstand tot de arbeidsmarkt een zeer lastige opgave (disproportioneel) voor de opdrachtnemer. Wij verzoeken de aanbestedende dienst de SROI-eis achterwege te laten of te velagen naar 0,5%.	Wij begrijpen dat de opdracht uitgevoerd dient te worden door gespecialiseerd personeel en dat inzet van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt niet rechtstreeks mogelijk is. De SROI mag, conform bijlage 5, door de Inschrijver ook op andere wijze worden ingevuld dan personele inzet en ook buiten deze opdracht. Bijvoorbeeld door sociale inkoop of ander maatschappelijke activiteiten.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

23	Aanbestedingsleidraad	2.8	"Inschrijvers hebben in het geval zij (voortijdig) uitgesloten worden van de aanbestedingsprocedure geen enkele aanspraak op schadevergoeding van welke aard dan ook, vergoeding van inschrijvingskosten, verlies aan referentie of gederfde winst welke in het kader van deze aanbesteding zijn of worden gemaakt." In de herziene versie van de Gids Proportionaliteit (2e herziening januari 2020) wordt in Voorschrift 3.8B aangegeven dat het disproportioneel is om op voorhand een tenderkostenvergoeding bij een intrekking van een aanbestedingsprocedure uit te sluiten. Inschrijver verzoekt u daarom ook om deze paragraaf in lijn met de Gids Proportionaliteit als volgt aan te passen: "De gemeente kan ervoor kiezen om de aanbesteding geheel of gedeeltelijk, tijdelijk of definitief te stoppen. Indien de gemeente besluit om de aanbesteding geheel en/of definitief te stoppen wordt door de gemeente een afweging gemaakt of tenderkosten worden vergoed en zo ja, welk bedrag er betaald dient te worden, afhankelijk van de aard van de aanbesteding, de gemaakte kosten en de redenen van intrekking." Is dit akkoord? Zo nee, waarom wijkt u af van hetgeen voorgeschreven in de Gids Proportionaliteit?	Uw vraag is niet eenduidig. U stelt een vraag over het stopzetten van de aanbesteding, terwijl uw inleiding van de vraag gaat over uitsluiten van inschrijvingen. Graag uw vraag nader specificeren in NVI-2
24	Bijlage 1 - Programma van Eisen	ITS-7	De implementatie van het protocol aan de centrale zijde en aan RIS zijde een onbekende factor (er zijn geen landelijke standaard) is en daarom uigesloten zou moeten worden van de vraag dit mee te nemen in de prijs. Gaat u hiermee akkoord?	U dient zicht te confermeren aan de landelijke standaarden die door het CROW zijn gepubliceert. Deze zijn te vinden op: https://www.crow.nl/thema-s/verkeersmanagement/landelijke-ivri-standaarden/ivri-specificaties
25	Bijlage 1 - Programma van Eisen	UITR-3	Wordt hier aan inschrijver gevraagd om extra kosten op te nemen voor de samenwerking met de iTLC leverancier?	Ja, deze kosten dienen onderdeel te zijn van uw aanbidding
26	Bijlage 1 - Programma van Eisen	UITR-5	Volgens inschrijver is de IVERA-RIS nog niet ontwikkeld. Wordt hier gevraagd om deze binnen de scope van de opdracht te ontwikkelen en realiseren?	Conform de IVERA iVRI interface beschrijving v4.2.0 (beschikbaar op het Crow kennisplatform) behoort deze, samen met de IVERA-APP en IVERA-TLC tot de beheerprotocollen van de consolidatierelease.
27	Bijlage 1 - Programma van Eisen	SECU-4	In welke vorm wil OG dit hebben? PKCS12 (inclusief private key) of PKCS7 (exc. private key) in DER/PEM format ? Indien met private key dan dient een wachtwoord te worden toegepast, hoe wisselen we dat veilig uit?	Hier mag Inschrijver een voorstel voor doen hoe dit past binnen de bedrijfsvoering en veiligheidsaspecten.
28	Bijlage 1 - Programma van Eisen	OVER-4	Wordt hier rekening gehouden met een beschikbaarheids ei van 99% tijdens klokperiode of 99% van 6:00-0:00 voor 24x7 automaten?	onder stabiele verbinding wordt verstaan het voldoen aan de communicatie eisen die UDAP stelt aan een stabiele verbinding. Dit gaat uit van het communiceren conform de vastgestelde specs met per bericht een min/max frequentie. Omdat de ITS-applicatie en de RIS gedeeltelijk (bijvoorbeeld MAP communicatie) onafhankelijk van elkaar opererende objecten zijn mag de stabiliteit van de communicatie aangetoond worden via de beschikbare UDAP-reports. Voor de stabiliteitsvoorwaarde wordt gekeken naar de tijdsperiode 06:00 tm 00:00, echter dat laat onverlet dat ook 's nachts deze functie zo veel als mogelijk dient te werken.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

29	SF02 Aankondiging & aanbestedingsleidraad	II.2.10 & 2.6	Varianten worden niet geaccepteerd, wat wordt bedoeld met "varianten"?	Inschrijver dient conform de uitvraag aan te bieden.
30	SF02 Aankondiging & aanbestedingsleidraad	II.2.7 & 1.3	op verschillende plekken in de documenten worden andere beheer en onderhoudsperiode genoemd 10 jaar + 2x5 jaar, elders 4 jaar. Kunt u eenduidig specificeren wat de onderhoudstermijn is en welke verlengingen mogelijk zijn?	In paragraaf 1.3 is dit fout gedefinieerd. Dank voor de oplettendheid. Dit moet zijn 10 jaar + 2x maximaal 5 jaar. Dit is gecorrigeerd in een nieuwe versie van de aanbestedingsleidraad, versie 1.1. Waarin alle wijzigingen zichtbaar zijn verwerkt met 'redigeren aan'.
31	Aanbestedingsleidraad	1.2.2. Overige verkeersregelin stallaties	Klopt de veronderstelling dat in deze aanbesteding geen hardware wordt gevraagd voor het gehele areaal?	Indien voor de ITS en/of RIS eigen hardware noodzakelijk is, dient dit door Inschrijver meegenomen te worden in de aanbieding. Zie hiervoor ook ITS-3 van het Programma van Eisen
32	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	U stelt dat voor de RIS ook een topologiebestand ontwikkeld moet worden. Wie is verantwoordelijk voor de levering van de juiste 'as build topografische gegevens' en wie draagt de bijkomende kosten voor het topologiebestand? Mogen we er vanuit gaan dat de ondergrond kloppend is?	Zoals omschreven in het PvE ONTW-6 en ONTW-7 zijn van de 27 iVRI's goedgekeurde topologiebestanden beschikbaar. Voor de overige optionele 16 VRI's dienen topologiebestanden gegenereerd te worden. U dient bij inschrijving rekening te houden dat deze 16 topologiebestanden door Inschrijver gegenereerd en goedgekeurd aangeleverd te worden en dus integraal onderdeel van de aangeboden prijs dienen te zijn. Aanbesteder levert hiervoor de digitale kruispunttekening aan. U mag voor de inschrijving ervan uit gaan dat de aan te leveren tekeningen correct zijn. Voor de initiele 27 iVRI's zijn de topologiebestanden aanwezig en u mag er voor de aanbieding dan ook vanuit gaan dat deze correct zijn.
33	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	betreft het 2e lijnsonderhoud alle 48 VRI's? en daarmee dus niet alleen de 43 (27+16) iVRI's?	Excuus voor de verwarring aangaande het aantal VRI's. In totaal vallen binnen de scope van deze uitvraag 47 VRI's. Van deze 47 VRI's worden er dit jaar twee ontmanteld, de 3033 en de 3032. Deze vervallen dan ook voor het beheer en onderhoud. Daarnaast zijn er twee automaten die geen ITS-applicatie met RIS functionaliteit krijgen, maar wel blijven draaien, dit zijn de 3017 en de 3042. Voor de deelopdrachten 1 en 2 zijn ook deze automaten derhalve buiten scope. Dit geldt echter niet voor deelvraag 3 (het beheer) van deze laatste 2 automaten. In het Programma van Eisen is aangegeven welke automaten dienen te worden opgenomen in beheer. Zie ook bijlagen 3.3 en 3.4 van het PvE.
34	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	U stelt dat het aan de inschrijver is om duidelijk aan te geven welke verschillende preventieve onderhoudsafspraken er voor aanbesteder toepasbaar zijn met een overzicht van de bijbehorende inspanningen/kosten. Wat wordt hiermee beoogd en zijn dit afspraken die buiten deze aanbesteding om worden gemaakt?	Voor mogelijk aanvullende opdrachten willen we weten wat de kosten zijn van additionele activiteiten.
35	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	U stelt dat de inschrijver als onderdeel van het preventief onderhoud de usecases periodiek dient te optimaliseren conform PvE bijlage 1. Doelt u hiermee in het PvE op BEH-35?	voor het optimaliseren van de Usecases stelt aanbesteder dat dit elke 4 jaar nodig is (BEH-41) voor minor software updates van ITS en/of RIS functionaliteiten stelt aanbesteder is dit jaarlijks (BEH-36 (voorheen BEH-35 in versie 1.0))
36	Aanbestedingsleidraad	3.7	Op basis van welke gronden of oorzaken kan de aanbestedingsprocedure stop gezet worden?	Stopzetten van de aanbesteding ziet aanbesteder als puur hypothetisch maar kan om bijvoorbeeld financiële of bestuurlijke redenen niet volledig worden uitgesloten.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

37	Aanbestedingsleidraad	3.8	Op basis van welke gronden of oorzaken kan de aanbesteder software applicaties buiten dit raamcontract uitvragen? Worden deze applicaties dan bij een andere partij uitgevraagd of eerst aan de contractant?	aanbesteder bepaald per situatie welke partijen hiervoor worden uitgevraagd. Contractant wordt hiervoor niet uitgesloten.
38	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	Ten behoeven van de simulatie: worden de intensiteiten aangeleverd en tevens in Herkomst Bestemming conform een cordon matrix?	Intensiteiten zijn middels Vlog bestanden aangeleverd in de bijlage van het simulatievraagstuk. Zie ook de antwoorden op vragen 8 en 11
39	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	U vraagt middels simulatie de werking van de ITS applicaties aan te tonen als onderdeel van de aanbesteding. In hoeverre is het proportioneel om dit uit te vragen (dit vergt een enorme kostenpost in de offerte)? Dit is een omvangrijke klus waarbij de mate van detail van invloed is op de resultaten. Sterker nog weglaten van bepaalde details kan de resultaten positief (maar daarmee niet realistisch) beïnvloeden. Gaat u er in mee dat het vragen van deze simulatie niet proportioneel is? Gaat u er in mee dat we de aanpak beschrijven hoe te komen tot een goed gesimuleerde ITS regeling? (na gunning kan gevraagd worden de beloofde aanpak aan te tonen middels de simulatie) zo nee gaat u er in mee dat een rekenvergoeding voor het simulatieonderzoek door iedere inschrijver kan worden ingebracht?	zie antwoorden vraag 14 en 16 alsmede aanvullende informatie in deze NVI.
40	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	het uitgewerkte detailniveau van de applicaties zal van invloed zijn op de simulatie resultaten, hoe wordt dit meegewogen? Op basis van welke referentie en welke maatstaven worden de simulatieresultaten met elkaar vergeleken?	zie antwoord op vraag 118
41	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	De simulatie dient op hoofdlijnen aan te tonen dat de doorstroming in de spitsperiode wordt verbeterd. Is hiervoor een referentie waarmee wordt vergeleken?	Nee, er is geen referentie waarmee wordt vergeleken. Van de aangeboden simulaties worden de ontvangen antwoorden onderling met elkaar vergeleken
42	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	De simulatie dient op hoofdlijnen aan te tonen dat het kruisende verkeer hier beperkt hinder van ondervindt. Wat is "beperkt" en waaraan dient dit te voldoen?	zie antwoord op vraag 6.
43	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	De inschrijving wordt beoordeeld op het totaalbeeld van de simulatie. Op basis van welke elementen worden vergeleken? En hoe zorgt u ervoor dat dit naar eer en geweten wordt vergeleken?	zie antwoord op vraag 118
44	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	Welke gegevens kunt u leveren mbt het onderdeel simulatie? Levert u bijvoorbeeld een Vissim netwerk met intensiteiten zodat iedere inschrijver van een gelijk model uit gaat?	zie antwoord op vraag 6.
45	Aanbestedingsleidraad	7.2.4	U vraagt de doorontwikkeling te omschrijven en deze wordt kwalitatief beoordeeld, maar in uw beoordelingstoelichting van dit onderdeel weegt u ook de kosten mee. Hoe ziet u dit en hoe moeten we dit omschrijven en hoe bepaalt u of kosten voor een ontwikkeling beperkt of aanzienlijk zijn?	In 7.2.4. wordt u gevraagd of u voorwaarden stelt aan het meewerken aan de doorontwikkelingen en of u daar op voorhand al kosten voor rekent voor deelname. Aanbesteder realiseert zich dat wanneer inspanning van Inschrijver wordt gevraagd, het redelijke is om hier iets tegenover te stellen. Het gaat bij dit beoordelingspunt erom of u op voorhand al beperkende (financiële) voorwaarden in stelt. Zie ook antwoord op vraag 4.
46	Aanbestedingsleidraad	7.3	Per onderdeel schrijft u dat consensus wordt bereikt over de toe te kennen punten. Is dit een gemiddelde van alle scores die vervolgens wordt afgerond? Of anders?	De beoordelingscommissie bepaalt, na overleg, één score gebaseerd op de individuele beoordelingen en het overleg over deze beoordelingen. Het consensus cijfer is dus niet een gemiddelde van de individuele beoordelingen.
47	Aanbestedingsleidraad	1.2	U schrijft "maximaal 16 VRI's". Kunt u een exact aantal aangeven, en zo nee wat de reden of criterium is om niet het maximale aantal van 16 te vervangen binnen de beoogde contractperiode.	De 16 VRI's waarover wordt gesproken zijn de VRI's die nog niet zijn omgebouwd naar iVRI. Het maximaal aantal te om te bouwen VRI's is afhankelijk van het beschikbare budget.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

48	Aanbestedingsleidraad	1.2	U schrijft dat de huidige leverancier niet meer wil investeren in zijn oplossing. Betekent dit dat de huidige werkende applicaties verkeerskundig niet voldoen aan de gestelde eisen? Welke problemen ondervindt de Gemeente bij de afwikkeling van het verkeer en leidt dit tot prioriteiten in de vervanging van de applicaties (met andere woorden: leidt dit tot piekbelasting(en) in de benodigde capaciteit voor applicatieontwikkeling?	Dit leidt niet tot verkeerskundige problemen. Vanuit Aanbesteder is een uitrolfasering van 3 tot 5 VRI's per maand gevraagd in de aanbestedingsstukken.
49	Aanbestedingsleidraad	1.2.1	U geeft aan dat de actuele SPUK voorwaarden van toepassing zijn. Wijziging van deze voorwaarden zijn voor Opdrachtnemer niet te beheersen. Kunt u aangeven welke risico's u hierbij ziet (gelet op toevoeging van het woord "actuele"), en, indien die risico's zich voordoen op welke wijze u met die risico's wil omgaan	de SPUK voorwaarden worden deze maand definitief door het ministerie in twee documenten vastgesteld (zonder noemenswaardige inhoudelijke aanpassingen). Aanbesteder ziet hier geen risico's ten opzichte van het met u gedeelde document.
50	Aanbestedingsleidraad	1.2.2	Figuur 3 bevat meer dan 16 VRI locatie aanduidingen. Welke VRIs behoren tot de overige dan wel tot de categorie 16 vri's en welke argumenten bepalen "buiten scope" gelet op de ambitie om alle VRI's onder een "eenduidige en uniforme iVRI-omgeving te brengen".	in bijlage 3.3 van het PvE is opgenomen welke onderdelen van de verschillende automaten opgenomen dienen te worden in de beheerovereenkomst en in welke categorie ze thuis horen. Omdat deze tabel niet netjes uitgelijnd was, is deze in de nieuwe versie van het PvE vervangen door een nieuw overzicht met dezelfde inhoud, beter uitgelijnd en beter aangegeven als een specifiek onderdeel niet in de automaat komt.
51	Aanbestedingsleidraad	1.2.2	U geeft aan: "Deze VRI's zijn, op een 5-tal automaten na, nog niet omgebouwd,. Deze vijf zijn door de leverancier van de automaat als iVRI-ready automaat opgeleverd." Is onze veronderstelling correct dat van de 16 overige VRI's, 11 VRI's nog niet omgebouwd zijn tot iVRI's; welke leverancier is/wordt hiervoor verantwoordelijk en op welk moment zullen deze werkzaamheden worden uitgevoerd. Wie is verantwoordelijk voor de coördinatie van de werkzaamheden tussen leverancier van de ombouw van de hardware en de leverancier van de 11 ITS-Applicaties.	Er zijn nog 11 VRI's die zullen worden vervangen. Deze worden als iVRI ready automaten aangeboden aan de gegunde partij in deze uitvraag. Opdrachtgever regelt en coördineert de ombouw van deze automaten, een leverancier is hiervoor nog niet geselecteerd. Dit valt buiten de scope van deze opdracht. Een voorlopige ombouwplanning was reeds bijgeleverd als bijlage E in het programma van eisen.
52	Aanbestedingsleidraad	1.2.2	U geeft aan : "Milieutechnische uitdagingen, de bereikbaarheid van de binnenstad, maar ook verkeersveiligheid, grotere modaliteitsverschillen en nieuwe mobiliteitswensen vragen om een nieuwe aanpak." Kunt u toelichten wat deze nieuwe aanpak concreet betekent in relatie tot deze uitvraag, in termen van verwachtingen, verantwoordelijkheden voor OG en ON?	U mag hierbij denken aan logistieke corridors, zero emission in delen van het centrum enz. Opdrachtgever verwacht dat opdrachtnemer hierin meedenkt. Daarom heeft opdrachtgever ook deelvraag 4 opgenomen in deze uitvraag.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

53	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	U geeft aan: "Het vervangen van de VRI door de nieuwe iVRI (TLC-deel) valt buiten de scope van deze opdracht. Evenals het leveren van een fall-back applicatie voor de iVRI.". Is de aanname correct dat het leveren van de fall-back applicaties NIET tot de scope behoren van de te vervangen iVRIs (TLC-deel)? En, om hoeveel fall-back applicatie van de 16 om te bouwen VRI's gaat het dan? Kunt u een duidelijk overzicht geven met gespecificeerd het aantal "overige VRI's", en voor elk welke primaire applicaties en welke bijbehorende fall-back applicaties wel in scope zijn van deze opdracht en welke van de "overige VRI's" uitgerust moeten worden met een RIS voor communicatie met UDAP. De in genoemde aantallen vri's in sectie 1.3.2 komen niet overeen met de aantallen voor 2e lijns onderhoud in sectie 1.3.3 (48 totaal). In sectie 2.4 worden nog weer andere getallen genoemd ongeveer 40 en maximaal 16. Aanbesteder wordt gevraagd duidelijkheid te geven over de aantallen VRI's die met deze aanbesteding gemoeid zijn.	Alle nog om te bouwen (maximaal) zestien VRI's worden standaard voorzien van een fall-back applicatie. Zowel ombouw van VRI naar iVRI als de levering van de fall-back applicatie vallen buiten de scope van deze opdracht. U mag ervan uit gaan dat er altijd een iVRI-ready automaat wordt aangeboden met daarop een werkende fall-back applicatie. Inschrijver dient zelf zorg te dragen voor hardwarevoorzieningen voor alle ITS-applicaties en voor elke RIS. Aangaande een uitwerking van het juiste aantal VRI's, zie antwoord op vraag 33
54	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	U geeft aan: "Als kanttekening wordt gesteld dat het totale beschikbare budget voor alle activiteiten samen". Wat bedoelt u met "alle activiteiten"? Gaat het hier om het beschikbare budget voor het geheel van de 4 deelvragen genoemd in 1.3 ? Of slechts om de deelvragen 1 tm 3?	Het totale budget is in beginsel gericht op alle deelvragen.
55	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	Bij "begrenzig vervaging VRI's" plaatst u kanttekeningen bij de hoeveelheid te vervangen (overige VRI's). Voor een duidelijke prijsbepaling, waarbij een deel van de algemene kosten (bijvoorbeeld kosten voor beveiliging, cloud, meldpunt storingen, projectmanagement) naar rato verdeeld worden over het aantal te vervangen VRI's, is een duidelijke specificatie van aantallen die in scope zijn onontbeerlijk. Omdat de kosten voor vervanging van de TLC's in deze opdracht niet te beheersen zijn en door externe partijen worden beïnvloed, leidt dit voor ON tot aannames en onbeheersbare risico's. Welke maatregelen kunt u treffen om deze risico's door ON te kunnen beheersen? Of welke aanpassingen in het PvE stelt u voor om tot een juiste inschatting van de aantallen VRI's en bijbehorende prijsbepaling te kunnen komen.	u dient dit in de prijs van de optionele (16) VRI's te verwerken waarbij onderscheid kan worden gemaakt tussen de prijs van een enkele of een batch van vier.
56	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	Indien er sprake is van een begrenzing (beperking) van het budget voor vervanging VRI's	Uw vraag is niet helder
57	Aanbestedingsleidraad	1.3.2	Kunt u aangeven hoe de toegevoegde waarde gedefinieerd is en welke berekening hieraan ten grondslag ligt zodat ON kan bepalen welke VRI's in de planning hoger gerangschikt worden	Nee, dat is op dit moment niet eenduidig te bepalen.
58	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Voor het uitvoeren en specificeren van de afspraken voor preventief onderhoud is het essentieel om de periode voor onderhoud binnen de scope van de overeenkomst duidelijk te definiëren. Welke periode houdt Aanbesteder hier voor aan? 5 jaar (eventueel met verlening met 5 jaar) of 10 jaar?	U dient uit te gaan van 10 jaar beheer en onderhoud, met daarna eventueel 2 keer een verlenging van maximaal 5 jaar.
59	Aanbestedingsleidraad	1.3.3.	Op welke wijze wil aanbesteder de preventieve beheerafspraken formeel vastleggen en welke procedure ligt hieraan ten grondslag	Formele afspraken over de te maken preventieve beheerafspraken dienen te worden vastgelegd in een met de gegunde inschrijver af te stemmen SLA
60	Aanbestedingsleidraad	1.2	Heeft Aanbesteder een (of meerdere) evaluatie uitgevoerd van de werking van de 27 gerealiseerde ITS-applicaties?	Evaluatie van de huidige regelingen is niet relevant aangezien deze vervangen worden.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

61	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Zijn er voor VRI onderhoud (preventief en correctief) nog andere partijen contractueel gebonden op het moment van gunning?	In bijlage 3.5 zijn alle actuele 2e lijns beheerpartijen opgenomen.
62	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Welke criteria hanteert de aanbesteder bij de beoordeling Partnership (Deelvraag 4)	De criteria zijn geformuleerd in SG4 in paragraaf 7.2.4.
63	Aanbestedingsleidraad	2.4	U geeft in 2.4 aan dat de initiële opdracht 27 VRI's betreft en optioneel maximaal 16. In de beschrijvingen in secties 1.2.2 en 1.3.2 en 1.3.3 is geen sprake van optionele scope. Vraag A: Kunt u toelichten hoe u de optionele gunning gaat vormgeven. Vraag B: welke criteria gelden voor het lichten van deze optie (ineens direct na bekend worden van beschikbare budget, per VRI, in bundels of anders?	De scope betreft zoals u aangeeft initeel 27 VRI's en optioneel maximaal 16 VRI's. Vraag A: De optionele gunning is, zoals omschreven, afhankelijk van het beschikbare budget en de verkeerskundige noodzaak. De gemeente heeft wel de wens om alle 16 VRI's om te bouwen. Vraag B: Op dit moment kan de gemeente nog geen inschatting doen of en hoeveel van de optionele VRI's gegund kunnen worden om voorgenoemde redenen. De gemeente zal de gunning van deze VRI's zoveel mogelijk in batches vormgeven.
64	Aanbestedingsleidraad	3.8	Aanbesteder maakt gebruik van het recht om software applicaties buiten het raamcontract op te vragen. Kan aanbesteder aangeven hoeveel gegadigden binnen het raamcontract toegelaten worden. Kan aanbesteder aangeven op welke wijze offerte uitvragen binnen het kader van het raamcontract worden aanbesteed?	De opdracht van voorliggende aanbesteding wordt aan één Inschrijver gegund. Gemeente behoudt het recht om aanvullende software applicaties uit te vragen bij andere partijen zie antwoord 37
65	Aanbestedingsleidraad	3.5	Welke personen hebben zitting in het beoordelingsteam	Hier doet de gemeente geen uitspraak over.
66	Aanbestedingsleidraad	5.4	Inzake de geschiktheidseis G3: Momenteel bezit geen enkele partij een geldig iVRI certificaat gebaseerd op de consolidatie eisen Talking Traffic. Het verkrijgen van de certificaten geschiedt op basis van diverse testen uitgevoerd op de teststraat en worden naar verwachting in augustus 2022 afgegeven. Is Aanbesteder bereid een aanvaardbaar plan van aanpak, waarin inschrijver aangeeft welke stappen en activiteiten uitgevoerd worden om het certificaat te verkrijgen, te accepteren bij inschrijving in afwachting van de uitreiking van de certificaten medio augustus 2022?	Geschiktheidseis G3 wordt aangepast naar: Inschrijver dient aan te tonen dat de iVRI producten van de referenties van Inschrijver, zoals gevraagd in G4, gecertificeerd zijn conform de daarvoor vigerende versie van de specificaties van de kennisbank van CROW. De herziene geschiktheidseis is opgenomen in de aanbestedingsleidraad v1.1
67	Aanbestedingsleidraad	7.2.5	Aanbesteder geeft aan dat indexatie mag worden toegepast na het 5e jaar. Omdat de inflatie momenteel enorm hoog is en er grote onzekerheid bestaat over de duur van de periode met hoge inflatie betekent dit een inprijsing van het risico en onnodig hoge prijzen voor aanbesteder. Is aanbesteder bereid de periode van 5 jaar te bekorten tot 1 of 2 jaar om zo de vergelijkbaarheid van geoffreerde prijzen te vergroten	nee, Aanbesteder gaat niet mee in uw voorstel. Indexatie blijft ongewijzigd
68		G4	Gezien de gewijzigde iVRI-standaarden zijn veel iVRI's afgekoppeld van UDAP. We vinden daarom de eis van 2 jaar en het aantal van 25 erg proportioneel. Kunt u akkoord gaan met een kortere periode en een lager aantal?	nee, de referentie-eis blijft ongewijzigd.
69		SROI	U vraagt een SROI van 2% voor de onderhavige opdracht. Vraag: gezien de kennisintensieve aard van onze geïnteresseerde organisatie, waarbij we voornamelijk hbo'ers en wo'ers in dienst hebben, het toegestaan is hbo-stages op te voeren.	Zie het antwoord op vraag 22

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

70	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Vragen mbt figuur 4: A: Beschrijft figuur 4 de huidige situatie (IST) of de gevraagde situatie, of de gewenste situatie (SOLL)? B: Kunt u toelichten wat de term "overige storingsmeldingen" omvat in relatie tot de verantwoordelijkheden en contractuele afspraken met de partijen goenoemd in de licht-blauwe blokken? C: Betreft de eerstelijnsverantwoordelijkheid een coördinerende verantwoordelijkheid of ook een verantwoordelijkheid voor aansturing en bewaking van de SLA afspraken die de 2e lijnsbeheer partijen hebben met de gemeente Almelo	A: figuur 4 beschrijft de gewenste situatie. Aanbesetder realiseert zich dat dit afwijkt van de traditionele verdeling in de terminologie B en C: Van inschrijver wordt gevraagd om alle meldingen/vragen van de naar iVRI omgebouwde verkeerslichten op te vangen en deze te beoordelen (intake-rol). Afhankelijk van de aard van de melding/vraag onderneemt inschrijver actie: (1) het betreft een melding/vraag betreffende het door de inschrijver geleverde systeem: inschrijver zet het oplossen in gang conform het afgesproken beheerniveau; (2) het betreft een melding/vraag die inschrijver middels de hem ten dienste staande systeem/systemen (i.c. bijvoorbeeld de VRI-beheerscentrale) snel op kan lossen zonder ter plaatse te gaan (bijvoorbeeld herstarten of een parameter wijzigingen; (3) het betreft een melding/vraag die door de onderhoudsaannemer opgelost moet worden: inschrijver zet de melding/vraag door naar de onderhoudsaannemer; (4) het betreft een melding/vraag die door een derde leverancier opgelost moet worden: de inschrijver zet de melding/vraag door naar de betreffende leverancier. (Zie BEH-19 en BEH-20 in het PvE). Inschrijver bewaakt dat de derde partijen voldoen aan de tussen opdrachtgever en derde partijen afgesloten SLA's. De SLA's met derde partijen die voor bovenstaande acties relevant zijn worden na opdracht door de opdrachtgever ter beschikking gesteld. Inschrijver zorgt tevens voor het administreren van de vraag/melding, zijn acties en de terugmeldingen die de derde partijen op deze acties doen. Tevens verzorgt de inschrijver het preventief beheer voor haar eigen producten/functionaliteiten. De gegunde partij ontvangt de gemaakte SLA afspraken met de derde partijen met 1e lijns en 2e lijns (deel)verantwoordelijkheid.
71	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Naar opvatting van geïnteresseerde is de demarcatie en de rol voor het beheer en onderhoud niet geheel duidelijk. Kunt u in dat kader bevestigen dat Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor 1e lijns en 2 lijns beheer van de producten die zij zelf levert en voor de andere storingen het eerste aanspreekpunt is (voor 1e lijns en 2e lijns onderhoud) die vervolgens doorgezet dienen te worden naar de desbetreffende partij die daarvoor verantwoordelijk is (bijvoorbeeld bij de TLC)? Indien u dit niet kunt bevestigen en het gaat om ketenverantwoordelijk waarbij Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het behalen van de response en oplostijden van een derde partij (die door gemeente is gecontracteerd) is het voor Inschrijver nodig om alle onderliggende contracten te ontvangen en een logboek van de storingen, zodat een inschrijver de werkzaamheden hiervan goed kan inregelen en inprijzen en dus een goede inschrijving kan doen.	Uw aanname is correct. Zie ook de toelichting bij vraag 70.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

72	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	Onder preventief onderhoud wordt een onderscheid gemaakt tussen ITS-applicaties 24x7 en ITS-applicaties met klokperiodes. Kunt u bevestigen dat voor beide ITS-applicaties geldt dat deze maximaal 1% van de klokperiodes (tussen 06.00 en 00.00 uur) eruit mogen liggen als gevolg van preventief onderhoud? En dat dit geldt per VRI? Indien u dit niet kunt bevestigen wordt verzocht te motiveren waarom niet en hoe deze beschikbaarheid dan moet worden geïnterpreteerd.	Aanname is niet juist. De 1% is er in principe op gericht om correctief onderhoud te plegen. De periode van 00 tot 06.00 uur ruimte is in principe voor preventief onderhoud gereserveerd.
73	Aanbestedingsleidraad	1.3.3	In de laatste zin van deze paragraaf wordt gesproken over "algehele verbetering van de optimalisatie". Kunt u aangeven wat hieronder wordt verstaan en wanneer hier dus sprake van is?	Een verbetering van de verkeerskundige werking. Als richtlijn is hiervoor 10% verbetering gesteld. Zie ook het antwoord op vraag 85
74	Aanbestedingsleidraad	o.a. 2.3	In onder andere paragraaf 2.3 wordt gesproken over het van toepassing zijn van ARW2016. Kunt u bevestigen dat dit een verschrijving betreft en ARW2016 niet van toepassing is op onderhavige procedure?	Dit is inderdaad per abuis fout gegaan. In de herziene versie van de Aanbestedingsleidraad (versie 1.1) is dit gecorrigeerd.
75	Aanbestedingsleidraad	3.6 en 3.8	In onder andere paragraaf 3.6 en 3.8 wordt gesproken over een raamcontract. Kunt u bevestigen dat dit een verschrijving betreft en hier sprake is van een dienstverleningsovereenkomst, waarbij afname wordt gegarandeerd van de aangeboden diensten?	Dit is correct. Het betreft een opdrachtverlening van de initiele opdracht met eventuele een gunning van de optionele onderdelen. In de herziene versie van de Aanbestedingsleidraad (versie 1.1) is dit gecorrigeerd.
76	Aanbestedingsleidraad	5.4	Bij de referentieprojecten kan worden gevraagd om tevredenheidsverklaringen. Kunt u bevestigen dat het gaat om een mogelijkheid tot verificatie op de ingediende referenties en niet om een tevredenheidsverklaring?	Nee, het betreft een tevredenheidsverklaring.
77	Aanbestedingsleidraad	Hoofdstuk 7	Voor alle uit te werken gunningcriteria wordt een rechtsgeldig ondertekende uitwerking gevraagd. Naar opvatting van geïnteresseerde brengt dit een groot risico op een formeel gebrek met zich mee. Kunt u bevestigen dat deze eis komt te vervallen en dat enkel het UEA en het prijzenformulier rechtsgeldig ondertekend dienen te worden?	Aanbesteder deelt uw mening niet hierin. De documenten dienen zoals geformuleerd rechtsgeldig ondertekend te worden.
78	Aanbestedingsleidraad	7.2.1	Bij de beoordeling wordt gesproken over meerwaarde. Geïnteresseerde verzoekt u aan te geven wanneer sprake is van "beperkte meerwaarde" en "meerwaarde t.o.v. de uitvraag" en wat hier het onderscheid in is.	Het is aan u om op basis uw kennis en expertise (de eventuele) meerwaarde te bieden.
79	Aanbestedingsleidraad	7.6	Voor het niet behalen van de aan te bieden planning is een malus opgenomen. Naar opvatting van geïnteresseerde is de malus voor het niet behalen van de planning disproportioneel gelet op de waarde van het uitrollen van de 27 ivri's ITS-applicatie. Geïnteresseerde verzoekt u de malus aan te passen naar 2% van de inschrijfsom voor het onderdeel "totaalprijs voor 27 iVRI's" per hele maand vertraging, met een maximum van 10% van deze inschrijfsom. Indien u hiermee niet akkoord kunt graag motiveren waarom niet.	De malus blijft ongewijzigd. Aanbesteder vindt de malus niet disproportioneel omdat Inschrijver zelf de planning bepaalt waar Inschrijver zich dan aan conformeert en dient te houden.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

80	Aanbestedingsleidraad	7.6	Voor onderhavige opdracht is gemeente Almelo op zoek naar een partner. In dat kader vindt geïnteresseerde een malus voor het niet hebben van een certificaat voor de iVRI's niet passend. Bovendien kan het zijn dat voor de certificering dermate hoge eisen worden gesteld die nagenoeg niet haalbaar zullen zijn. Opdrachtnemer heeft hierop geen invloed. Bovendien heeft gemeente Almelo op basis van de eisen en de contractvoorwaarden voldoende waarborgen dat het certificaat behouden blijft. Geïnteresseerde verzoekt gelet op voorgaande deze malus te laten vervallen. Indien u hiermee niet akkoord kunt graag motiveren waarom niet.	De malus blijft gehandhaafd. Aanbesteder verwacht van Inschrijver dat hij toekomstige ontwikkelingen van de iVRI voor een periode van 10jaar ondersteunt en faciliteert. Hiervoor gaat aanbesteder een langjarige verplichting aan met Inschrijver. Aanbesteder verwacht dat voor toekomstige ontwikkelingen, denk hierbij bijvoorbeeld aan ontwikkelingen op het gebied van milieubelasting, security en datauitwisseling met voertuigen, een ITS-applicatie die blijvend voldoet aan de iVRI standaarden.
81	Bijlage 4 - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden	art. 8	In dit artikel wordt ervan uitgegaan dat het IE bij opdrachtgever komt te liggen. Kunt u bevestigen dat het IE voor het leveren van de diensten te allen tijde bij Opdrachtnemer blijft en dat van overgang van intellectuele eigendomsrechten geen sprake is tenzij anders wordt overeengekomen. Indien u dit niet kunt bevestigen graag motiveren.	Het IE van de geleverde applicaties blijft van Opdrachtnemer
82	Bijlage 4 - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden	o.a.art. 12	Geïnteresseerde is van opvatting dat aangetekend schrijven behoorlijk gedateerd is en onpraktisch. Geïnteresseerde verzoekt om daar waar in het document wordt gesproken van aangetekend schrijven aan te passen in "schriftelijk". Indien u hiermee niet akkoord gaat graag motiveren.	Akkoord.
83	Bijlage 4 - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden	art. 24	In artikel 24 is opgenomen dat de gemeente op ieder moment de overeenkomst kan opzeggen. Gelet op het vertrekpunt van een partnerschap met de intentie om voor een langer periode aan te gaan, vindt geïnteresseerde dat niet passend. Bovendien heeft de gemeente, naar opvatting van geïnteresseerde, bij niet presteren voldoende handvaten om goed contractmanagement te realiseren. Het verzoek is daarom om artikel 24 te laten vervallen. Indien u hiermee niet akkoord gaat graag motiveren.	Wij gaan hiermee niet akkoord. Wij volgen de lijn van de VNG
84	Bijlage 4 - vng-model-algemene-inkoopvoorwaarden	art. 25.3	Ingeval van ontbinding vinden er op basis van de wet ongedaanmakingsverbintenissen plaats. De rechten en plichten die hieruit volgen zijn geregeld in de wet. Graag verzoekt geïnteresseerde om dit lid te laten vervallen. Indien u hiermee niet akkoord gaat dan het verzoek om het lid wederkerig te maken. Indien u hiermee niet akkoord gaat graag motiveren.	Wij gaan hiermee niet akkoord. Wij volgen de lijn van de VNG
85	Aanbestedingsleidraad	1.3.4	U geeft aan dat 4 aspecten voor optimalisatie een "algehele verbetering" van 10% inhoudt. Kunt u toelichten wat u onder "algehele" verstaat? Bijvoorbeeld van welke referentie wordt uitgegaan, hoe u (ongelijksoortige) factoren als aantallen stops voor verschillende modaliteiten wenst op te tellen ten opzichte van reistijden van andere modaliteiten, of anderszins? Uw uitleg hierover is mede van belang voor het begrip "toegevoegde waarde" in de sectie 1.3.2 bij 'Begrenzing vervanging VRI' dat vergelijkbaar voor verlerlei uitleg vatbaar is en een belangrijke beperking kan zijn voor de omvang van de gevraagde dienstverlening.	Aanbesteder neemt aan dat u refereert aan de "algehele verbetering" zoals genoemd in paragraaf 1.3.3. Aanbesteder gaat ervan uit dat beherende partij aan de hand van opgedane ervaringscijfers over 4 jaar, een goed beeld heeft van de actuele verkeerssituatie op lokaal en op netwerkniveau. Daarnaast heeft de beherende partij de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit tot haar beschikking. Op basis van al deze ervaringen en ontwikkelingen stelt aanbesteder dat er continue moet worden gestreeft naar verbeteringen en optimalisatie. Hoe de beherende partij aan toont dat zij die 10% gaat halen kan zij zelf aangeven, bijvoorbeeld door het terug dringen van het aantal stops, voertuigverliesuren enz. Zie ook antwoord op vraag 73.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

86	Aanbestedingsleidraad		De kosten voor beheer van ITS-applicaties voor iVRI's (in de keten) kent een geheel andere structuur en kostenniveau dan voor (gewone) VRI's die (nog) niet in de keten functioneren. Gelet op de onzekerheid over de omvang en timing van de levering de ITS-applicaties voor de maximaal 16 VRI's is het onduidelijk hoe de verschillen in de kosten voor beheer moet worden gehanteert voor iVRI's en VRI's. Kan Aanbesteder aangeven hoe met de onzekerheid omvang en timing rekening gehouden moet worden in het prijzenblad.	De beheerkosten voor de iVRI uit deelvraag 1 gaan in bij oplevering van de laatste iVRI aan opdrachtgever. Inschrijver heeft dat moment vastgesteld in haar planning. Voor de overige verkeerslichten mag worden uitgegaan in de inschrijving dat er 8 in beheer worden genomen op 1-1-2024 en de overig 8 in beheer worden genomen op 1-10-2024.
87	Aanbestedingsleidraad ombouw iVRI's.pdf	7.2.5	Acht de aanbesteder het billijk, gezien de huidige inflatie ontwikkelingen en sterke prijsontwikkelingen van oa iVRI's, dat de prijs voor beheer en onderhoud (pas) vanaf het 5e jaar mag worden geïndexeerd? In hoeverre zijn de huidige prijsontwikkelingen meegenomen in de huidige indexerings paragraaf van dit document?	zie antwoord vraag 67
88	Aanbestedingsleidraad ombouw iVRI's.pdf	6.1	Zijn er eisen gebonden aan het in te leveren document "Plan voor datacommunicatie over 5G en/of koppelkabelnetwerk aanbesteder"	Inschrijver is vrij hier een vorm voor te kiezen. Graag een bondige maar heldere beschrijving hoe Inschrijver de datacommunicatie in gaat richten. Als belangrijkste referentiedocumentatie mag de inschrijver hiervoor bijlage A van het Programma van Eisen "ICT koppelkabel Almelo" gebruiken.
89	Bijlage 7 Prijsformulier	P3a	Waarom wordt er gesproken over beheer en onderhoud van 48 stuks en in de overige documenten gesproken over 27+16=43 stuks?	Zie het antwoord op vraag 33
90	Aanbestedingsleidraad ombouw iVRI's.pdf	6.1	Kan Aanbesteder inzicht geven over het huidige data verbruik van alle iVRI's?	Het dataverbruik van de huidige iVRI's beperkt zich (tot 1 maart) tot de communicatie tussen iVRI en Smart Traffic. Deze informatie is applicatiespecifiek en heeft geen toegevoegde waarde voor de inschrijver. Voor het beheren van de iVRI's mag gesteld worden dat dit op incidentele basis gebeurt en dat hiervoor geen bandbreedte gereserveerd hoeft te worden.
91	Bijlage 7 Prijsformulier	P3e	Waarom wordt er gesproken over beheer en onderhoud van 45 stuks en in de overige documenten gesproken over 27+16=43 stuks?	zie het antwoord op vraag 33
92	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	ALG-12/ONTW-2/ONTW-3	Bij deze eis heeft u aangegeven een simulatie uit te voeren met tussen haakjes Vissim. Is het toegestaan deze simulaties uit te voeren met het simulatiepakket Aimsun. Alle uitgevoerde iSAT's en verkeerskundige afnames hebben wij tot heden altijd in Aimsun uitgevoerd vanwege de interface met ons product.	andere simulatiepakketten zijn toegestaan.
93	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	UITR-11/UITR-12	Zijn er nog (lang)lopende (data)contracten verbonden aan Smart Traffic die door het uitfaceren van Smart Traffic moeten worden overgenomen door inschrijver.	Er zijn lopende contracten. Deze worden door aanbesteder of door gemandateerde derde partij onderhouden en hoeven dus niet te worden overgenomen door Inschrijver.
94	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	BEH-41	Bij deze beheereis is de documentreferentie niet goed overgekomen "Fout! Verwijzingsbron niet gevonden." Kunt u de juiste documentverwijzing aangegeven.	Dit is hersteld in versie 1.1 van het PvE en is als onderdeel van de Nota van Inlichtingen bijgevoegd
95	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	DAT-1	Kunt u aangeven hoeveel aderig de koppelkabels zijn.	Het aantal aders is niet relevant. Elke iVRI heeft een verbinding beschikbaar via DSL over koppelkabel met een bandbreedte zoals aangegeven in bijlage 3.1.
96	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	BEH-4	Bij deze beheereis is de documentreferentie niet goed overgekomen "Fout! Verwijzingsbron niet gevonden." Kunt u de juiste documentverwijzing aangegeven.	Dit is hersteld in versie 1.1 van het PvE en is als onderdeel van de Nota van Inlichtingen bijgevoegd.
97	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	BEH-4	Zijn er naast koppelkabels bij 1 of meerdere iVRI's, DLS of glasvezel verbindingen aanwezig	De gemeente heeft de beschikking over koppelkabel/DSL en over zevenentwintig 5G verbindingen.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

98	Algemene voorwaarden	Artikel 4.5	Dit artikel bevat een zeer ruime vrijwaring voor strafrechtelijke boetes en bestuurlijke sancties. Kan de gemeente bevestigen dat de woorden 'die verband houden met de Overeenkomst' gewijzigd worden naar: 'die verband houden met de toerekenbare tekortkoming van de Contractant'?	Wij gaan hiermee niet akkoord. Wij volgen de lijn van de VNG
99	Algemene voorwaarden	Artikel 6.1	De bewoordingen van dit artikel duiden op een resultaatverplichting. Een resultaatverplichting is niet geschikt voor de diensten en software die wij leveren. Ook zijn deze expliciete garanties niet verzekeraar. Zie in dat verband ook de Gids Proportionaliteit: "Is het risico voor een van beide partijen in redelijkheid/onder reële voorwaarden verzekeraar (let op: Een veel gehoorde misvatting is dat alles verzekeraar is. Dit is niet het geval. Daarbij moet worden bedacht dat indien er een verzekering op de markt beschikbaar is, niet altijd betekent dat ook alle risico's onder die verzekering gedekt zijn. Met name garantieverplichtingen, boetes of vrijwaringen zijn in de regel onverzekerbaar.)" Wij hebben een inspanningsverplichting en zijn gehouden onze diensten professioneel en met passende inzet te verrichten. Kan de gemeente bevestigen dat het woord 'garandeert' gewijzigd wordt naar 'draagt er zorg voor'?	Voor het leveren van de applicaties zoals gedefinieerd in de aanbestedingsstukken heeft u als Inschrijver een resultaatsverplichting en geen inspanningsverplichting. Aanbesteder behoudt het artikel zoals gefomuleerd in de algemene VNG voorwaarden.
100	Algemene voorwaarden	Artikel 8.1 – 8.6	Graag de artikelen 8.1 tot en met 8.6 herschrijven. Wij kunnen immers niet de intellectuele eigendomsrechten op onze software en/of dienstverlening overdragen. Zie in dat verband ook de Gids Proportionaliteit: "Intellectuele eigendom Conform de Auteurswet ligt het intellectuele eigendom bij de maker ervan. In veel sectoren is het intellectueel eigendom op een product het enige dat echt waarde heeft en/of cruciaal is voor de reguliere bedrijfsvoering van inschrijvers. Het is voor aanbestedende diensten vaak van belang te voorkomen dat ze bij voor hen gemaakte producten afhankelijk worden van een onderneming. Om die reden willen ze graag het intellectuele eigendom verkrijgen. Om dit probleem te voorkomen is niet per se het intellectueel eigendom nodig, maar volstaat veelal een uitgebreid gebruiksrecht. Als men uitgaat van dat laatste, wordt recht gedaan aan de positie van zowel de inschrijver als de aanbestedende dienst." Bent u bereid om het gehele artikel conform de Gids Proportionaliteit te wijzigen zodat in plaats van een overdracht een gebruikslicentie wordt verstrekt voor de resultaten en de intellectuele eigendomsrechten rechten bij de opdrachtnemer blijven?	Aanbesteder is akkoord met uw voorstel

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

101	Algemene voorwaarden	Artikel 14.1	De aansprakelijkheid is niet beperkt in hoogte, duur en soort en is daarmee niet gebruikelijk in onze branche. Kan de Gemeente dit artikel conform de DNR 2011 als volgt herschrijven: Indien de Contractant aansprakelijk is voor schade van de Gemeente of derden, dan is hij uitsluitend gehouden tot vergoeding van directe schade. De door de Contractant te vergoeden schade is beperkt tot een bedrag gelijk aan de totale vergoeding in het kader van de opdracht van de gemeente aan de Contractant is betaald met een maximum van € 1.000.000,-. Elke aansprakelijkheid van de Contractant vervalt door het verloop vijf jaren vanaf de dag waarop de prestaties zijn verricht of de Overeenkomst door opzegging is geëindigd.	De aansprakelijkheid wordt beperkt conform de ARVODI 2016: Tenzij anders overeengekomen, is de Partij die toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van haar verplichtingen, tegenover de andere Partij aansprakelijk voor de door de andere Partij geleden dan wel te lijden schade, met dien verstande dat de aansprakelijkheid als volgt beperkt is: • voor opdrachten waarvan de totale waarde kleiner is dan of gelijk aan € 50.000,-: € 150.000,- per gebeurtenis en € 300.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is; • voor opdrachten waarvan de totale waarde meer is dan € 50.000,- maar kleiner dan of gelijk aan € 100.000,-: € 300.000,- per gebeurtenis en € 500.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is; • voor opdrachten waarvan de totale waarde meer is dan € 100.000,- maar kleiner dan of gelijk aan € 150.000,-: € 500.000,- per gebeurtenis en € 1.000.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is; • voor opdrachten waarvan de totale waarde meer is dan € 150.000,- maar kleiner dan of gelijk aan € 500.000,-: € 1.500.000,- per gebeurtenis en € 3.000.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is; • voor opdrachten waarvan de totale waarde meer is dan € 500.000,-: € 3.000.000,- per gebeurtenis en € 5.000.000,- per contractjaar of gedeelte van een jaar dat de Overeenkomst van kracht is. Samenhangende gebeurtenissen worden daarbij aangemerkt als één gebeurtenis.
102	Aanbestedingsleidraad	Paragraaf 5.3	Wij kunnen geen kopieën van onze polis overleggen, omdat onze polis bedrijfsvertrouwelijk is. Wij overleggen altijd een verzekeringscertificaat waaruit blijkt dat wij afdoende verzekerd zijn. Is het afdoende als wij een verzekeringscertificaat overleggen?	Het is afdoende een verzekeringscertificaat te overleggen.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

103	Aanbestedingsleidraad	Paragraaf 7.6	Dit zijn buitenproportionele boetes. Boetes zijn niet verzekerd en daarmee in regel niet proportioneel, zie in dat verband ook de Gids Proportionaliteit: "Is het risico voor een van beide partijen in redelijkheid/onder reële voorwaarden verzekeraar (let op: Een veel gehoorde misvatting is dat alles verzekeraar is. Dit is niet het geval. Daarbij moet worden bedacht dat indien er een verzekering op de markt beschikbaar is, niet altijd betekent dat ook alle risico's onder die verzekering gedekt zijn. Met name garantieverplichtingen, boetes of vrijwaringen zijn in de regel onverzekerbaar.)" Daarnaast is er veelal geen schade. Het aansprakelijkheidsrecht biedt voldoende bescherming indien er schade zou optreden door laattijdige levering. Graag de boetes schrappen en zo niet, kunt u dan uitleggen hoe de boete zich verenigt met de Gids Proportionaliteit en daarmee de Aanbestedingswet 2012?	Zie antwoord op vraag 79
104	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	ONTW-6	Kan de aanbesteder aangeven of het een volledig ITF is dus inclusief sensorlist, in- en outputlist?	Topologiebestanden worden na opdrachtverlening verstrekt aan de opdrachtnemer. U kunt er niet van uit gaan dat sensorlists standaard in elk topologiebestand is opgenomen.
105	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	TEST-2	Bedoeld de aanbesteder met een volledig operationele FAT (inclusief werkende koppeling naar UDAP en NMS) omgeving alleen voor het uitgevraagde dus voor de ITS-app en RIS exclusief TLC. Zo niet wordt de HW leverancier verplicht kosteloos mee te werken?	Aanbesteder gaat ervan uit dat de FAT met een gesimuleerde TLC gaat communiceren.
106	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	DAT-1	Kan de aanbesteder motiveren waarom 5G (draadloze) verbindingen worden verkozen boven vaste (koper of glas) verbindingen naast het koppelkabel netwerk. En is de aanbesteder zich bewust van de instabiliteit van draadloze verbindingen en hoe kijkt aanbesteder aan tegen uitval van de ITS-app en RIS ten gevolge van het wegvallen van de verbinding?	Standaard prefereerd aanbesteder een DSL verbinding. Aanbesteder heeft 27 keer 5G abonnement. Deze kunnen op kruispunten waar de DSL verbindingen niet toereikend zijn worden gebruikt.
107	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	BEH-22	Aanbesteder geeft aan een 99% beschikbaarheid te verwachten van de ITS-app en RIS. Hoe ziet de aanbesteder dat i.r.t. het niet beschikbaar zijn door communicatie storingen van een draadloze verbinding?	De beschikbaarheidsvoorwaarde gaat uit van de beschikbaarheid geredeneerd vanuit de eigen functionaliteit. Mocht buiten de invloedssfeer van deze functionaliteiten de functies onvoldoende kunnen presteren dan dient Inschrijver aan te tonen dat dit buiten haar verantwoordelijkheid valt.
108	Bijlage 6: Simulatie		Kunnen de bestaande ITF bestanden van de te simuleren kruispunten worden toegeleverd?	Deze zijn als onderdeel van de NvI als aanvullende informatie meegeleverd.
109	Bijlage 6: Simulatie		Kunnen de bestaande ccol regelingen worden toegeleverd van de te simuleren kruispunten?	Ccol regelingen worden niet beschikbaar gesteld
110	Bijlage 6: simulatie		Wanneer de ccol regelingen niet kunnen worden toegeleverd, dan ontvang wij graag de complete functionele specificaties waaraan de te simuleren regelingen moeten voldoen.	De functionele specificatie zijn meegeleverd als onderdeel van het Programma van Eisen, bijlage D - beleidskaders

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

111	Bijlage 6 simulatie vraagstukken		Scenario vraagstukken: Wat verstaat u onder simulatie met Talking Traffic plus conventioneel detectie?	Zie antwoord op vraag 11
112	Bijlage 6 simulatie vraagstukken		Uit de vlog bestanden kan bij gecombineerde rijstroken het aandeel afslaand verkeer niet worden afgeleid. Kunt u een H/B matrix aanleveren? Inclusief aandeel te onderscheiden modaliteiten.	Zie bijlage HB Matrix
113	Bijlage 6 simulatie vraagstukken		zijn er bestaande simulatie bestanden beschikbaar? Of al in gebruik/bekend bij gegadigden?	De partijen Dynniq (3038) en Vialis (3035 en 3024) hebben een simulatie ontwikkeld voor de Ccol (fall-back) regeling. Wij vragen een simulatie voor uw ITS-applicatie aan te leveren (dus niet voor Ccol).
114	Aanbestedingsleidraad	2.8	Er moet een aardig arbeidsintensieve simulatie worden opgetuigd om aan de inschrijvingsvereisten te voldoen. De simulaties alleen hebben wij geraamd op ongeveer 10.000,- euro (interne kosten), wij vinden het billijk als er een rekenvergoeding voor dit onderdeel wordt toegekend, kunt u zich hierin vinden?	zie antwoord op vraag 16
115	Factsheet iV3035		Wat bedoelt de aanbesteder met Detectie incompleet, LSO nodig?	LSO was leveranciersspecifiek voor Smart traffic en dus niet relevant voor deze aanbesteding
116	Bijlage1 PvE 2e tranche iVRI	DAT-1	Er moet een aardig arbeidsintensief netwerkontwerp worden opgetuigd om aan de inschrijvingsvereisten te voldoen. Dit ontwerp met een derde partij hebben wij geraamd op ongeveer 10.000,- euro (interne kosten), wij vinden het billijk als er een rekenvergoeding voor dit onderdeel wordt toegekend, kunt u zich hierin vinden?	Zie antwoord op vraag 16
117	Aanbestedingsleidraad	7.2.3 blz. 3 Vraagstukken	'...Dit dient aangetoond te worden met zowel alleen de conventionele detectie middelen zoals detectielussen en radars/camera's alsmede in een 2de variant waarin de verkeersafwikkeling wordt geoptimaliseerd middels een combinatie van zowel conventionele als volledige Talking Traffic functionaliteiten (UC3, UC4 en UC5).' - We verzoeken u voor de simulatie aan te geven welke specifieke hoeveelheden / verdeling SRM / CAM aangehouden moet worden. Zou u hier nadere informatie over kunnen verschaffen?	Zie antwoord op vraag 11

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

118	Aanbestedingsleidraad	7.2.3	SG3 – Simulatieresultaten / Aanbestedingsleidraad 7.2.3 De Inschrijving wordt beoordeeld op het totaalbeeld van de simulatie. Aanbesteder vergelijkt de simulatieresultaten van de verschillende Inschrijvers met de beleidsdoelstellingen, waarbij Inschrijvers onderling worden gerangschikt. - Wat zijn de beleidsdoelstellingen waarmee de resultaten vergeleken worden door aanbesteder? - Kan aanbesteder verduidelijken hoe simulatieresultaten onderling worden vergeleken? - Is er een Vissim-model van kruispunten 3024-3038-3035 beschikbaar? Zo ja, kan dit bij de NvI aangeleverd worden? - Is het mogelijk dat aanbesteder een overzicht van de te gebruiken intensiteiten aanlevert voor kruispunten 3024-3038-3035, zodat alle inschrijvers zeker van dezelfde data uitgaan?	- de beleidsdoelstellingen per kruispunt zijn vastgelegd in beleidskaders en beschikbaar gesteld in bijlage D van het Programma van Eisen. - in deze NvI zijn aanvullende uitgangspunten gedefinieerd. - voor de onderlinge vergelijking zie antwoord op vraag 41 - simulatiemodellen worden niet beschikbaar gesteld. - voor de simulatie zijn bij de aanbestedingsstukken VLOG bestanden meegeleverd (bijlage 6). Bij deze NvI zijn in bijlage HB Matrix de intensiteiten voor gecombineerde richtingen aangegeven.
119	Bijlage D beleidskaders		Bijlage 1 PVE bijlagen, bijlage D Beleidskaders: - Deze zipfile bevat in een enkel geval de functionele specificatie van het kruispunt en in de meeste gevallen een factsheet per kruispunt en/of pre-specificatie. We verzoeken u van alle kruispunten de volledige specificaties, aan te leveren. Het mapje heet beleidskaders, maar de echte overal verkeersregeltechnische beleidskaders/-doelstellingen ontbreken. Kunnen deze worden aangeleverd bij de NvI?	Voor de kruispunten beschikt aanbesteder over meegeleverde beleidskaders. Deze waren reeds meegeleverd in bijlage D van het programma van eisen
120	Leidraad	1.3.3 blz. 14	'Op basis van deze vier punten worden in het overleg de doelstellingen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer overeengekomen. Opdrachtnemer gaat een inspanningsverplichting aan om op basis van bovenstaande vier punten de optimalisatie te verbeteren. Daarbij dient gestreefd te worden naar een algehele verbetering van de optimalisatie met 10%.' - Welke 10% verbetering verwacht aanbesteder, 10% ten opzichte van wat? - Hoe moet 10% algehele verbetering, voor alle KPI's / modaliteiten / richtingen geïnterpreteerd worden? We verzoeken u dit nader te specificeren zodat voor gegadigde helder wordt wat bedoelt wordt.	Zie antwoord op vraag 73
121	Nadere inlichtingen		De aanbesteding is donderdag 31 maart gepubliceerd en tot 11 april 10:00 uur kunnen er vragen gesteld worden voor de eerste Nota. Om dit werk goed te doorgronden is die periode vrij kort. We verzoeken u om ook bij de tweede Nota vragen in behandeling te nemen ook als deze geen directe relatie hebben met vragen/antwoorden uit de eerste Nota. Bent u hiertoe bereid?	We zijn bereid in de 2de Nota van Inlichting ook andere vragen in behandeling te nemen. Benadrukt wordt dat er dan geen mogelijkheid meer bestaat om verduidelijkende vragen op de antwoorden te stellen.

Nota van Inlichtingen - 1: "softwarematig ombouwen en onderhoud van verkeersregeltoestellen (iVRI's)"

122	Prijsformulier		Het prijsformulier is onduidelijk. We verzoeken u deze aan te passen zodat er een prijs per stuk of per keer ingevuld kan worden en posten niet voor eigen interpretatie vatbaar zijn.	Het prijsformulier wordt niet aangepast.
-----	----------------	--	---	--