

Algemene vragenlijst

ProRail

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
Datum: 24-1-2025
Versie: V1.0
Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	Leidraad	3.2	Gegadigde vraagt ProRail, gezien de complexiteit van de aanbesteding en het groot aantal eisen een verlenging van de inschrijvingsduur met 3 weken.	ProRail gaat hiermee niet akkoord.	
2	Algemeen		Gegadigde vraagt ProRail om nader uit te leggen hoe zij omgaat met het zogenaamde level playing field in deze. De huidige oplossing wordt geleverd door een van de potentiële nieuwe leveranciers waarmee een voordeel te behalen valt met minder inbouw en minder inleertijd voor de gebruikers.	ProRail hecht grote waarde aan een eerlijke en transparante concurrentie voor alle potentiële leveranciers. Om dit te waarborgen, hanteren wij oa. de volgende uitgangspunten: 1. Onafhankelijkheid van de huidige oplossing: ProRail zorgt ervoor dat geen enkele leverancier een oneerlijk voordeel heeft op basis van de huidige oplossing. Alle aanbieders krijgen toegang tot dezelfde informatie over het bestaande systeem en de eisen voor de nieuwe oplossing. Daarbij is de bestaande oplossing niet gelijk aan de nieuwe oplossing. 2. Gelijke toegang tot informatie: Alle betrokken partijen hebben gelijke kansen om vragen te stellen en informatie te verkrijgen. 3. Objectieve beoordeling: De beoordelingscriteria zijn opgesteld om te focussen op de beste oplossing voor de gevraagde functionaliteit, onafhankelijk van eerdere ervaringen of bestaande relaties met ProRail. Dit betekent dat aspecten zoals inbouw- en inleertijd uitsluitend worden meegenomen als objectieve en meetbare criteria die voor alle Inschrijvingen gelden.	
3	Leidraad	6.3	Er zitten verkeerde interne verwijzingen in het document. Kunnen deze hersteld worden?	Wij zullen dit herstellen	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0
4	Leidraad	5.4 G3	Er is gesteld dat er een fictieve korting van ruim 900.000 euro te behalen valt met integratie. Toch leest gegadigde dit nauwelijks in de eisen terug en zal deze integratie relatief simpel zijn. De genoemde integraties zijn of klein van aard of zullen komen te liggen bij de partij die SpoorWeb beheert. Hoe moet gegadigde deze passage interpreteren?	Wij zien de integratie zoals beschreven in de aanbestedingsdocumenten niet vanzelfsprekend als simpel, dit is afhankelijk van de oplossing. De moeilijkheid zit (mogelijk) in het gedetailleerd afstemmen en hoe Inschrijver dit invult. De genoemde integraties vereisen een gedetailleerde afstemming op bestaande systemen, waarbij rekening moet worden gehouden met de functionele en technische eisen die voor elk systeem specifiek zijn.	
5	Aanbestedingsleidraad	4.5 EIS 2	Gegadigde is 27001:2022 gecertificeerd, heeft dit ook betrokken op de door gegadigde geleverde clouddiensten. Daarnaast werken wij voor de hosting samen met een erkende hostingpartner. Ook deze partner, zoals de meeste hosting organisaties, heeft geen 27017 certificaat. Daarop diverse hosting bedrijven gesproken en die geven de volgende reactie: <i>Bij de introductie van de ISO 27017-norm hebben we deze zeker overwogen. Uiteindelijk is deze norm echter minder relevant gebleken voor ons (en de meeste andere IT-serviceproviders).</i> <i>De extra maatregelen uit de ISO 27017-norm worden voornamelijk toegepast door de grote cloud-leveranciers.</i> Azure bijvoorbeeld is een enterprise partner van veel hostingproviders en die hebben wel 27017. In die gevallen wordt door partijen verwezen naar het 27017 certificaat van Azure. In dat geval zal volgens uw stukken Azure een partner, of onderaannemer moeten worden. Dat is met dit soort partijen niet te organiseren. Wij zijn van mening dat de eis op deze manier de markt onnodig beperkt tot een zeer beperkt, mogelijk geen leverancier. Onze vraag is derhalve om deze eis als volgt te herformuleren: Eis 2 komt te vervallen en aan Eis 3 wordt toegevoegd dat ISO 27001 ook betrokken is op de te leveren clouddiensten en dat partijen mogen verwijzen, zonder onnodige documenten last, naar bijvoorbeeld het 27017 certificaat van Azure of Amazon indien partijen via deze partijen clouddiensten leveren. Kunt u hiermee akkoord gaan?	We gaan hiermee akkoord. Eis 2 komt te vervallen en Eis 3 wordt aangevuld met: ISO 27001 is ook betrokken op de te leveren clouddiensten en partijen mogen verwijzen, zonder onnodige documentenlast, naar bijvoorbeeld het 27017 certificaat van Azure of Amazon indien partijen via deze partijen clouddiensten leveren.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0
6	Aanbestedingsleidraad	2.1	U noemt hier een bedrag van 3,5 miljoen euro als maximum, zijn onderstaande aannames correct: 1. Betreft dit een bedrag exclusief BTW? 2. Gaat dit over de volledige periode van 8 jaar? 3. Gezien de genoemde 25% onvoorziene kosten, gaat het het dus om maximaal 2,625 miljoen? Indien niet correct aangenomen door Gegadigde, dan vernemen wij graag de juiste interpretatie	1. Dit is correct 2. Dit is correct 3. In bedrag is inclusief 25% onvoorziene kosten opgenomen. Dit is tevens weergegeven in paragraaf 2.1 Scope van de aanbestedingsleidraad.	
7	Aanbestedingsleidraad	3.2	Gezien de publicatie van deze aanbesteding in de vakantie, beginnen partijen nu te lezen. De deadline van 17 januari is erg kort, gezien de hoeveelheid documenten en beschrijvingen en de noodzaak tot partnering omdat er geen 1 partij is die alle gevraagde diensten volledig zelf kan leveren. Uitgaande van gebruik van reeds bestaande en bewezen systemen. Omdat u stelt dat in NVI 2 (en verder) alleen vragen over NVI 1 mogen worden gesteld, is onze verzoek om dat te laten vervallen. Concreet: mogen partijen ook na 17 januari tot uiterlijk 31 januari nog vragen stellen, zonder beperking, dus zoals geldt voor NVI 1?	We gaan hiermee akkoord	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
 Datum: 24-1-2025
 Versie: V1.0
 Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
8	Algemeen		Is de aanname correct dat in elk scenario de huidige hardware, behalve de iPads, worden vervangen? Geldt dit ook voor de huidige software voor Ritregistratie en fleetmanagement? Of kan gebruik worden gemaakt van de reeds aanwezige oplossingen, wanneer deze voldoen aan de gestelde eisen?	De aanname is correct: in elk scenario zullen de huidige hardware, met uitzondering van de iPads, én de huidige software voor ritregistratie en fleetmanagement vervangen worden. Dit betekent: Hardwarevervanging: Alle bestaande hardwarecomponenten, behalve de iPads, dienen te worden vervangen om te voldoen aan de nieuwe eisen en specificaties zoals beschreven in de aanbesteding. Softwarevervanging: De huidige softwareoplossingen voor ritregistratie en fleetmanagement zullen volledig worden vervangen. Het gebruik van reeds aanwezige oplossingen is niet mogelijk, zelfs indien deze voldoen aan de gestelde eisen.	
9	Aanbestedingsleidraad	4.6	De door u genoemde wensen zijn al aanwezig in oplossing van Gegadigde. Hoe wordt dit meegenomen in de beoordeling? Is de prijs voor deze wensen onderdeel van de aanbieding? Indien nee, mogen wij dit dan verrekenen en dus afhalen van onze prijs en hier achteraf na gunning en wanneer de wensen worden afgenomen daar een prijs voor vragen?	De reeds aanwezige wensen in uw oplossing wordt niet afzonderlijk meegenomen in de beoordeling. Zoals in paragraaf 4.6 Wensen van de aanbestedingsleidraad is weergegeven zullen ProRail met de inschrijver aan wie de opdracht is gegund in gesprek gaan over de wensen.	
10	Aanbestedingsleidraad	5.7	U vraagt hier om maximaal 3 pagina's per gunningscriterium. Gezien de hoeveelheid vragen en de leesbaarheid van bijvoorbeeld een planning is dat naar onze mening zeer beperkt voor iig G1. Ons voorstel is om het geheel van G1 t/m G5 te beperken tot maximaal 18 pagina's. Is dit akkoord?	Wij gaan hiermee akkoord, met een totaal van 18 pagina's over het geheel van de gunningscriteria.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0
11	Aanbestedingsleidraad	6.3	De verwijzingen ontbreken, onze aanname is dat hier respectievelijk naar paragraaf 5.7 en 5.8 verwezen wordt. Is deze aanname correct?	Dit is correct.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0
12	Aanbestedingsleidraad	6.6	Daar worden onderaan pagina 29, 4 voorbeeldbestanden getoond. Deze ontbreken echter bij de stukken, kunt u deze alsnog toevoegen aan de set met documenten?	Deze worden toegevoegd in een separaat document	Voorbeeldbestanden bij paragraaf 6.6 Stap 6: Demonstratie simulatie interfaces met SpoorWeb
13	Aanbestedingsleidraad	algemeen	Welke hoes gebruikt u nu voor de iPads. Dit is namelijk van belang voor de te kiezen Cradle. Graag ontvangen wij hiervan de specificaties?	Momenteel zijn er verschillende hoezen in omloop, waaronder de Otterbox Defender series. Onze wens is één type hoes/houder die gebruikt kan worden voor alle in vraag 21 genoemde ipad types.	
14	Annex 3	3.2	Bij de geïntegreerde Navigatieoplossing spreekt u over 300 medewerkers en 135 voertuigen. Is de aanname correct dat elke medewerkers zijn eigen iPad heeft en het dus om 300 licenties/iPads gaat? Indien nee, dan graag een toelichting hoe de aantallen 300 en 135 zich tot elkaar verhouden, immers bij 135 iPads zijn maar 135 licenties nodig.	Dit klopt, de ca. 300 ICB medewerkers hebben elk een eigen iPad en maken afwisselend gebruik van 135 ICB voertuigen. Er worden dus maximaal 135 iPads voor navigatie gelijktijdig gebruikt.	
15	Algemeen		Wat is het protocol met betrekking tot driver ID, wat voor pasje /Tag gebruiken jullie nu) en wil proRail dit blijven gebruiken of moet dit ook nieuw geleverd worden in deze aanbesteding?	Alle bestuurders en hun identificeermiddel (pas/tag/druppel/anders) moeten individueel te herkennen zijn. In de nieuwe oplossing moet er uitbreiding kunnen plaats vinden bij nieuwe medewerkers. Op dit moment gebruiken wij de algemene Dallas Key welke niet voldoet aan de gestelde eisen van deze uitvraag, met name op het gebied van fraudegevoeligheid. ProRail wil het huidige protocol dus niet houden en een nieuwe oplossing geleverd krijgen in deze aanbesteding.	
16	Algemeen		Wat verwacht opdrachtgever qua interval (tijd dat het Fleetmanagement (FM) systeem zich meldt) frequentie van het kastje uit het voertuig richting het FM Cloud platform?	Realtime monitoring Interval: 5-30 seconden denk hier aan Live-tracking, alternatieve route, locaties, vrijeschakelen van start onderbreker en het ontvangen van orders. Periodieke updates Interval: 1-5 minuten denk hier aan brandstof inhoud, brandstof gebruik en onderhoudsmonitoring of updates kaartlagen.	
17	Algemeen		Is er een mogelijkheid om de voertuigen te komen schouwen, zodat partijen een inschatting kunnen maken van de uitbouw en inbouw werkzaamheden?	De planning van deze aanbesteding staat dit niet toe. Bijgevoegd bij deze Nota van Inlichtingen een Exceellijst van de voertuigen van ons huidige wagenpark. Let op: het gaat om een momentopnamen, omdat de huidige voertuigvloot ook aan verandering/ontwikkeling onderhevig is.	Bijlage 15: inventarisatie wagenpark ProRail.
18	Algemeen		Kan opdrachtgever inzicht geven in het tweeweg (protocol) verkeer tussen Spoorweb & het FM systeem en welke gegevens er verder gedeeld worden met de Navigatie App?	SpoorWeb haalt gegevens vanuit TTW op middels SOAP requests op basis van XML. Het versturen van navigatieopdrachten gebeurt middels een tussenpartij. In de voorbeeldbestanden is te zien welke functionele gegevens er nu worden gedeeld.	
19	Algemeen		Graag ontvangen wij wat meer inzicht omtrent de overige koppelingen tussen BSA & Navigatie App	Dit betreft de objectsAndPeopleReportingService van TTW. De BSA haalt alleen voertuiggegevens op vanuit TTW. Er is geen interface van de BSA naar TTW.	

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
 Datum: 24-1-2025
 Versie: V1.0
 Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
20	Aanbestedingsleidraad	Gehele document	In de aanbestedingsdocumentatie wordt aangegeven dat ProRail op zoek is naar één partij die een totaaloplossing levert bestaande uit een rit-registratiesysteem, een fleet-managementsysteem en een navigatiefunctie (uitsluitend voor hulpverlenende voertuigen). Daarbij wordt ook gesteld dat deze systemen met elkaar moeten integreren en dat er gebruik mag worden gemaakt van onderaannemers voor verschillende onderdelen. Op basis van artikel 1.5 van de Aanbestedingswet 2012 is een aanbestedende dienst verplicht te motiveren waarom een opdracht niet wordt opgedeeld in percelen. Wij merken op dat een dergelijke opsplitsing hier wel degelijk mogelijk en wenselijk zou zijn, om de volgende redenen: - Specifieke functionaliteiten per onderdeel: De gevraagde systemen hebben zeer specifieke functionaliteiten en vereisten. Leveranciers gespecialiseerd in één van de onderdelen (bijvoorbeeld navigatie) kunnen veelal beter inspelen op de unieke eisen voor dat onderdeel. Dit geldt ook voor rit-registratie en fleet-management, die elk hun eigen technische specificaties en expertise vereisen. - Ervaring uit vergelijkbare markten: In markten zoals de veiligheidsregio's worden vergelijkbare oplossingen geleverd door verschillende partijen. Deze systemen integreren via gestandaardiseerde koppelingen probleemloos met elkaar. Dit bewijst dat het technisch en organisatorisch haalbaar is om deze opdracht op te splitsen. - Gestandaardiseerde koppelingen: De aanbestedingsdocumenten vermelden dat koppelingen tussen de verschillende systemen vereist zijn. Dergelijke koppelingen zijn gebruikelijk in de markt en vormen geen belemmering voor opsplitsing in percelen, omdat ze onafhankelijk van de leverancier kunnen worden gerealiseerd. - Concurrentie en marktwerking: Het niet opdelen in percelen beperkt mogelijk de toegang van gespecialiseerde partijen tot de opdracht, waardoor de concurrentie en innovatie in de markt worden beperkt. Door de opdracht op te delen, zouden kleinere gespecialiseerde partijen ook kunnen deelnemen. Gezien deze argumenten lijkt het opsplitsen van de opdracht in percelen logisch en wenselijk, zowel vanuit technisch oogpunt als in het kader van bevordering van de marktwerking. Kan ProRail nader motiveren waarom in deze aanbesteding niet is gekozen voor een opsplitsing in percelen, terwijl dit op basis van de genoemde punten technisch en organisatorisch goed haalbaar lijkt? Indien ProRail niet voornemens is om de opdracht op te splitsen, vragen wij ProRail om toe te lichten waarom zij van mening is dat deze keuze in lijn is met de Aanbestedingswet 2012 en de beginselen van proportionaliteit en non-discriminatie.	Ten aanzien van de samenvoeging heeft ProRail conform artikel 1.5 lid 1 Aanbestedingswet acht geslagen op: - a.De samenstelling van de relevante markt en de invloed van de samenvoeging op de toegang tot de opdracht voor voldoende bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf; - b.De organisatorische gevolgen en risico's van de samenvoeging van de opdrachten voor ProRail en de ondernemer; - c.De mate van samenhang van de opdrachten. De motivering op basis van voorgaande volgt uit paragraaf 2.1.1 van de aanbestedingsleidraad, welke is toegevoegd. Daarnaast acht ProRail het opdelen van de opdracht in percelen niet passend, vanwege het volgende (ex artikel 1.5 lid 3 Aw). Bij de afweging heeft ProRail heeft ProRail rekening gehouden met de bij de opdeling gemoede belangen van het speciale-sectorbedrijf enerzijds en het belang van voldoende toegang tot de opdracht voor bedrijven uit het midden- en kleinbedrijf anderzijds. Ook is rekening gehouden met in hoeverre de verschillende expertises binnen één onderneming verenigd zijn. Op basis van voorgaande is ProRail tot het volgende oordeel gekomen. Uit marktonderzoek en marktconsultaties blijkt dat de relevante markt voldoende spelers biedt die in staat zijn om de volledige scope van de opdracht aan te bieden. Voor sommige partijen is het gebruikelijk om opdrachtafhankelijk samen te werken met onderaannemers, bijvoorbeeld voor specifieke navigatieoplossingen. Dit wordt in de praktijk vaak toegepast en vormt geen belemmering voor deelname. Daarbij zijn de meeste marktpartijen die zich op deze markt begeven, opererend in het MKB-segment. Zij kunnen de opdracht als totaaloplossing aanbieden, al dan niet door samenwerking met onderaannemers. ProRail is van mening dat het niet opdelen van de opdracht geen negatieve impact heeft op de toegang tot de opdracht voor MKB-partijen. Hoewel in andere markten (zoals veiligheidsregio's) vergelijkbare systemen door verschillende leveranciers worden geleverd, blijkt uit de marktconsultatie dat het samenvoegen van de diensten in één opdracht in deze markt als gangbaar wordt beschouwd. Het aanbieden van geïntegreerde oplossingen is dus "business as usual". Daarnaast heeft ProRail doorslaggevende overwegingen om te kiezen voor het niet verdelen van de opdracht in meerdere percelen. Dit biedt namelijk organisatorisch en operationeel voordelen en vermindert risico's: •Ontzorging: ProRail wenst ontzorgd te worden door een stabiele relatie met één totaalverantwoordelijke dienstverlener op te bouwen. Dit zorgt voor een efficiëntere samenwerking en vermindert de administratieve lasten. •Single point of contact: Het werken met één leverancier voorkomt situaties waarin verschillende opdrachtnemers elkaar verantwoordelijk houden bij problemen. Dit minimaliseert het risico op vertragingen en escalaties. •Beheersbaarheid van risico's: Opsplitsing in percelen kan leiden tot integratieproblemen tussen verschillende systemen. Bij meerdere opdrachtnemers bestaat het risico dat technische storingen of incompatibiliteit moeilijker te lokaliseren en op te lossen zijn. •Data-integriteit en beveiliging: Bij opsplitsing zijn er meer partijen betrokken bij het verwerken van data, wat de complexiteit en het risico van datalekken of beveiligingsincidenten vergroot. Eén verantwoordelijke partij biedt betere waarborgen voor consistente beveiliging en integratie. Tot slot kennen de drie systemen – ritregistratie, fleet-management en navigatie – een sterke technische afhankelijkheid van elkaar, wat het opdelen in percelen niet passend wordt geacht.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0
21	Programma van Eisen	TE 4.11	Prorail geeft aan dat er verschillende Ipad modellen in gebruik zijn. Enerzijds zouden wij graag een overzicht van de verschillende modellen ontvangen. Anderzijds graag specificatie van het type houder dat voorzien is. Is Prorail bereid om deze specificaties met Inschrijver(s) te delen?	De iPad Air en iPad Pro worden op dit moment door ProRail gebruikt. Wanneer een iPad verouderd is, wordt deze vervangen door een nieuwere serie. Een voorwaarde voor de iPad is dat de laatste iOS-versie geïnstalleerd moet kunnen worden. Is dat niet het geval, zal deze iPad vervangen worden. Type houders huidige situatie: zie antwoord vraag 13.	
22	Programma van Eisen	TE 5.2	Inschrijver biedt de mogelijkheid om gegevens van het huidige jaar + 2 jaar terug (maximaal 3 jaar) in het systeem op te slaan. Overigens is alle ritinformatie geautomatiseerd en in bulk te exporteren. Is Prorail bereid deze eis aan te passen?	Dit kunnen we niet bevestigen en gaan vooralsnog niet akkoord.	
23	Programma van Eisen	TE 5.11	Kan Prorail toelichten wat het doel is van deze functionaliteit? Welk soort controle wenst Prorail bijvoorbeeld te kunnen vastleggen?	Het doel is om voor de periodieke belastingcontrole een steekproef uit te voeren. Deze informatie moet automatisch vastgelegd en doorgestuurd worden naar de betrokken personen binnen de organisatie.	
24	Aanbestedingsleidraad	Eis 1 van de geschiktheidseisen (RRS)	In eis 1 vraagt u om het keurmerk van Stichting Keurmerk rittenregistratiesysteem (RRS) of gelijkwaardig. De belastingdienst vraagt alleen maar om te voldoen aan de eisen die de belastingdienst stelt aan een rittenregistratie, zoals op de website van de belastingdienst vermeldt. Wanneer opdrachtnemer de volgende documenten kan aanleveren: - een verklaring van de Belastingdienst heeft waarin de Belastingdienst aangeeft dat het systeem van de opdrachtnemer voldoet aan de eisen die de Belastingdienst stelt; - een onafhankelijke accountantsverklaring die bevestigt dat het systeem voor rittenregistratie inderdaad voldoet aan de eisen die de belastingdienst stelt (eventueel een verklaring voor elk boekjaar); - een rapport van een penetratie test (grey box & black box pen-test) gedaan door een onafhankelijke bureau, dat aangeeft dat het systeem voor rittenregistratie geen kritische of hoge kwetsbaarheden kent. Ziet u dat dan als gelijkwaardig aan (eigenlijk beter) het keurmerk ritregistratie (RRS) ?	Zoals vermeld in de Leidraad vraagt ProRail "Een geldig Keurmerk Rittenregistratiesystemen (RRS) certificaat of aantoonbare gelijkwaardige bewijslast zoals gesteld wordt door de Belastingdienst" Inschrijver is dus vrij om een bewijslast (zoals gesteld door de Belastingdienst) in te dienen, ook als dit niet het RRS keurmerk is, zolang er wordt voldaan aan de eisen van de Belastingdienst. De eis is hergeformuleerd ter verduidelijking.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen V1.0

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
 Datum: 24-1-2025
 Versie: V1.0
 Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
25	Aanbestedingsleidraad	Leidraad eis 2, ISO27017	In de leidraad geeft u bij de geschiktheids eis 2 aan dat opdrachtnemer ISO27017 gecertificeerd moet zijn. Echter, ISO27017 is slechts een aanvulling op ISO27001. Ieder bedrijf dat clouddiensten aanbiedt zal in de 'verklaring van toepasselijkheid' ook de dataveiligheid van de clouddiensten opgenomen hebben. Waarop ook wordt ge-audit bij de ISO27001 audit. In die zin is de vraag om ISO27017 niet nodig en is al afgedekt door ISO27001. Vraag: Wanneer opdrachtnemer de dataveiligheid van clouddiensten opgenomen heeft in de 'verklaring van toepasselijkheid' voor de ISO27001 certificering, ziet u dat dan als voldoende en gelijkwaardig aan de ISO27017?	Zie antwoord op vraag 5.	
26	Programma van Eisen	TE4 - Navigatie-app	Bedoelt u hiermee dat u wenst dat opdrachtnemer in een dispatch-systeem (app) voorziet om navigatie naar en informatie over opdrachten/incidenten/eindbestemmingen te verzenden naar berijders?	ProRail wenst inderdaad dat de ON in een navigatie app voorziet voor op de reeds in gebruik zijnde ipads, waarin repressief opdrachten/incidenten/eindbestemmingen (vanuit Spoorweb, via het fleetmanagementsysteem) te verzenden zijn naar specifieke gebruikers/berijders.	
27	Vraagspecificatie	Annex 3 en Annex 5.1 - huidige situatie	Is hergebruik van bestaande aanwezige hardware toegestaan door ofwel een van uw huidige leveranciers, ofwel nieuwe opdrachtnemer welke in staat is de hardware opnieuw in te zetten? Indien ja, hoe is dat te verwerken in gelijkwaardige begroting voor deelnemende partijen?	Zie vraag 8	
28	Aanbestedingsleidraad	Scope van de opdracht	In de leidraad staan bij 2.1. Scope drie onderdelen genoemd. De drie onderdelen zijn hieronder volgens onze interpretatie benoemd: 1. Leveren van Ritregistratiesysteem 2. Koppelen aan het bestaande Fleetmanagementsysteem (niet leveren) 3. Leveren van Navigatie app Vraag 1: Klopt onze interpretatie? Vraag 2: Zou u willen overwegen om het ritregistratiesysteem en de navigatie-app te splitsen in 2 percelen? De 2 systemen hebben namelijk naar onze mening niet veel correlatie. Het splitsten in percelen gaat u meer inschrijvers opleveren.	Vraag 1: Nee uw interpretatie klopt niet helemaal. 1. Klopt 2. Klopt niet, het bestaande fleetmanagementsysteem dient ook vervangen te worden en een nieuw fleetmanagementsysteem is onderdeel van deze aanbesteding. 3. Klopt Vraag 2: Het gevraagde fleetmanagementsysteem is de centrale verbindende factor met zowel de app als het ritregistratiesysteem. Gezien de wens van ProRail voor een totaaloplossing en de marktconsultatie is er gekozen om deze aanbesteding niet in percelen te splitsen.	
29	Aanbestedingsleidraad	Leidraad 5.7 uitwerking gunningscriteria 2 en 3	Kunt u bevestigen dat opdrachtnemer wordt voorzien in de benodigde informatie en medewerking om de gevraagde koppelingen en connecties tot stand te brengen?	Dit is correct.	
30	Aanbestedingsleidraad	Leidraad 5.7 uitwerking gunningscriteria	Kunt uw overwegen om in plaats van 3 pagina's a4 per criterium, akkoord te gaan met een totaal aantal pagina's (15) of een totaal aantal woorden (500 woorden per pagina, dus ca. 7500 woorden), zodat er ruimte is voor afbeeldingen/schema's? Het is belangrijk om eigenheid en visie van aanbieders te kunnen borgen in het onderdeel kwaliteit.	Zie vraag 10	
31	Programma van Eisen	TE7.15	Kunt u hier ook akkoord gaan als er gelijkwaardig aangetoond kan worden?	Met deze eis wordt bedoeld -indien u in het bezit bent van relevante certificaten of gelijkwaardige bewijslasten (de genoemde certificaten in de eis ter voorbeeld)- dat u deze verplicht bent te delen met ProRail.	
32	Programma van Eisen	TE4.4 aanpassing route/opdracht	In kader van veilig rijden is het niet wenselijk om tijdens een rit/route berijders digitaal te voorzien van informatie, zoals wijzigingen en deze te laten accepteren. Wij zouden voorstellen dat wanneer een opdracht wijzigt, de berijder dit, in stilstand, kan accepteren en de navigatie opnieuw berekend wordt.	ProRail gaat hier niet mee akkoord. In het kader van veilig rijden verwijzen we naar TE4.15 waarin de handeling mbt het accepteren van een wijziging met één druk op de knop mogelijk moet zijn, zoals dit bijvoorbeeld ook mogelijk is in Google Maps, Flitsmeister, TomTom, etc. De eisen mbt een knop tot accepteren blijven in stand.	
33	Programma van Eisen	TE3.6 Gegevensuitwisseling , beschikbare informatie	Houdt u er hierbij rekening mee dat niet elk voertuig eenduidig voertuiginformatie beschikbaar stelt? Welke voertuigdata en storingscodes worden vrijgegeven is afhankelijk per merk/type/bouwjaar.	Klopt, hier houdt ProRail rekening mee.	
34	Programma van Eisen	TE3.6 Gegevensuitwisseling , CRSD informatie	Kunt u specifiekere toelichten welke CRSD informatie u tenminste wenst te ontvangen.	Hier kunnen we geen sluitend antwoord op geven omdat dit deels afhankelijk is van de ontwikkelingen in het voertuig landschap. In ieder geval informatie mbt: • CO2 verbruik per voertuig en verwachte reductie bij een switch; • Verbruiksprofiel (gemiddelde afstand, maximale afstand over de afgelopen maand, prio ritten, brandstof/energieverbruik, laadprofiel); • Met input vanuit voertuigtelematica de bestuurder stimuleren om efficiënter te rijden; • Statistieken per regio om inzichtelijk te maken hoe het gebruik en verbruik van voertuigen zich verhoudt tot andere regio's.	
35	Programma van Eisen	TE3.4 startonderbreker	Door toenemende diversiteit aan voertuigen, EV, Hybride, Brandstof en ook verschillende start/stop-systemen wordt steeds vaker de startonderbreker vervangen door een akoestisch-sigitaal (luide piep) om bestuurdersidentificatie af te dwingen. Kunt u dit overwegen toe te staan?	Nee, akoestisch-sigitaal is niet voldoende. Wanneer er rit plaats gaat vinden moet dit registratie worden moet sluitend zijn. (start - einde). Andere vormen van voorkomen van wegrijden voor identificatie (handrem, "drive" inschakelen) zijn toegestaan.	

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
 Datum: 24-1-2025
 Versie: V1.0
 Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
36	Vraagspecificatie	Annex 3 - Vraagspecificatie - Zakelijke deelauto's	Kunt u informatie verstrekken over de manier waarop de voertuigen gereserveerd worden?	ICB voertuigen: worden door een planner aan medewerkers toegewezen. Medewerker krijgt op een planbord (ect digitaal) te zien welk voertuig voor haar/hem bestemd is. Voor de andere poolauto's geldt dat deze gekoppeld zijn aan diverse bedrijfsonderdelen binnen ProRail (bijvoorbeeld de afdeling Asset Management). De uitgifte van poolauto's wordt niet via een centraal reserveringssysteem uitgevoerd, maar per bedrijfseenheid georganiseerd (soms aan de hand van een outlook-agenda, soms via reservering via een gebiedsondersteuner).	
37	Annex 3.1 - Programma van Eisen Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V1.0	TE5.1	Kunt u aangeven met welke granulariteit?	Als er (deel) systemen niet beschikbaar zijn die een verminderde/geen beschikbaarheid van de dienstverlening ten gevolgen heeft, voor een periode van 5 minuten of als de verwachting is dat de storing langer dan 5 minuten duurt willen we hier per mail een notificatie van ontvangen met een samenvatting van het betreffende systeem en een herstelprognose (indien mogelijk). Tevens wil ProRail een notificatie ontvangen zodra de storing is verholpen.	Annex 3.1 - Programma van Eisen Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V2.0
38	Annex 3.1 - Programma van Eisen Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V1.0	TE5.3	Welke vorm van SSO gebruikt ProRail op dit moment?	Autoriseren via Microsoft Active Directory (AD)	
39	Annex 3 - Vraagspecificatie - Navigatie-, Voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V1.0	3.3.3	Kunt u aangeven waar de grootste bezwaren zitten rondom het versturen van navigatie opdrachten door een tussenpartij in de huidige situatie?	Op dit moment zitten er meerdere stappen tussen het verzenden en ontvangen van een rit/bestemming. Deze complexiteit maakt de totaaloplossing fout- en storingsgevoeliger.	
40	Annex 3 - Vraagspecificatie - Navigatie-, Voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V1.0	3.3.3	Is er een situatie denkbaar waarin er sprake is van context switching (tussen fleetmanagement van voertuigen enerzijds en navigatie aansturing anderzijds) zonder dat het ten koste gaat van de customer experience, die de ervaring heeft van 1 platform uit onder andere het oogpunt van minder maatwerk en daarmee functionaliteiten in beheer bij de partij met de meeste kennis en expertise?	Zie de gegeven antwoorden op vraag 20 en 28	
41	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen	5.7 subgunningscriteria 4	Voor onderhoud en beheer wordt verwezen naar onderhoud en storingsoplossingen van software en hardware? Betekent dit dat de eerste lijns klanten (berijders) ondersteuning door Pro-rail zelf wordt uitgevoerd?	Dit is correct.	
42	Annex 3 - Vraagspecificatie - Navigatie-, Voertuigvolg- en ritregistratiesystemen_V1.0	2.1	Kunt u inzicht geven in de specificaties van de hulpverlenende voertuigen?	Zie vraag 17	
43	Raamovereenkomst		M.b.t. de Raamovereenkomst: Artikel 8.2 Raamovereenkomst: Onderdeel van een door een inschrijver beoogde oplossing kan Standaardprogrammatuur betreffen. Om gebruik te kunnen en mogen maken van deze Standaardprogrammatuur dient Opdrachtgever akkoord te gaan met de standaard licentievoorwaarden die van toepassing zijn op voornoemde Standaardprogrammatuur, met uitsluiting van toepasselijkheid van andere voorwaarden ten aanzien van de levering het gebruik en het onderhoud op deze Standaard Programmatuur. Kan Opdrachtgever bevestigen dat, indien Opdrachtgever kiest voor het afnemen van een oplossing waar Standaardprogrammatuur onderdeel van uitmaakt, dat Opdrachtgever akkoord gaat met de toepasselijkheid van voornoemde op de Standaardprogrammatuur toepasselijke standaardvoorwaarden, zonder hiervan af te wijken middels andere voorwaarden?	Nee, dat kan ProRail niet bevestigen. Wanneer inschrijver standaardprogrammatuur aanbiedt waarop licentievoorwaarden van toepassing zijn, dan is dat slechts onder voorwaarden toegestaan indien het Overeengekomen gebruik daardoor niet wordt uitgesloten of beperkt en inschrijver kan aantonen dat de rechten van Opdrachtgever uit hoofde van de Overeenkomst daardoor niet worden verminderd dan wel diens uit de Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen daardoor niet onredelijk worden verzaamd. Opdrachtnemer dient een exemplaar van de voorwaarden verstrekken bij zijn offerte. ProRail zal artikel 8 van de Raamovk met betrekking tot het bovenstaande aanvullen.	Bijlage 9 - Concept Raamovereenkomst_V1.0

Aanbesteding: Landelijk - Navigatie-, voertuigvolg- en ritregistratiesystemen
 Datum: 24-1-2025
 Versie: V1.0
 Gegadigde: Alle gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
44	ARBIT		M.b.t. de ARBIT: ARBIT, artikel 4.3: Wederpartij acht het redelijk dat Opdrachtgever aan Wederpartij tevens met het oog op het bepaalde in artikel 4.2 Wederpartij van voldoende informatie voorziet. Is Opdrachtgever bereid in de Overeenkomst op te nemen dat Opdrachtgever aan Wederpartij tevens met het oog op het bepaalde in artikel 4.2 Wederpartij van voldoende informatie voorziet? ARBIT: Artikel 11: Kan Opdrachtgever bevestigen dat, indien een acceptatieprocedure aan de orde zal zijn, deze acceptatieprocedure en de hierbij behorende acceptatiecriteria in gezamenlijk overleg met Wederpartij zullen worden vastgesteld? ARBIT, artikel 17.5: Wederpartij acht het boetebedrag, zoals benoemd in artikel 17.5 ARBIT hoog. Is Opdrachtgever bereid het boetebedrag per gebeurtenis te verlagen? Zo niet, is Opdrachtgever bereid ten aanzien van artikel 17.5 ARBIT in de Overeenkomst op te nemen dat eventueel verschuldigde boetebedragen in mindering zullen worden gebracht op eventueel verschuldigde schadevergoedingsbedragen? ARBIT, artikel 26.3: De aansprakelijkheid per gebeurtenis, zoals omschreven in artikel 26.3 acht Opdrachtnemer disproportioneel hoog. Hiernaast wordt er in artikel 26.3 geen maximaal aansprakelijkheidsbedrag benoemd. Is Opdrachtgever bereid in de Overeenkomst de aansprakelijkheid zoals omschreven in artikel 26.3 te beperken tot één maal de waarde van de Vergoeding per gebeurtenis? Zo niet, tot welke waarde is Opdrachtgever bereid de aansprakelijkheid zoals bedoeld in artikel 26.3 te matigen? Is Opdrachtgever hiernaast bereid om een maximaal aansprakelijkheidsbedrag op te nemen in de Overeenkomst, onafhankelijk van het aantal gebeurtenissen?	De vragen worden hierna afzonderlijk beantwoord. mbt artikel 4.3 en 4.2. Het is ProRail onduidelijk wat inschrijver met deze vraag beoogt te bereiken. mbt artikel 11: Nee dat kan ProRail niet bevestigen. De Acceptatieprocedure staat beschreven in artikel 15 van de Nadere overeenkomst. mbt artikel 17.5: Nee. ProRail is niet bereid het boetebedrag te verlagen of die in mindering te brengen op een eventuele schadevergoeding. De boete is bedoeld als prikkel tot nakoming en niet als vergoeding van schade. mbt artikel 26.3: Nee ProRail is niet bereid, zonder nadere motivering, de aansprakelijkheid verder te beperken.	