

Algemene vragenlijst

ProRail

Aanbesteding: Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding
Datum: 18-2-2025
Versie: V1.0
Gegadigde: Allen Gegadigde

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	Aanbestedingsleidraad	Eis 5: Technische en organisatorische bekwaamheid, ervaring	Het lijkt erop dat er iets mis is gegaan met de gestelde eis. Kunt u dit corrigeren?	Excuus, de gestelde eis is aangepast. Dit moet zijn: <i>"Inschrijver heeft aantoonbaar ervaring met het bieden van een landelijk dekkende serviceorganisatie waarmee aantoonbaar binnen maximaal 24 uur na melding functieherstel gerealiseerd kan worden voor tenminste 50 landelijk verspreide camera units tegelijkertijd"</i> .	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
2	Leidraad	2.1	In de paragraaf is genoemd dat er een initiële waarde is van € 19.500.000. Mag inschrijver dit zo begrijpen dat ProRail hoe dan ook voor ten minste € 19.500.000 aan nadere opdrachten uitzet onder de raamovereenkomst?	Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 van de aanbestedingsleidraad kunnen aan deze opgave – aantallen - kunnen op geen enkele wijze rechten ontleend worden en geeft deze geen afname garantie.	
3	Leidraad	2.3	Er zijn verschillende ontwikkelingen genoemd die kennelijk buiten de scope van de opdracht vallen. ProRail noemt de ontwikkelingen dus kennelijk zijn ze wel relevant. Moeten inschrijvers hiermee rekening houden en zo ja op welke manier?	Inschrijvers hoeven hiermee niet rekening te houden in de inschrijving.	
4	Leidraad	2.4.1	Op welke manier zijn de genoemde duurzaamheidsaspecten door ProRail verwerkt in de aanbesteding?	Dit zijn ambities van ProRail, waarbij duurzaamheid in deze aanbesteding als sub-gunningscriterium 3: CO2-ambitieniveau is opgenomen.	
5	Leidraad	3.2	De planning voor de aanbesteding is zeer krap, ondanks dat die past binnen de wettelijke minimumtermijnen. Inschrijver verzoekt ProRail om voor de tweede inlichtingenronde en met name voor het opstellen van de inschrijving (de termijn tussen de tweede nota en de uitsterste inschrijfdatum) de termijn te verruimen. Dat komt de kwaliteit van de vragen en met name de kwaliteit van de inschrijving ten goede.	ProRail gaat hier vooralsnog niet mee akkoord.	
6	leidraad	3.2	Is er gelegenheid voor een derde inlichtingenronde als de tweede nota van inlichtingen daartoe aanleiding geeft?	Vooralsnog ziet ProRail hiertoe gaan aanleiding, indien deze er wel is zal ProRail dit overwegen.	
7	Leidraad	3.6	Genoemd is dat er geen tenderkostenvergoeding wordt toegekend. Dit is in strijd met de Gids Proportionaliteit. Inschrijver verzoekt ProRail deze paragraaf te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, kan ProRail dan onderbouwen waarom niet?	Er is een afweging gemaakt rondom de tendervergoeding op basis van overkoepelend beleid m.b.t. Tenderkostentegemoetkoming. Op basis van dit beleid stellen wij vast dat er geen tendervergoeding voor inschrijving op de aanbestedingsprocedure wordt verstrekt. Redeneerlijn hierbij, op basis van de 4 kostenelementen, is: - Calculatiekosten: Er worden een beperkt aantal kostensoorten uitgevraagd die voor de leverancier vrij standaard gecalculeerd kunnen worden met beperkte inspanning. - Kwaliteitsinspanning: De kwalitatieve elementen die worden uitgevraagd zijn beperkt in omvang en uitwerking en staan in relatie tot de opdrachtvorm en opdrachtwaarde. Uiteraard moeten hier uren voor ingezet worden, maar die kunnen als standaard acquisitie worden vastgesteld. - Ontwerpinspanning: de gevraagde ontwerpinspanning is beperkt voor partijen die zich in deze markt begeven. OG wil een omschrijving van de componenten en het samenstel om deze te kunnen toetsen aan onze prestatie eisen. De omschrijving onder G1, aspect 2 is aangepast in de leidraad. - Procedure inspanning: Het betreft een reguliere Europese openbare aanbesteding, waarbij de inspanningen zich verhouden tot de potentiële opdracht.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
8	Leidraad	3.6	Inschrijver verzoekt ProRail om in afwijking van paragraaf 3.6 in ieder geval een redelijke tenderkostenvergoeding uit te keren als ProRail na ontvangst van de inschrijvingen de aanbesteding intrekt. Inschrijver stelt daarvoor een bedrag van € 45.000,- voor.	ProRail gaat hier niet mee akkoord. Paragraaf 3.6 van de aanbestedingsleidraad bepaalt dat er in het kader van het indienen van een inschrijving geen tenderkostenvergoeding zal worden uitgekeerd. Conform voorschrift 3.8B van de Gids Proportionaliteit sluit ProRail in voornoemde paragraaf niet op voorhand de vergoeding van tenderkosten uit in geval van laattijdige intrekking van de aanbesteding. Aangezien een eventuele kostenvergoeding bij laattijdige intrekking onder meer conform voornoemd voorschrift afhankelijk is van de aard van de aanbesteding, de kosten die zijn gemaakt en de omstandigheden waaronder de intrekking heeft plaatsgevonden, kan ProRail hier desondanks niet op voorhand een bedrag aan koppelen. Mocht er een laattijdige intrekking plaatsvinden, dan zal ProRail op dat moment een eventuele proportionele kostenvergoeding berekenen, op basis van de voornoemde elementen uit de Gids Proportionaliteit.	
9	Leidraad	3.8	Kan ProRail concretiseren welke werkwijze ProRail bedoelt waaraan inschrijver zich moet conformeren?	Aan de werkwijze zoals gesteld en omschreven in de Leidraad, oftewel de omschreven kaders en richtlijnen m.b.t. het proces van inschrijving.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
10	Leidraad	4.2.1	De bewijsstukken inzake de Eigen Verklaring worden door ProRail direct bij inschrijving verlangd. Dit is in strijd met de Aanbestedingswet op grond waarvan ProRail de bewijsstukken niet direct bij inschrijving mag vragen als ook met het UEA kan worden volstaan. In die gevallen mag ProRail alleen van de ondernemer aan wie zij voornemens is de opdracht te gunnen, de bewijsstukken opvragen. Inschrijver verzoekt ProRail daarom de bewijsstukken voor Eis 2 (bewijsstukken voor de uitsluitingsgronden) te bevestigen dat die alleen door de ondernemer aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen moeten worden verstrekt en pas na de voorlopige gunning van de opdracht.	Op basis van artikel 2.101 Aanbestedingswet lijkt er ruimte te bestaan om de genoemde bewijsstukken bij inschrijving uit te vragen. ProRail heeft er in deze aanbesteding echter voor gekozen om desondanks in te stemmen met uw verzoek. De bewijsstukken inzake de uitsluitingsgronden hoeven dus niet verplicht bij inschrijving te worden ingediend. De documenten zullen worden opgevraagd bij de ondernemer aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen. Omwille van de snelheid en de doorlooptijd van de aanbestedingsprocedure is het wel gewenst dat inschrijvers bij inschrijving de genoemde bewijsstukken indienen, maar dus niet verplicht. Deze wijziging is doorgevoerd in de betreffende documenten.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0 Bijlage 1 - Checklist in te dienen documenten_V2.0
11	Leidraad	4.2.3	Kan ProRail bevestigen dat inschrijver niet al in het UEA onderaannemers moet opnemen die uitsluitend nodig zijn voor de uitvoering van de opdracht en op wiens draagkracht de inschrijver dus geen beroep doet? Onderdeel IID van het UEA.	ProRail wil bij inschrijving ook alle onderaannemers inzichtelijk hebben die nodig zijn voor de uitvoering van de opdracht; voor ProRail vallen partijen die nodig zijn voor de dagelijkse uitvoering van de opdracht daaronder. Toeleveranciers van standaard componenten mogen hier buiten beschouwing worden gelaten. Inschrijver dient voorgaande in te vullen in onderdeel IID van het UEA.	
12	Leidraad	4.5	De bewijsstukken voor de geschiktheidseisen worden al bij inschrijving gevraagd. Dit is in strijd met de Aanbestedingswet op grond waarvan ProRail niet direct bij inschrijving bewijsstukken mag vragen als ook met het UEA kan worden volstaan. In die gevallen mag ProRail alleen van de ondernemer aan wie zij voornemens is de opdracht te gunnen, de bewijsstukken opvragen. Inschrijver verzoekt ProRail daarom de bewijsstukken voor Eis 2 (bewijsstukken voor de uitsluitingsgronden) te bevestigen dat die alleen door de ondernemer aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen moeten worden verstrekt en pas na de voorlopige gunning van de opdracht.	In uw vraag verzoekt u om de bewijsstukken inzake de uitsluitingsgronden alleen aan de partij aan wie ProRail voornemens is te gunnen op te vragen. ProRail stelt vast dat deze vraag echter ziet op de bewijsstukken inzake de geschiktheidseisen en leest uw verzoek dan ook als zodanig. ProRail gaat deels akkoord met uw verzoek. ProRail stemt in om de gevraagde certificaten (ISO9001 en VCA) in het kader van de gestelde geschiktheidseisen alleen op te vragen bij de partij aan wie ProRail voornemens is om te opdracht te gunnen. ProRail stemt er echter niet mee in om de gevraagde referentieprojecten (in het kader van de gestelde geschiktheidseisen) alleen bij de partij aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen op te vragen. Uit de aanbestedingswet volgt dat het ProRail vrijstaat om de gevraagde referentieprojecten uit te vragen aan alle inschrijvers bij inschrijving (zie artikel 2.85 lid 3 jo. 3.64 Aw). De gevraagde referentieprojecten in het kader van de geschiktheidseisen dienen alle inschrijvers dus bij inschrijving in te dienen, de gevraagde certificaten worden alleen opgevraagd bij de partij aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0 Bijlage 1 - Checklist in te dienen documenten_V2.0
13	leidraad	4.5 - eis 3 / 4 / 5	Mag inschrijver een (1) referentie gebruiken voor meerdere kerncompetenties?	Ja, dit is toegestaan.	
14	leidraad	4.5 - eis 3	Gevraagd wordt naar ervaring met het binnen drie maanden plaatsen van ten minste 50 fysiek autonoom plaatsbare camera units. Mag hierover gebruik worden gemaakt van meerdere referenties van verschillende opdrachtgever, zolang het samengetelde aantal ten minste 50 is en dat samengetelde aantal binnen dezelfde drie maanden is geplaatst?	Ja, dit is toegestaan.	
15	leidraad	4.5 - eis 3 / 4 / 5	ProRail vraagt bij inschrijving al een tevredenheidsverklaring. Het verkrijgen van zo'n verklaring, als die al wordt gegeven, kan veel tijd kosten. Inschrijver verzoekt ProRail de tevredenheidsverklaring alleen door de winnaar aan te laten leveren en dan pas na de voorlopige gunning. Als ProRail daarmee niet instemt, kan ProRail dat onderbouwen?	ProRail stemt er mee in om de tevredenheidsverklaring alleen door de winnaar aan te laten leveren na voorlopige gunning.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0 Bijlage 1 - Checklist in te dienen documenten_V2.0
16	leidraad	4.5 - eis 3	De referentie mag niet ouder zijn dan 3 jaar, maar de camera's moeten ook binnen drie maanden zijn geplaatst. Mag de periode van 3 maanden naar vrijheid worden gekozen, zolang die maar binnen de terugkijkperiode van 3 jaar valt?	Dit is correct.	
17	leidraad	4.5 - eis 4	Gevraagd wordt naar ervaring met het tegelijk operationeel en beschikbaar houden van ten minste 50 autonome stroomvoorzieningen. Mag hierover gebruik worden gemaakt van meerdere referenties van verschillende opdrachtgever, zolang het samengetelde aantal ten minste 50 is?	Ja, dit is toegestaan zolang het samengestelde aantal op hetzelfde moment valt.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
18	leidraad	4.5 - eis 5	ProRail vraagt ervaring met het leveren van een ritregistratiesysteem. Inschrijver kan niet achterhalen wat het verband is met de onderhavige opdracht. Een ritregistratiesysteem lijkt namelijk geen onderdeel van de opdracht te zijn. Aangezien het leveren van een ritregistratiesysteem geen onderdeel is van de opdracht, is het dus geen kerncompetentie en mag het niet als geschiktheidseis worden toegepast. Inschrijver verzoekt ProRail daarom om deze ervaringseis te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, kan ProRail dan onderbouwen wat het verband met de opdracht is en waarom de ervaringseis dan wel proportioneel is?	Zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
19	Leidraad	4.5 - eis 5	Het volgende geldt als ProRail geschiktheidseis 5 niet schrapt. Gevraagd wordt naar ervaring met de levering van ritregistratiesystemen voor minimaal 50 voertuigen. Dat moet dan worden aangetoond met 1 referentie. Inschrijver wil voorstellen dat de gevraagde ervaring met meerdere referenties mag worden aangetoond die samengeteld komen tot het minimum van 50 voertuigen. Bewijzen aan de eis te voldoen met 1 referentie is naar mening van inschrijver namelijk disproportioneel. Als ProRail dit niet wenst aan te passen, kan ProRail dan onderbouwen waarom niet?	Zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
20	Leidraad	4.5.1	ProRail verlangt ondertekening van Bijlage 6 door de referent en een tevredenheidsverklaring. Naar mening van inschrijver is dit dubbelop en bovendien een disproportionele lastenverzwaring voor de inschrijving. Inschrijver verzoekt ProRail om uitsluitend de tevredenheidsverklaring aan te houden die dan uitsluitend door de ondernemer aan wie ProRail voornemens is de opdracht te gunnen moet worden aangeleverd. Als dit niet akkoord is, kan ProRail dan motiveren waarom?	Bijlage 6 is het referentieformulier waar ook ruimte is voor een tevredenheidsverklaring. Deze bijlage wordt aangepast zodat in lijn met vraag 15 het referentieformulier enkel van tevredenheidsverklaring hoeft te worden voorzien door de winnaar. Het referentieformulier dient dus bij inschrijving door inschrijvers wel te worden ingediend zonder de tevredenheidsverklaring. Omwille van de snelheid en de doorlooptijd van de aanbestedingsprocedure is het wel gewenst dat inschrijvers bij inschrijving de tevredenheidsverklaring bijvoegt, maar dus niet verplicht.	Bijlage 6 - Referentieformulier eisen_V2.0
21	Leidraad	4.5.1	U wenst ondertekening door de primaire opdrachtgever. Het is op zich duidelijk welke entiteit dat is, maar niet welke natuurlijke persoon / medewerker het moet zijn. Inschrijver stelt voor dat dit de contactpersoon van de primaire opdrachtgever is die de juistheid van de verklaring aan ProRail kan bevestigen. Is dat akkoord? Zo nee, wie moet het dan zijn en kan ProRail onderbouwen waarom dat niet	Dit mag een contactpersoon van de primaire opdrachtgever zijn.	
22	Leidraad	5.2.1 - inschrijvingseis 2	Op welk moment controleert ProRail of aan het PvE is voldaan? Op het moment dat de raamovereenkomst is ondertekend, of bij de	Op het moment van uitvoer gedurende de implementatieperiode wordt na de eerste levering geverifieerd of er aan de eisen in het PvE wordt voldaan.	
23	leidraad	5.2.2	ProRail benoemt dat voor de Overeenkomst opgeleverde documentatie in het Nederlands zijn. Welke documentatie gaat het dan om? Hoe moet inschrijver de kosten van eventuele vertalingen verdisconteren in de inschrijving?	De gevraagde documentatie in Bijlage 1 dient in het Nederlands te zijn. ProRail ziet eventuele vertaling als een acceptabele inspanning voor inschrijving.	
24	Leidraad	5.5	Kunt u benoemen welke functie / achtergrond de inhoudelijk deskundigen hebben? Zo nee, waarom niet?	Zoals omschreven in hoofdstuk 5.5 van de leidraad: Het beoordelingsteam bestaat uit drie (3) leden, te weten: inhoudelijk vakdeskundigen (2), contractmanager / projectleider. Dit zijn de functies van de functionarissen.	
25	Leidraad	5.5	ProRail schrijft dat de beoordelaars geen kennis hebben van inschrijfbedragen. Wordt het onderdeel met de inschrijfbedragen ook pas geopend uit de digitale kluis nadat de kwalitatieve beoordeling is afgerond? Zo nee, waarom niet? Hoe waarborgt ProRail in dat geval dat de beoordelaars geen kennis van de inschrijfbedragen hebben?	De digitale kluis wordt dual geopend via de module in TenderNed, waarbij alleen voor de betreffende Tendermanager (procesbegeleider) de inschrijfbedragen zichtbaar zijn. Het beoordelingsteam ontvangt enkel de voor hen relevante beoordelingsdocumenten (plannen van aanpak zoals gevraagd bij de subgunningscriteria, h5.7). Pas na afronding van de kwalitatieve beoordeling en consensus van het beoordelingsteam wordt door de Tendermanager aan de hand van de inschrijfbedragen en de fictieve kwaliteitskortingen (n.a.v. de beoordeling) de uiteindelijke ranking bepaald en gedeeld met het beoordelingsteam.	
26	Leidraad	5.6	ProRail benoemt beoordelingselementen. Element 4 is weer onderverdeeld in vier criteria. Moeten al die criteria worden verwerkt in de uitwerking? Moet inschrijver ook bewijsstukken aanleveren ten aanzien van deze vier criteria?	Bij nader inzien zullen wij element 4 niet van toepassing verklaren en verwijderen uit 5.6 van de Leidraad.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V2.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
27	Leidraad	5.6	Beoordelingselement 4(a) betreft ervaring van de inschrijver. Ervaring gaat niet om de uitvoering van de opdracht en mag dus niet als gunningscriterium worden gebruikt, of als beoordelingselement in het kader van de gunningscriteria. Inschrijver verzoekt ProRail daarom dit element te schrappen.	Zie antwoord op vraag 26.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
28	Leidraad	5.6	Welke eisen hanteert ProRail om te beoordelen of sprake is van in de markt gangbare technieken en methoden?	Zie antwoord op vraag 26.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units
29	Leidraad	5.6	Welke criteria hanteert ProRail om te beoordelen of er sprake is van een best practice of standaard?	Zie antwoord op vraag 26.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units
30	Leidraad	5.6.1	Het scoringsmodel leidt in de optiek van inschrijver tot weinig onderscheidend vermogen. Een voorbeeld. Een inschrijving die alle aspecten laat terugkomen, maar slechts 1 aspect uitwerkt, moet worden beoordeeld met een ruim voldoende. Een inschrijving die alle aspecten laat terugkomen, maar niet alle aspecten uitwerkt op een volledig overtuigende manier die goed aansluit bij de doelstellingen, moet ook worden beoordeeld met een ruim voldoende. Ondanks dat de tweede inschrijving evident en objectief beter is. De scores worden nu hoofdzakelijk toegekend op het aantal uitgewerkte aspecten. Niet op de uitwerking ervan. Dat leidt tot weinig onderscheidende scores en (kwalitatief) zeer afwijkende inschrijvingen die wel dezelfde score moeten krijgen. Inschrijver verzoekt ProRail dit onderscheidend vermogen beter te verwerken in het scoringsmodel door de scores toe te kennen op basis van de inhoudelijke uitwerking en niet hoofdzakelijk op het aantal uitgewerkte aspecten.	ProRail stemt niet in met uw verzoek. ProRail hanteert een zorgvuldig opgesteld scoringsmodel dat is ontworpen om inschrijvingen op een objectieve en transparante wijze te beoordelen. Dit model is gericht op zowel de volledigheid als de kwaliteit van de uitwerking. Het onderscheidend vermogen komt tot uiting in de mate waarin inschrijvingen inhoudelijk aansluiten bij de doelstellingen en eisen van de opdracht, maar ook in de mate waarin de gevraagde aspecten zijn uitgewerkt. Het beoordelingskader biedt ruimte om onderscheid te maken tussen inschrijvingen op basis van de inhoudelijke uitwerking. Indien een inschrijving aantoonbaar beter aansluit bij de doelstellingen, kan dit leiden tot een hogere beoordeling. ProRail ziet daarom geen aanleiding om het scoringsmodel aan te passen.	
31	Leidraad	5.6.1.	Score ruim voldoende. Relevante aspecten zijn kennelijk dat de uitwerking niet volledig overtuigd en dat er generiek antwoord is gegeven. Inschrijver verzoekt ProRail om te duiden wanneer de uitwerking niet volledig overtuigd en wanneer een antwoord abstract is.	ProRail beoordeelt inschrijvingen op basis van zowel de volledigheid als de overtuigingskracht van de uitwerking aan de hand van het vastgestelde beoordelingskader en de doelstellingen van de opdracht. Een uitwerking "overtuigt niet volledig" wanneer deze niet voldoende onderbouwd is met concrete, praktijkgerichte details die aantonen hoe de voorgestelde aanpak effectief bijdraagt aan de doelstellingen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er onvoldoende toelichting is op de praktische haalbaarheid, risico's, of de verwachte impact van de voorgestelde maatregelen. Een antwoord wordt als "abstract" beoordeeld wanneer het voornamelijk op een hoog niveau blijft en geen specifieke invulling geeft aan hoe de aanpak in de praktijk wordt toegepast. Dit kan zich uiten in algemene bewoordingen zonder concrete voorbeelden, methodieken of maatregelpakketten die de daadwerkelijke uitvoering onderbouwen. ProRail adviseert inschrijvers om hun uitwerkingen zo concreet en specifiek mogelijk te maken, met duidelijke toelichtingen en praktijkvoorbeelden, zodat de beoordeling optimaal kan aansluiten bij de inhoudelijke kwaliteit van de inschrijving.	
32	Leidraad	5.6.1	Score goed. Inschrijver verzoekt ProRail om te concretiseren wanneer de uitwerking goed aansluit bij de doelstelling en waarin objectief het verschil zit met een uitwerking die uitstekend aansluit (score uitstekend).	ProRail beoordeelt inschrijvingen op basis van het beoordelingskader en de mate waarin de uitwerking bijdraagt aan de doelstellingen. Een score "goed" betekent dat de uitwerking relevant en passend is, met voldoende onderbouwing en concrete invulling. Voor een score "uitstekend" moet de uitwerking niet alleen volledig aansluiten bij de doelstellingen, maar ook uitblinken in overtuigingskracht, innovatie of effectiviteit. Dit kan zich uiten in een uitzonderlijk sterke onderbouwing, praktijkgerichte details of een aanpak die aantoonbaar meerwaarde biedt bovenop het gevraagde.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
33	Leidraad	5.6.1	Score uitstekend. Inschrijver verzoekt ProRail te concretiseren wanneer elementen verdiepend / vernieuwend zijn of leiden tot nieuwe inzichten op de vraagstelling. Welke documenten / onderdelen van documenten worden bedoeld met de vraagstelling? Is de vraagstelling een minimum en is er sprake van vernieuwend / verdiepend als inschrijver iets aanbiedt wat extra is ten opzichte van de vraagstelling? Is het voor een score uitstekend voldoende om al 1 element op te nemen wat vernieuwend is, of moeten het er meer zijn?	Score "uitstekend" wordt toegekend wanneer de uitwerking niet alleen volledig aansluit bij de doelstellingen, maar ook verdiepend of vernieuwend is en nieuwe inzichten biedt. Dit betekent dat de inschrijving verder gaat dan de gestelde vraag door bijvoorbeeld innovatieve oplossingen, best practices of aanvullende maatregelen aan te dragen die aantoonbaar meerwaarde bieden. De vraagstelling is gebaseerd op de eisen en beoordelingscriteria in de aanbestedingsdocumenten. Een uitwerking kan als vernieuwend of verdiepend worden beschouwd wanneer deze extra waarde toevoegt ten opzichte van de basisvereisten. Voor een score "uitstekend" is niet per definitie een specifiek aantal vernieuwende elementen vereist, maar wordt gekeken naar de mate van verdieping, impact en relevantie binnen de context van de opdracht.	
34	Leidraad	5.6.1	Welke score krijgt een uitwerking waarbij elementen aanwezig zijn van verschillende scores uit het scoremodel? Bijvoorbeeld een inschrijving waarin alle gevraagde aspecten zijn uitgewerkt, maar generiek beantwoord en desondanks ten minste element dat vernieuwend / verdiepend is ten opzichte van de vraagstelling. Begrijpt ProRail dat het scoringsmodel om deze reden niet transparant is en dus niet voldoet aan de fundamentele beginselen van aanbestedingsrecht?	ProRail kan uw stelling dat het scoringsmodel niet transparant is en niet voldoet aan de fundamentele beginselen van het aanbestedingsrecht niet volgen vanwege het volgende. De beoordeling van een uitwerking op een subgunningscriterium volgt de benadering zoals opgenomen in het scoremodel. Een uitwerking op een subgunningscriterium wordt eerst beoordeeld op de aanwezigheid van de gestelde aspecten, in hoeverre deze aspecten conform de algemene beoordelingselementen zijn uitgewerkt en de aansluiting met de doelstelling, voordat deze in aanmerking kan komen voor de vraag in hoeverre de uitwerking elementen of voorstellen bevat die "verdiepend / vernieuwend zijn / leiden tot nieuwe inzichten op de vraagstelling voor ProRail." Een inschrijving die alle elementen bevat voor een 'ruim voldoende' of een 'matig', kan dus geen 'uitstekend' scoren indien sprake is van 'elementen, voorstellen die verdiepend / vernieuwend zijn / leiden tot nieuwe inzichten op de vraagstelling voor ProRail.'	
35	Leidraad	5.7	Mag inschrijver uitwerkingen onderbouwen met bewijsstukken? Tellen die bewijsstukken dan mee voor het maximum aantal pagina's?	Ja, inschrijver mag uitwerkingen onderbouwen met bewijsstukken, mits deze relevant zijn en bijdragen aan de beoordeling. Alles wat bij de uitwerking van de subgunningscriteria hoor telt mee voor het maximum aantal pagina's.	
36	Leidraad	5.7 - GC1	Wat verstaat ProRail onder flexibiliteit, lerend en corrigerend vermogen?	ProRail verstaat onder flexibiliteit de mate waarin de leverancier snel kan inspelen op veranderende omstandigheden of onverwachte situaties tijdens de implementatie, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit of de planning. Lerend vermogen verwijst naar de capaciteit om snel te leren van ervaringen en feedback, en deze kennis toe te passen om de implementatie verder te verbeteren. Corrigerend vermogen houdt in dat de leverancier in staat is om tijdig bij te sturen wanneer er zich problemen of afwijkingen voordoen, zodat de implementatie soepel blijft verlopen en de beoogde resultaten alsnog behaald worden.	
37	Leidraad	5.7 - GC1	Wanneer zijn de camera units volgens ProRail (voldoende) efficiënt geïmplementeerd?	De camera units zijn volgens ProRail (voldoende) efficiënt geïmplementeerd wanneer ze op alle door ProRail te bepalen locaties tijdig, zonder verstoring van de bedrijfsvoering, correct geplaatst, geconfigureerd en werkend zijn opgeleverd. Dit betekent dat de implementatie soepel verloopt, de werkzaamheden goed gecoördineerd en uitgevoerd worden, en er geen onnodige vertragingen of verstoringen optreden in de bedrijfsvoering van ProRail. Bovendien moeten de camera units volledig operationeel zijn en voldoen aan de gestelde eisen, zodat ze betrouwbaar kunnen bijdragen aan de operationele continuïteit van het cameratoezicht.	
38	Leidraad	5.7 - GC1	Wanneer is de samenwerking volgens ProRail (voldoende) optimaal?	De samenwerking is volgens ProRail (voldoende) optimaal wanneer de leverancier proactief regie voert over haar eigen werkzaamheden en effectief samenwerkt met ProRail, zodat de camera units tijdig en gebruiksklaar worden opgeleverd. Dit houdt in dat de leverancier in staat is om zelfstandig en tijdig de juiste stappen te nemen, eventuele problemen snel te identificeren en op te lossen, en een soepele afstemming met ProRail te waarborgen, zodat de implementatie zonder vertragingen of verstoringen verloopt.	
39	Leidraad	5.7 - GC1	Zijn er voor de doorlooptijd van de implementatie mijlpalen of vaste data die moeten terugkomen in het plan van aanpak?	Ja, er moeten mijlpalen en/of vaste data voor de doorlooptijd van de implementatie terugkomen in het plan van aanpak. Deze mijlpalen moeten de belangrijkste fasen van de implementatie weerspiegelen inclusief de (belangrijkste) afhankelijkheden die ON daarbij ziet. Het plan moet duidelijk maken hoe de inschrijver de implementatie efficiënt en binnen de gestelde tijdslijnen gaat uitvoeren. Uitgangspunten zoals omschreven in Annex 3.9: 1. ON dient binnen 4 maanden na gunning minimaal 150 camera units te kunnen leveren, samenstellen, operationeel maken en plaatsen verspreid over het hele land. 2. ON dient binnen 8 maanden na gunning naar schatting nog 50 – 100 camera units extra te	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
40	Leidraad	5.7 - GC1	Welke en hoeveel risico's moet inschrijver meenemen in het plan van aanpak? Gaat het alleen om risico's in de risicosfeer van partijen of alleen om externe risico's? Wie draagt de kosten voor de maatregelen? Gaat het om het aantal risico's en maatregelen (meer is beter) of om de uitwerking ervan?	In het plan van aanpak moet de inschrijver zowel interne als externe risico's meenemen. De kosten voor risicobeheersmaatregelen zijn doorgaans voor de inschrijver, tenzij anders aangegeven. Het gaat niet om het aantal risico's en maatregelen, maar om de kwaliteit van de uitwerking. De inschrijver moet aantonen dat de risico's goed zijn geïdentificeerd en passende maatregelen zijn voorgesteld die effectief bijdragen aan het behalen van de doelstellingen. Uiteraard wil ProRail wel alle risico's die voorzien worden in kaart gebracht zien, echter is meer niet beter wanneer een aantal risico's niet relevant zijn of niet onderbouwd worden.	
41	Leidraad	5.7 - GC1	ProRail vraagt een technisch ontwerp. Mag dat in een bijlage worden aangeleverd dat dan niet meetelt voor het maximum aantal pagina's? Tekeningen zijn hiervoor immers het meest passend voor een ontwerp, maar dan resteert er geen ruimte voor de uitwerking van de andere aspecten. Als ProRail hiertoe niet bereid is, waarom dan niet?	Zie beantwoording vraag 35.	
42	Leidraad	5.7 - GC2	Wanneer is er sprake van een (voldoende) <u>robuust</u> instandhoudingsproces?	Er is sprake van een voldoende robuust instandhoudingsproces wanneer ON ten alle tijde in staat is om invulling te geven aan de gevraagde operationele conituteit van alle camera units d.m.v. preventief en correctief onderhoud inclusief de gevraagde service levels.	
43	Leidraad	5.7 - GC2	ProRail vraagt een omschrijving van de serviceorganisatie. Waaraan toetst ProRail die beschrijving?	Deze wordt beoordeeld op de mate waarin de omschreven serviceorganisatie in staat wordt geacht om aan onze doelstelling te voldoen.	
44	Leidraad	5.7 - GC2	ProRail vraagt in het plan van aanpak een reactiesnelheid, doorlooptijd en reparatietijd te benoemen. Hanteert ProRail daarvoor (maximum)normen?	Zie hoofdstuk 3 van de vraagspecificatie voor de gehanteerde (maximum) normen.	
45	Leidraad	5.7 - GC3	ProRail hanteert als kwalitatief gunningscriterium de CO2-prestatieladder. Is ProRail zich ervan bewust dat dit geen gunningscriterium is, maar in de basis een geschiktheidseis? De CO2-prestatieladder richt zich in de basis namelijk op het verminderen van uitstoot in de organisatie van ondernemer. Dat is in het bijzonder aan de orde waar het gaat om het CO2-bewust certificaat. Het is dus geen geschikt en geen rechtmatig gunningscriterium en inschrijver verzoekt ProRail het criterium om die reden te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, waarom dan niet?	ProRail stemt niet in met uw verzoek om het gunningscriterium CO2-prestatieladder te schrappen. ProRail wijst inschrijver daarbij op de overwegingen van SKAO (Zie de website van het SKAO: https://www.co2-prestatieladder.nl/). De CO2-prestatieladder is door het SKAO uitdrukkelijk bedoeld om als BPKV-gunningscriterium in aanbestedingen in te zetten en wordt in de aanbestedingspraktijk ook veelvuldig als zodanig toegepast. ProRail wijst erop dat het hanteren van de CO2-prestatieladder als geschiktheidseis niet proportioneel is omdat het eisen van een bepaald CO2-ambitieniveau de aanbesteding niet toegankelijk zou maken voor partijen die niet aan het niveau voldoen. Art. 2.115 lid 2 Aanbestedingswet bepaalt dat gunningscriteria voldoende verband moeten houden met het voorwerp van de opdracht. Gunningscriteria kunnen onder meer betrekking hebben op sociale, milieu- en innovatieve kenmerken. Het doel van het gunningscriterium CO2-prestatieladder komt er samengevat op neer dat Inschrijver bij de uitvoering van de door ProRail op de markt gezette opdracht transparant is over de CO2-uitstoot en stuurt op CO2-reductie. Dit doel is meer concreet uitgewerkt in verschillende subdoelen op projectniveau die zijn uitgewerkt in de tabellen die zijn opgenomen in versie 2.0 van de Leidraad (deze tabel is per abuis niet opgenomen in de eerste versie van de leidraad zie antwoord 155 van deze NvI). Inschrijvers kunnen op 2 manieren aantonen dat zij het toegezegde CO2-ambitieniveau bij de uitvoering van de opdracht hebben waargemaakt. Inschrijvers kunnen een projectcertificaat indienen, waaruit blijkt dat de toegezegde doelen zijn waargemaakt op het concrete project. Inschrijvers kunnen er ook voor kiezen om niet alleen bij de concrete opdracht die ProRail op de markt zet, maar bij al hun activiteiten te sturen op CO2-reductiedoelen. In dat geval dient het bedrijf een CO2-bewust Certificaat in. De CO2-prestatieladder is dus een rechtmatig gunningscriterium dat in de aanbestedingspraktijk veelvuldig wordt toegepast.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
46	Leidraad	5.7 - GC3	ProRail hanteert als kwalitatief gunningscriterium de CO2-prestatieladder. De bewijsmiddelen die ProRail vraagt, maken dat er een substantieel verschil is tussen ondernemers die op ondernemersniveau zijn gecertificeerd voor de ladder en ondernemers die andere maatregelen wensen te nemen. De ondernemers die op ondernemersniveau zijn gecertificeerd hebben immers al kosten gemaakt voor de certificering en kunnen die verdisconteren in alle projecten. Terwijl ondernemers die andere maatregelen moeten nemen, de kosten alleen in het project voor ProRail kunnen verdisconteren. Dat levert een ongelijk speelveld op. De inschrijfprijs van ondernemers in de laatste categorie zal immers hoger zijn. Inschrijver verzoekt ProRail ook om deze reden het gunningscriterium te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, is een tweede optie om alle ondernemers gelijk te behandelen en als bewijs geen CO2-bewust certificaat als bewijsmiddel toe te laten. Alle ondernemers moeten dan wat ProRail noemt projectspecifieke maatregelen nemen. Alle ondernemers worden dan in dezelfde situatie gebracht en moeten dezelfde inspanningen verrichten en vergelijkbare kosten maken in het kader van het gunningscriterium. Als ProRail ook daartoe niet bereid is, kan ProRail dat dan motiveren en in het bijzonder ingaan op de vraag waarom er volgens ProRail geen sprake is van een ongelijk speelveld.	ProRail is niet bereid om het gunningscriterium te schrappen en ProRail is ook niet bereid om het bewijsmiddel van het CO2-bewust certificaat te schrappen. Alle inschrijvers kunnen individueel de afweging maken of zij aanspraak willen maken op een fictieve kwaliteitskorting op de inschrijfsom door in te schrijven met een CO2-ambitieniveau. De inschrijver die aanspraak maakt op de fictieve kwaliteitskorting kan zelf een afweging maken met betrekking tot de manier waarop tijdens de uitvoering van de opdracht wordt aangetoond dat is voldaan het toegezegde ambitieniveau, namelijk door het indienen van een projectverklaring met projectdossier of met een CO2-bewust certificaat. Inschrijvers die reeds beschikken over een CO2-certificaat dienen bij alle activiteiten die zij uitvoeren kosten te maken om te voldoen aan de voorwaarden van de ladder. Een deel van deze kosten betreffen bovendien certificeringskosten (om gecertificeerd te blijven). Een inschrijver die inschrijft met een CO2-ambitieniveau en dat aantoon met een projectverklaring, maakt deze kosten niet. Het is aan iedere inschrijver om hierin zijn eigen afweging te maken.	
47	leidraad	5.8	ProRail vraagt om de prijs te baseren op de initiële waarde. Als gebruik wordt gemaakt van de optie, welke prijs wordt er dan in rekening gebracht?	ProRail begrijpt de vraag niet. Kunt u ophelderen wat u precies bedoelt met welke prijs er in rekening gebracht wordt bij gebruik van "de optie"? De initiële maximale contractwaarde van €19.500.000,- inclusief 10% onvoorzien, is gebaseerd op de maximale looptijd van acht (8) jaar, inclusief optieverlengingen. Hier dient de inschrijving op gebaseerd te worden.	
48	Leidraad	6.2	ProRail noemt hier een schema met gebreken die wel en niet voor herstel in aanmerking komen. Het schema lijkt te ontbreken. Kan ProRail het alsnog vermelden.	Deze zin moet komen te vervallen. Het staat omschrijven in Bijlage 1: Checklist in te dienen documenten.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding V.2.0
49	Inkoopvoorwaarden	6.2	In dit artikel is beschreven wat er gebeurt bij een inkrimping of uitbreiding. Op welke manier wordt dit artikel toegepast bij de aanbestede raamovereenkomst? In het bijzonder als er minder dan de initiële waarde wordt afgenomen en voor wat betreft de optionele waarde?	Deelopdrachten (bestellingen) binnen de scope van de raamovereenkomst vallen niet onder art. 6.2 Inkoopvoorwaarden (uitbreidingen of inkrimpingen van de overeenkomst), zolang deze binnen de in art. 2.5 Raamovereenkomst genoemde maximale waarde blijven. Voor leveringen en diensten buiten de scope van de Raamovereenkomst is art. 6.2 Inkoopvoorwaarden wel van toepassing. Wat de in art. 2.5 en art. 8.2 Raamovereenkomst genoemde maximale waarden betreft vormen deze uitdrukkelijk geen afnamegarantie.	
50	Inkoopvoorwaarden	6.4	Waarvan is de toestemming van ProRail afhankelijk?	Zie antwoord op vraag 49.	
51	Inkoopvoorwaarden	7.1	Mag Inschrijver erop vertrouwen dat de vertegenwoordiger van ProRail, ProRail in het kader van de raamovereenkomst in alle opzichten vertegenwoordigt? Dus dat bijvoorbeeld toezeggingen en informatie van de vertegenwoordiger ProRail hoe dan ook binden?	Een door ProRail als vertegenwoordiger aangewezen persoon wordt geacht vertegenwoordigingsbevoegd te zijn.	
52	inkoopvoorwaarden	7.3	Zijn de functionarissen die in de plannen van aanpak voor de kwalitatieve gunningscriteria moeten worden benoemd, sleutelfunctionarissen als bedoeld in artikel 7.3 inkoopvoorwaarden?	ProRail begrijpt de projectleider/accountmanager en de contractmanager van Opdrachtnemer als sleutelfunctionarissen in de zin van art. 7.3 Inkoopvoorwaarden.	
53	Inkoopvoorwaarden	9.1	In het licht van dit artikel: heeft ProRail alle informatie verschaft die haar ter beschikking staat en die in de optiek van ProRail relevant kan zijn voor de opdracht?	Indien Opdrachtnemer van mening is dat er aanvullende informatie nodig is om een aanbieding op te stellen en uitvoering te kunnen geven aan een opdracht dient zij dit gespecificeerd aan te geven.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
54	Inkoopvoorwaarden	9.4	Dit artikel ontnemt inschrijver alle juridische mogelijkheden om nakoming van de overeenkomst af te dwingen, indien ProRail tekortschiet. Dit is in de ogen van inschrijver disproportioneel. Temeer omdat, n de woorden van ProRail, het spoor doorgaat, ook als er een retentierecht wordt uitgeoefend op de producten die onderwerp zijn van deze opdracht. De camera's hebben immers geen invloed op het gebruik van spoor en de mogelijkheid voor treinen om erover te rijden. Inschrijver verzoekt ProRail daarom dit artikel te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, kan ProRail daarom dan onderbouwen waarom niet en in het bijzonder waarom dit artikel in het licht van de opdracht in de ogen van ProRail toch proportioneel is.	ProRail zal het artikel niet schrappen. Het artikel is van toepassing op 'Het spoor moet door'-situaties en wordt daarom door ProRail als proportioneel beschouwd. Dat betreft - naar beoordeling door ProRail - dringende gevallen, waaronder zij verstaat: ontstaan van risico's voor de Veiligheid en Beschikbaarheid van de infra.	
55	Inkoopvoorwaarden	11.4	Dit artikel is volgens inschrijver in het licht van de opdracht disproportioneel. Een tekortkoming bij deze opdracht, bijvoorbeeld de niet-tijdige levering van een camera, leidt er niet tot dat er hinder is voor het gebruik van het spoor. Inschrijver verzoekt ProRail daarom dit artikel te schrappen. Als ProRail daartoe niet bereid is, kan ProRail dan onderbouwen waarom niet en in het bijzonder waarom dit artikel in het licht van de opdracht toch proportioneel is.	ProRail zal het artikel niet schrappen. Het artikel is van toepassing op 'Het spoor moet door'-situaties en wordt daarom door ProRail als proportioneel beschouwd. Dat betreft - naar beoordeling door ProRail - dringende gevallen, waaronder zij verstaat: ontstaan van risico's voor de Veiligheid en Beschikbaarheid van de infra.	
56	Inkoopvoorwaarden	13.1	Welke activiteiten verlangt ProRail in het kader van dit artikel van de inschrijver?	Het is de verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer om een kwaliteitsborgingssysteem op te zetten dat bijdraagt aan de borging van de contractueel verplichte kwaliteit. ProRail beschouwt dit als een intern bedrijfsproces van Opdrachtnemer. Voor ProRail relevant is het behaalde resultaat: de contractueel overeengekomen kwaliteit.	
57	Inkoopvoorwaarden	16.1	Wanneer is het arbeidsvoorwaardenbeleid maatschappelijk verantwoord (genoeg)?	Hiervoor verwijst ProRail naar 16.2, 16.3, 16.4 Inkoopvoorwaarden. Het beleid moet ethisch, wettelijk correct, transparant en sociaal verantwoord zijn, met aandacht voor duurzaamheid en naleving van fundamentele arbeidsrechten	
58	Inkoopvoorwaarden	16.5	Hoe moet artikel 16.5 Inkoopvoorwaarden gelezen worden in het licht van kwalitatief gunningscriterium 3?	Subgunningscriterium 3 is van toepassing op deze aanbesteding. Art. 16.5 Inkoopvoorwaarden betreft de situatie als ProRail verzoekt om het overleggen van een geverifieerd emissie-inventaris. Daarmee maakt Opdrachtnemer haar CO ₂ -reductie inzichtelijk en meetbaar, indien ProRail daarom verzoekt.	
59	Inkoopvoorwaarden	29.3	De beeïdiging in dit artikel heeft alles te maken met omstandigheden in de risicosfeer van ProRail en niets met omstandigheden in de risicosfeer van inschrijver. Inschrijver verzoekt daarom aan het artikel toe te voegen dat als ProRail van dit artikel gebruik maakt, ProRail ook gedeelde winst over de initiële waarde en de optionele waarde, als daarvan gebruik wordt gemaakt, betaalt. Als ProRail daartoe niet bereid is, waarom dan niet?	ProRail wijst het verzoek af. Een aanspraak die Opdrachtnemer heeft op een vergoeding naar redelijkheid en billijkheid van gemaakte kosten zoals vermeld in art. 29.3 Inkoopvoorwaarden is proportioneel. Het gaat hier immers niet om situaties waarin een (gedeeltelijke) ontbinding willekeurig zal worden uitgesproken, maar om situaties waarin wettelijke of bestuurlijke situaties de uitvoering aan de zijde van ProRail verhinderen.	
60	Inkoopvoorwaarden	30.2	Dit artikel bevat voor deze opdracht geen beperking van aansprakelijkheid. Dat is in strijd met de gids proportionaliteit. Inschrijver verzoekt ProRail om het artikel te schrappen, of uit te leggen waarom het artikel toch proportioneel is. Kan er anders een voorstel komen om de aansprakelijkheid te beperken.	Art. 30.2 Inkoopvoorwaarden betreft aanspraken van derden i.v.m. de uitvoering door Opdrachtnemer. Het ligt in de risicosfeer van Opdrachtnemer om haar werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de rechten van derden niet worden geschonden. Voor zover het om een opdracht gaat is de omvang van de verwijzering van Opdrachtnemer conform art. 30.2 beperkt. Art. 30.1 kent een beperking van de aansprakelijkheid van Opdrachtnemer jegens ProRail.	
61	Raamovereenkomst	2.2 en 2.3	In artikel 2.2 is bepaald dat er sprake is van een koopovereenkomst waar het de Leveringen betreft. In artikel 2.3 is echter bepaald dat camera unity type D wordt geleast. Lease is geen vorm van koop. Kan ProRail deze tegenstrijdigheid duiden?	Ten aanzien van camera's type D zal in art. 2.2 Raamovereenkomst een tekst worden toegevoegd die bepaalt dat het om operational lease gaat. 'Partijen verklaren betreffende camera units type D zoals vermeld in art. 2.3.a.ii. Raamovereenkomst de Overeenkomst en de Deelopdrachten te beschouwen als overeenkomst van opdracht in de zin van artikel 7:400 van het Burgerlijk Wetboek en huur van roerende zaken in de zin van artikel 7:201 t/m 7:230 van het Burgerlijk Wetboek, zulks met uitsluiting van de overige bepalingen in titel 4, Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek waarbij Partijen hierbij het model van operational lease voor ogen	Raamovereenkomst_V2.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
62	Raamovereenkomst	2.2 en 2.3	Welke eisen en bepalingen hanteert ProRail voor de lease van camera's? Met name de restwaarde waarmee gerekend moet worden is relevant.	De eisen aan een geleasde camera unit (type D) zijn gelijk aan de eisen voor een gekochte camera unit (type A). De leaseprijs van een camera unit is all-in. Dat wil zeggen inclusief alle onderdelen, eventuele vervangingen, verhelpen van storingen, preventief onderhoud, servicekosten, arbeidskosten, reiskosten, etc. gedurende de looptijd van de leaseperiode per unit. Afspraken over de restwaarde zullen in goed overleg gemaakt moeten worden tussen OG en ON met in achtneming van de economische levensduur van de camera unit op het moment van overname. In art. 2.3.a.ii. zal nog de volgende formulering worden toegevoegd. 'Bij de desbetreffende camera unit type D kan het na afloop van de desbetreffende leaseperiode naar keuze van ProRail om koop gaan.'	Raamovereenkomst_V2.0
63	Raamovereenkomst	4.2	Kan ProRail de verlengingsoptie wederzijds maken? Zo niet, kan ProRail dan motiveren waarom niet? Als ProRail geen wederzijdse verlengingsoptie wil, dan stelt inschrijver voor dat ProRail bij de keuze over een verlenging in ieder geval de belangen en wensen van inschrijver dan actief inventariseert en daarmee actief en kenbaar rekening houdt bij de keuze over de verlenging.	ProRail zal dit niet doen. De verlengingsopties moeten voor ProRail de mogelijkheid bieden haar bedrijfsprocessen veilig te tellen. Overigens verplicht art. 4.2 Raamovereenkomst ProRail om een mogelijke verlenging tijdig in te roepen.	
64	Raamovereenkomst	4.6	Als ProRail op grond van deze bepaling opzegt, dan is dat een eenzijdige rechtshandeling, zonder dat er omstandigheden in de risicosfeer van inschrijver zijn die aanleiding geven voor een opzegging. Het is dan ook disproportioneel om bij gebruik van dit artikel geen betaling van gederfde winst of schadevergoeding toe te kennen. inschrijver stelt voor dat ProRail bij gebruik van dit artikel in ieder geval de gederfde winst voor de initiële waarde (als er geen gebruik wordt gemaakt van de optie) of over de optionele waarde (als die wordt gebruikt) wordt betaald. Dat doet meer recht aan de wederzijdse	ProRail handhaaft de huidige bepaling. De raamovereenkomst biedt bewust de mogelijkheid tot tussentijdse opzegging met een vergoeding naar redelijkheid en billijkheid, zoals vastgelegd in de Inkoopvoorwaarden. ProRail beschouwt dit als proportioneel om de noodzakelijke flexibiliteit van ProRail te garanderen. ProRail zal de overeenkomst niet willekeurig opzeggen.	
65	Raamovereenkomst	6.3	Inschrijver leest dit artikel zo dat een indexering niet aan de orde is, als de indexering tot een prijsverhoging leidt. Naar mening van Inschrijver is dat disproportioneel. De indexering is er nu net voor bedoeld dat de prijzen in verhouding blijven staan tot de daarmee samenhangende kosten. Als de kosten stijgen, maar de prijzen niet, dan wordt de opdracht verlieslijdend. Dit artikel is dus disproportioneel. inschrijver verzoekt ProRail het te schrappen. Zo niet, kan ProRail dan onderbouwen waarom niet en daarbij in ieder geval aandacht schenken aan waarom het artikel volgens ProRail wel proportioneel zou zijn.	ProRail stemt in met het verzoek om Artikel 6.3 en 6.4 van de raamovereenkomst te schrappen.	Raamovereenkomst_V2.0
66	Raamovereenkomst	12	Kan ProRail een meer realistische uiteenzetting geven van de BPKV-sanctie, inclusief de gehanteerde KPI's, een waarschijnlijk facturatiebedrag per jaar en een indicatie van de hoogte van de sanctie? Dit geeft inschrijvers beter inzicht in de financiële impact en de praktische toepasbaarheid van de sanctieregeling binnen de aanbesteding.	ProRail verwijst naar art. 12.6 en 12.7 Raamovereenkomst voor de berekening van een BPKV-sanctie. De KPI's en bijbehorende kwaliteitswaarden zijn vastgesteld in de aanbestedingsdocumenten. De financiële impact is afhankelijk van de feitelijke prestaties en de in deze aanbesteding verdiende kwaliteitskorting, die per inschrijver variëren. Inschrijvers kunnen op basis van hun eigen inschrijving en verwachte omzet en kwaliteitskorting een inschatting maken van de mogelijke sanctie.	
67	wachtkamervereenkomst	2.2	Als binnen de termijn van de wachtkamervereenkomst een indexeringsmoment conform de Raamovereenkomst valt, mag dan ook de contractant van de wachtkamervereenkomst indexeren?	De looptijd van de Wachtkamervereenkomst is korter, namelijk 6 maanden, dan het eerste moment waarop de Raamovereenkomst kan worden geïndexeerd (zie art. 6.2 Raamovereenkomst).	
68	Annex 3.9		ProRail verlangt een voorraad aan te houden van camera's. Vlgens de Gids Proportionaliteit is het disproportioneel om dat te verlangen zonder betaling daarvoor. Inschrijver verzoekt ProRail daarom te voorzien in prijsregels voor het aanhouden van de voorraad. Als ProRail daarin niet voorziet, waarom dan niet?	ProRail stelt geen specifieke voorraad eis en de verantwoordelijkheid voor en invulling van voorraadbeheer ligt bij ON, echter op basis van de gestelde tijdsafspraken leveringen is het aannemelijk dat ON een voorraad moet aanhouden om aan deze afspraken te kunnen voldoen. ProRail gaat akkoord met het voorzien in een extra prijsregel in de Aanbiedingsbegroting voor het aanhouden van een voorraad t.b.v. de tijdsafspraken.	Annex 3. Tijdsafspraken leveringen en verplaatsingen_V2.0 Annex 5.1. Aanbiedingsbegroting_V2.0
69	Annex 5		Er wordt gevraagd een bedrag in te vullen. Welk bedrag / welke cel uit Annex 5.1 moet hier worden ingevuld?	Vanuit de document Aanbiedingsbegroting 5.1 dient de totale inschrijfsom "Kolom I57" in Annex 5 ingevuld te worden.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
70	Annex 3 - Vraagspecificatie	2.1	Kan ProRail een duidelijke en gedetailleerde toelichting geven op de structuur van de koop-/leaseconstructie? In de opgestelde documenten en de aanbestedingsbegroting wordt dit onvoldoende helder uiteengezet. Wij verzoeken om verduidelijking van de voorwaarden, financiële opbouw en eventuele keuzemogelijkheden binnen deze constructie. Zonder deze informatie kan er ook geen prijs worden opgegeven voor de lease.	ProRail wenst zowel camera units te kunnen kopen als (tijdelijk) te kunnen leasen om een piekbelasting in afname of een tijdelijke extra behoefte op te kunnen vangen. ProRail staat er voor open om, in overleg met ON, de geleasede camera units na bepaalde tijd over te nemen voor een nader te bepalen tarief. Afspraken hierover zullen in goed overleg gemaakt worden tussen ProRail en ON met in achtneming van de economische levensduur en de staat van de camera unit op het moment van overname. Het is aan ON óf en voor hoeveel ON de geleasede camera units aan OG wenst te verkopen. Het is aan ProRail om op dat moment te bepalen of dat gewenst, realistisch en haalbaar is. De leaseprijs van een camera unit is all-in. Dat wil zeggen inclusief alle onderdelen, eventuele vervangingen, verhelpen van storingen, preventief onderhoud, servicekosten, arbeidskosten, reiskosten, etc. gedurende de leaseperiode, <u>exclusief</u> tussentijdse verplaatsing van de reeds geleasede unit. De leaseperiode zal variëren. Uitgangspunten (ook toegevoegd aan de vraagspecificatie): - ProRail verwacht niet meer dan 25 units tegelijkertijd te leasen - Minimale leaseperiode 3 maanden per unit - ProRail verwacht bij de lease van een unit voor meer dan 2 jaar over te gaan tot overname van de reeds gebruikte unit, als structureel cameratoezicht wenselijk en mogelijk is.	Annex 3 - Vraagspecificatie_V2.0
71	Annex 3 - Vraagspecificatie	2.2	Indien de opdrachtnemer alle benodigde licenties van ProRail ontvangt, kan ProRail toelichten op welke wijze deze worden aangeleverd? Daarnaast verzoeken wij verduidelijking over de Windows-licenties: door wie worden deze geactiveerd en welke partij draagt hiervoor de verantwoordelijkheid? Verder vernemen wij graag wie verantwoordelijk is voor het patchmanagement van zowel Windows als Genetec. Aangezien de omgeving opereert binnen een APN zonder internetconnectiviteit, kan ProRail aangeven hoe de updates en patches in deze omgeving worden beheerd en doorgevoerd?	ON levert en installeert systeem inclusief Windows 11 LTSC als operation system en voorzien van de op dat moment vigerende Genetec versie (n.t.b.). Licenties zullen door ProRail aangeleverd worden d.m.v. keys of sleutels. On dient zelfstandig windows te activeren. De systemintegrator zal system-ID aan Genetec toekennen. Beheer van OS en Genetec is na oplevering buiten scope en in beheer bij systemintegrator. Na gunning wordt ON tijdens de implementatie waar nodig geïntroduceerd bij andere partijen/leveranciers, tenminste de systemintegrator, en worden nadere afspraken vastgelegd ten aanzien van eventuele grensvlakken.	
72	Annex 3.1 - Programma van Eisen	4.2	Kan ProRail verduidelijken hoe de aanlevering van licenties zich verhoudt tot de vereiste specificaties van de lokale processorunit? Volgens de gestelde eisen dient de lokale processorunit (Industrial-PC, x86-architectuur) al te zijn voorzien van: Software Operating System (Windows 64-bits); Lokale (video)dataopslag; Genetec Security Center Server software. Betekent dit dat de opdrachtnemer verantwoordelijk is voor het vooraf installeren en activeren van deze software en licenties? Of worden deze licenties door ProRail aangeleverd en geactiveerd? Daarnaast verzoeken wij verduidelijking over hoe dit proces zich verhoudt tot het beheer en onderhoud van deze componenten binnen een APN zonder internetconnectiviteit.	Zie vraag 71	
73	Annex 3.1 - Programma van Eisen	4.9	Kan ProRail een beperking instellen van maximaal twee IR-lampen per systeem? De inzet van meerdere IR-lampen kan leiden tot een onbeheersbare energiebalans, wat mogelijk impact heeft op de stabiliteit en betrouwbaarheid van het systeem. Wij verzoeken verduidelijking over de overwegingen rondom het aantal toegestane IR-lampen en of een beperking hierin mogelijk is.	ON kan uitgaan van een maximum van 2 IR-lampen per camera unit.	
74	Annex 3.1 - Programma van Eisen	5.10	Kan ProRail toelichten hoe het toegangsbeheer tot de units is ingeregeld? Specifiek: Wie heeft toegang tot de units en op welke wijze wordt deze toegang geregistreerd? Hoe wordt het beheer en controle van deze toegangsregistratie uitgevoerd? Welke maatregelen zijn getroffen om diefstalgevoelige componenten te beschermen en ongeautoriseerde toegang te voorkomen? Graag een nadere toelichting op de beveiligings- en beheeraspecten rondom de toegang tot de units.	Zie eis 5.10 van PvE.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
75	Annex 3.1 - Programma van Eisen	5.12	De opdrachtnemer begrijpt de gestelde eisen met betrekking tot de kleurstelling. Er wordt gezorgd voor een gegalvaniseerde (volblad verzinkte) afwerking van het staalwerk, gelijkend aan de kleur RAL 9007. Kan ProRail bevestigen dat deze afwerking en kleurstelling voldoen aan de gestelde eisen?	Nee. Zie ook het antwoord op vraag 158	
76	Annex 3.1 - Programma van Eisen	6.8 en 6.9	Kan de opdrachtgever de aangegeven afstanden eenduidig formuleren? Er wordt gesproken over een maximale afstand die een minimale waarde van 100 meter moet hebben, wat conflicterend is. Kan ProRail verduidelijken wat exact de bedoelde afstandsrestricties zijn en hoe deze correct geïnterpreteerd dienen te worden?	De genoemde functionele capaciteit (beeldherkenning en -classificatie) dient in ieder geval mogelijk te zijn in het gebied van camera tot 100m afstand daarvan. Daarmee is het een minimale eis voor de bereik afstand.	
77	Annex 3.1 - Programma van Eisen	6.24 en 6.25	Kan ProRail aangeven op welke wijze deze eis wordt getoetst, gezien het feit dat zowel de integrator als de CRR instellingen kunnen toepassen en/of wijzigen? Welke meet- of verificatiemethoden worden gehanteerd om objectief vast te stellen of aan de gestelde eis wordt voldaan?	ProRail zal na gunning verificatietesten uitvoeren op deze eisen. De testmethode is de verantwoordelijkheid van ProRail. Hierbij zal rekening gehouden worden met de diverse verantwoordelijkheden.	
78	Annex 3.1 - Programma van Eisen	6.28	Kan ProRail verduidelijken hoe omgegaan moet worden met deze eis? Het stellen van een openingshoek van 100 graden voor zowel vaste als PTZ-camera's is praktisch niet haalbaar. Bij PTZ-camera's is een dergelijke openingshoek zeer ongebruikelijk en in de markt nauwelijks tot niet verkrijgbaar. Is ProRail bereid deze eis te heroverwegen of aan te passen aan wat technisch haalbaar is binnen de beschikbare camera-technologie?	De eis zal aangepast worden waarbij er onderscheid gemaakt wordt tussen vaste camera en PTZ camera	T-PvE 2.0
79	Annex 3.1 - Programma van Eisen	7.1	Kan ProRail verduidelijken wat exact wordt bedoeld met "2,5 [Mps]"? Dient dit te worden geïnterpreteerd als 2,5 megabits per seconde (Mbps) of een andere eenheid? Graag een nadere toelichting om misinterpretatie te voorkomen.	Dit is een typfout. Bedoeld wordt Megabits per seconde [Mbps]. Wordt aangepast in het T-PvE	T-PvE 2.0
80	Annex 3.1 - Programma van Eisen	8.2	Kan ProRail exact aangeven hoe de demarcatie is gedefinieerd? Is de opdrachtnemer uitsluitend verantwoordelijk voor het initieel instellen van de lokale instellingen van de betreffende MCU, aangezien er geen invloed is op het functioneren van de integrator en CRR? Daarnaast verzoeken wij verduidelijking over de demarcatie met betrekking tot de Ketenaansprakelijkheid, zodat helder is welke partij verantwoordelijk is voor welke verplichtingen binnen de keten. Kan ProRail bevestigen hoe deze afbakening wordt vastgelegd en gewaarborgd?	ON is verantwoordelijk voor o.a. het leveren, samenstellen, operationeel maken en plaatsen van de camera units. Zie procesflow in Annex 3.10 voor beschrijving demarcatie van plaatsingsproces. Na het opleveren van een functioneel werkende en geconnecteerde camera unit ligt de verantwoordelijkheid voor de rest van de keten bij ProRail.	
81	Annex 3.1 - Programma van Eisen	8.5	Op welke wijze verwacht ProRail invulling te geven aan deze eis? De opdrachtnemer beheert uitsluitend de lokale Genetec-systemen binnen de MCU en niet het centrale platform. De centrale plug-ins dienen door de integrator van ProRail te worden gefaciliteerd en vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer. Aangezien lokale plug-ins geen functie hebben wanneer ProRail de systemen centraal wil beheren, kan ProRail aangeven of deze eis beter geformuleerd kan worden of mogelijk kan komen te vervallen?	Eventuele centrale plugins die nodig zijn in de context van de centrale genetec systemen zijn wel de verantwoordelijkheid van ON. Dit is ook afhankelijk van de door ON gekozen componenten van de oplossing. Installatie wordt gedaan door CRR/Integrator maar levering door ON. Indien de plugin ook decentraal geïnstalleerd dient te worden is dat ook de verantwoordelijkheid van ON.	
82	Annex 3.1 - Programma van Eisen	8.6 en 8.7	Is er binnen het ProRail-netwerk ruimte beschikbaar om monitoringsoftware te hosten? Aangezien Genetec geen integratie biedt voor het monitoren van geheugen- en CPU-gebruik per MCU, is een externe oplossing nodig. Kan ProRail aangeven of en hoe dergelijke monitoring binnen het netwerk kan worden gefaciliteerd?	Nee dit is niet mogelijk. Eventuele additionele monitoring dient via de alarmfunctionaliteit van Genetec te verlopen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
83	Annex 3.1 - Programma van Eisen	8.7	Kan ProRail toelichten welke meerwaarde wordt gezien in het monitoren van de exacte laadstroom, temperaturen van accuklemmen en ontlaadstroom? Daarnaast verzoeken wij verduidelijking over de functionele werking hiervan: Is het de bedoeling dat de CRR de temperatuur van accuklemmen en het brandstofniveau monitort? Fungeert de CRR hierbij als een doorgeefluik naar de opdrachtnemer? Op welke wijze wordt verwacht dat deze monitoring en communicatie in de praktijk plaatsvindt? Gezien de beperkte toegevoegde waarde van deze monitoring en de praktische uitvoerbaarheid, verzoeken wij ProRail om deze eis te heroverwegen en mogelijk te laten vervallen.	ON dient in staat te zijn om zelfstandig de camera unit (inclusief de autonome energievoorziening) veilig en operationeel te houden. OG heeft hiervoor aangeboden (een beperkt aantal) Genetec alarmen in te kunnen stellen die door de CRR doorgestuurd kunnen worden aan de serviceorganisatie van ON. Daarnaast wordt er gedacht aan een overzicht van enkele belangrijke waarden van alle camera units (eenmaal daags) te versturen richting ON. De monitoring van de bedrijfstoestand van de zelfstandige energievoorziening is essentieel voor invulling van de beschikbaarheidseis. Zie verder eis 8.7 i.c.m. afbeelding 4 van Annex 3.8. Eis 8.7 is aangepast en meer functioneel omschreven.	T-PvE eis 8.7 aangepast
84	Annex 3.1 - Programma van Eisen	9.10	Kan ProRail bevestigen dat de opdrachtnemer niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor de overgang van zomertijd naar wintertijd, aangezien de tijdsynchronisatie binnen het netwerk van ProRail plaatsvindt? De opdrachtnemer heeft geen beheer of controle over deze synchronisatie en kan hierdoor de correcte overgang niet garanderen. Wij verzoeken om een duidelijke demarcatie van verantwoordelijkheden of om deze eis te laten vervallen.	ProRail bevestigt dit.	
85	Annex 3.1 - Programma van Eisen	9.11	Kan ProRail een duidelijke demarcatie aangeven met betrekking tot de verantwoordelijkheid voor de tijdssynchronisatie van de Camera Units? Alle Camera Units dienen gekoppeld te worden aan de NTP-server binnen het ProRail-netwerk, waar de opdrachtnemer geen beheer of controle over heeft. Gezien deze afhankelijkheid van het ProRail-netwerk verzoeken wij om een duidelijke afbakening van verantwoordelijkheden of om deze eis te laten vervallen.	ON is niet verantwoordelijk voor tijdsynchronisatie. Eis vervalt.	T-PvE eis 9.11 vervalt
86	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting	-	Er zijn er onduidelijkheden over de leaseconstructie: 1) Hoe wordt de leaseprijs van een unit bepaald en verwerkt in een later stadium? 2) Waarom weegt de leaseprijs nauwelijks mee in de beoordeling en waar komt het getal 360 vandaan en hoe zijn de aantallen daarin verdeel over de initele looptijd? 3) Het vervangen van elektronische onderdelen is gebaseerd op een aanname, maar in hoeverre geeft dit een realistisch beeld van de werkelijke situatie? 4) De aantallen 7200 en 14760 maanden zijn niet goed herleidbaar en lijken gebaseerd op aannames. Kunnen we hiervoor een nadere specificatie krijgen? 5) Kan ProRail verduidelijken hoe deze aantallen zijn vastgesteld? 6) Leaseprijzen zijn afhankelijk van de leaseperiode. Op welke wijze wordt hiermee rekening gehouden en hoe worden verschillen in leaseperiodes verrekend binnen de aanbesteding? Wij verzoeken ProRail om een uitgebreide toelichting op de onderbouwing en berekeningen binnen de aanbiedingsbegroting. Met die onderbouwing, is het namelijk mogelijk om een meer realistisch en passend leasebedrag op te geven.	1) Het bepalen van de leaseprijs ligt bij de inschrijver, aan de hand van de inschattingen zoals opgegeven door ProRail. De leaseprijs van een camera unit is all-in per maand. Dat wil zeggen inclusief alle onderdelen, eventuele vervangingen, verhelpen van storingen, preventief onderhoud, servicekosten, arbeidskosten, reiskosten, etc. gedurende de looptijd van de leaseperiode, <u>exclusief</u> de verplaatsingskosten van reeds geleasde units. De leaseperiode zal per unit variëren. 2) De leaseprijs weegt niet minder zwaar, maar ProRail verwacht minder gebruik te maken van de leaseconstructie t.o.v. de koopconstructie. Het getal 360 maanden komt vanuit een verwachte afname van aantal leasemaanden verspreid over de gehele maximale contractduur. 3) ProRail eist een technische levensduur van minimaal 5 jaar. Gezien de maximale looptijd inclusief eventuele verlengingen (4 + 4x 1 jaar) ligt het voor de hand dat (enkele) elektronische componenten in deze periode vervangen dienen te worden. Dit is een inschatting op basis van ervaring met vergelijkbare systemen, maar ProRail verwacht dat leveranciers een plan en advies hebben voor onderhoud en vervangingen. 4) Deze aantallen zijn gebaseerd op het verwacht aantal aangeschafte camera units en het aantal maanden dat deze vervolgens onder beheer en onderhoud van ON zullen vallen. Aangezien er geen afnamegaranties gegeven worden over hoeveelheden of moment van afname kan er geen verdere specificatie gegeven worden. 5) Op basis van de beschikbare budgetten, historische afname en verwachte toekomstige afname is ProRail uitgekomen op deze aantallen. 6) Zie ook antwoord op vraag 70.	
87	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting	-	Kan ProRail een duidelijke toelichting geven op het functioneren en de invulling van de aanbiedingsbegroting? Hoewel de aanschaf van Mobiele Camera Units helder is, heeft de opdrachtnemer twijfels over de juistheid van de verdeling van de verschillende camera units.	ON dient in de aanbiedingsbegroting per item (onderdeel) een bedrag in te vullen. Afhankelijk van of het onderdeel deel uit maakt van een specifieke type camera unit (A, B, C) wordt dit meegenomen in de aanschafprijs van dat type. Voor het berekenen van de inschrijfsom wordt de aanschafprijs per type vermenigvuldigd met het verwacht aantal af te nemen camera units van dat type.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
88	Annex 3.8 - Toelichting technische scope	Afbeelding 4	Er staat 4g/5g, maar het KPN modem is ingetekend met 4G. Wat dient het te zijn? Als 5G geeist wordt, waarom dan omdat 4G alvoldoende snel is werkt een 5G modem alleen maar kosten en energie verhogend	Het door ON te ontwerpen systeem dient beide te ondersteunen zoals geformuleerd in de eis 4.5	
89	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting	-	ProRail geeft aan dat de camera-units in eerste instantie geleased worden met een mogelijke overname tot koop. In de aanbestedingsbegroting wordt duidelijk een begroting opgenomen voor de aanschaf van een camera-unit, maar kan ProRail aangeven op welke wijze de leaseprijs wordt bepaald? Een leaseprijs wordt doorgaans vastgesteld op basis van de aanschafwaarde, tussentijdse investeringen, een bepaalde afschrijvingsperiode en een restwaardebepaling. Deze verbanden zijn echter niet terug te zien in de aanbestedingsbegroting. Kan ProRail toelichten hoe de leaseprijs wordt berekend en welke parameters hierbij worden gehanteerd? Zonder deze informatie is het niet mogelijk om een realistisch en passend aanbesteding te offeren	Zie antwoord vraag 70 en 86.	
90	Leidraad	4.5 - eisen	Kan ProRail toelichten in hoeverre zij zich bewust is van de geschiktheidseisen die worden gesteld in deze aanbesteding? Wij constateren dat een belangrijke certificering zoals ISO27001 als bijlage is opgenomen in de geschiktheidseisen, maar niet naar verwezen wordt als eis, terwijl dit relevant kan zijn voor de opdracht.	ProRail is zich bewust van de geschiktheidseisen die worden gesteld in deze aanbesteding. Deze certificering wordt wel degelijk als relevant beschouwd en valt daarom onder de eisen m.b.t. informatiebeveiliging, echter wordt niet als geschiktheidseis uitgevraagd. Deze certificering is om die reden dan ook opgenomen onder eis 9.15 in het T-PvE. Certificering ISO27001 is onderdeel van Annex 3.7, hoofdstuk 4 D. Certificeringen en normenkader (Informatiebeveiligingsbeleid en -eisen voor leveranciersrelaties) en is in de uitvoering van toepassing.	
91	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding.pdf	Paragraaf 4.5, Eis 5	In geschiktheidseis 5, geeft opdrachtgever aan dat de inschrijver aantoonbaar ervaring dient te hebben met leveringen/implementatie en beheer van een ritregistratiesysteem met voertuigvolgssysteem en berijdersidentificatie; Betekend dit dat de te leveren camera units/camera masten eveneens met een 'voertuigvolgssysteem' dienen te worden uitgerust, binnen het Genetec Security Center software platform (overigens een off-the-shelf oplossing beschikbaar binnnen het Genetec software portfolio)?	Zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
92	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 4.2	Welke overige eisen/certificeringen (o.a. schok- en vibratiebestendigheid, geschikte bedrijfstemperatuur) stelt de opdrachtgever aan de industriële PC waarop de Genetec Security Center Server software dient te worden geïnstalleerd?	In de vraagspecificatie en het T-PvE staan verschillende eisen opgenomen ten aanzien van de technische levensduur en de omstandigheden waarin de gehele camera unit dient te functioneren. Deze eisen gelden ook voor de industriële PC.	
93	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 4.12	geconfigureerde geluiden of gesproken tekst bestanden af te spelen, of dient het mogelijk te zijn een bi-directionele spraak-luister verbinding op te zetten waarmee de bediener live kan spreken over de audioinstallatie?	Beiden moet mogelijk zijn. Camera units dienen voorzien te zijn van een luidspreker en microfoon die door Genetec ondersteund wordt.	
94	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 6.7	Kan de opdrachtgever deze eis nader toelichten? Is de aanname correct dat de OG de mogelijkheid wenst te hebben om de VCA in de camera 'on-demand' te willen trainen om specifieke objecten of situaties te herkennen? Hoe ziet de OG zich dit operationeel voor zich?	Dit is niet correct, ProRail gaat ervan uit dat het trainen van de VCA van de camera's buiten het operationele gebruik plaatsvindt.	
95	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 6.13/6.16	Kan de OG bevestigen dat het gebruik van camerafabrikant specifieke configuratie applicaties niet is toegestaan; Alle configuratie onderdelen dienen via het Genetec Security Center platform te worden geconfigureerd?	Dat klopt, zie daarvoor ook eis 8.4 en 8.5.	
96	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 8.2	Is de integrator partij en daarmee dus <u>niet</u> de inschrijver ook verantwoordelijk voor de levering van de noodzakelijke Genetec Security Center software licenties op de systemen van SMR en CRR (Genetec Fleetmonitoring Headend of losse <i>Federation</i> licenties)? Tussen beide oplossingen zit een fors prijsverschil waarbij Genetec Fleetmonitoring aanzienlijk voordeliger uitpakt. Inschrijver wenst echter graag bevestigd te hebben of van Genetec Fleetmonitoring kan worden uitgegaan in de prijsstelling.	Er is per abuis in de leidraad een eis terecht gekomen die niet van toepassing is op deze aanbesteding. Zie ook antwoord op vraag 1. Daarmee vervalt waarschijnlijk uw vraag.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
97	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 8.5	In het kader van deliverables en diensten op basis van het Exit plan; Is het de wens/eis van de opdrachtgever dat indien het Genetec platform niet voorziet in de gevraagde instelmogelijkheden en de ontwikkeling van een aanvullende 'Genetec Plugin' noodzakelijk is, deze ontwikkeling gedaan wordt door Genetec als een Custom Solution of CSOL? Een Genetec CSOL borgt de kwaliteit en integriteit van het platform en het intellectuele eigendom van een Genetec CSOL ligt niet bij de ON en maakt eventuele retransitie (Exitplan) een stuk eenvoudiger.	Zie vraagspecificatie H5 eis 2 en 3. Indien er door ON gebruik wordt gemaakt van aanvullende Genetec plugins dienen deze ook gebruikt en onderhouden te kunnen worden door partijen die niet ON zelf zijn. Een Genetec CSOL zou hiervoor eventueel een geschikte oplossing zijn.	
98	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 8.8	Is de aanname correct dat de Prorail SIM kaart is gebaseerd op een zogenaamd 'private APN' en dus geen internettoegang verschaft?	Aanname is correct.	
99	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PVE) - Technisch.pdf	Eis 9.14	Genetec Security Center Server software vereist een Microsoft Windows omgeving als besturingssysteem. Daar de IT hardware en software in de vorm een lokale processorunit 'in-het-veld' wordt toegepast, is hardening van het MS Windows besturingssysteem een belangrijke onderdeel van de Cyber Security voorzieningen. Gezien de kosten en technische impact (performance) van system hardening; Wat is het minimale hardening niveau van de lokale processorunit vereist (Microsoft baseline, Microsoft met CIS level 1, Microsoft met CIS level 2, Microsoft met STIG)? n.b. Inschrijver levert normaliter systemen standaard uit met Microsoft CIS Level 2 en zou deze ook adviseren voor de gevraagde toepassing.	Hardening van het OS is buiten scope voor ON.	
100	Annex 3.7	document	Als de ON de aanvullingen heeft op de 27001, te weten de 27017 en 27018 levert dit dan een voordeel op bij de beoordeling, omdat dit extra aangeeft het belang van de AVG en SAAS vooropstelt in het kader van de BIV.	Nee, dit maakt geen onderdeel uit van de gunningscriteria en wordt niet afzonderlijk beoordeeld.	
101	Leidraad	5.5	U geeft aan dat de beoordelingscommissie bestaat uit drie leden. Is de contractmanager / projectleider alleen procesbegeleider of beoordeelt deze persoon ook mee? Kunt u in dat geval bevestigen dat er twee inhoudelijk deskundigen beoordelen? Graag uw toelichting.	De beoordelingscommissie bestaat uit 3 leden, welke inhoudelijk zullen beoordelen (inhoudelijk deskundigen (2), contractmanager / projectleider (1)), onder begeleiding van een procesleider (Tendermanager).	
102	Leidraad	4.5	Eis 5 lijkt, gezien de context van deze aanbesteding een ommissie te bevatten. Kunt u bevestigen dat deze eis komt te vervallen?	Klopt, zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
103	Leidraad	4.5	Momenteel bevinden we ons in een certificeringstraject voor VCA**. We hebben de garantie dat voor de inschrijftermijn de onafhankelijke, externe audit heeft plaatsgevonden. Het maken van het certificaat laat echter 4 tot 6 weken op zich wachten. Kortom, we hebben tegen die tijd de bevestiging dat we voldoen, maar kunnen bij inschrijving geen certificaat overleggen. Kunt u instemmen met een formeel schrijven vanuit de onafhankelijke, externe auditor waarin wordt aangegeven dat we voldoen aan VCA** waarbij we het certificaat direct overleggen als we deze ontvangen (vermoedelijk ruim voor de implementatieperiode aanvangt)?	Wij kunnen hiermee akkoord gaan met een bevestiging van een onafhankelijke externe auditor waarin aangegeven wordt te voldoen aan VCA++ certificaat. Echter wij kunnen niet instemmen dat het definitieve certificaat in de implementatieperiode nog aangeleverd wordt. Het dient na voorlopige gunning en voor definitieve gunning aangeleverd te worden. Zie ook antwoord op vraag 12.	
104	Leidraad	5.6	In de voorbeeldrekening geeft u aan dat: "... scoort na consensus...". In 5.5 geeft u aan dat: "... (het is hierbij geen doel om tot consensus te komen)". Kunt u aangeven of Inschrijver per gunningscriterium één cijfer ontvangt in lijn met het scoremodel (5.6.1). Of kan dit ook een gemiddeld zijn van meerdere cijfers losstaand van het scoremodel? Graag uw toelichting.	Inschrijvers krijgen één consensus score/cijfer per gunningscriterium, in lijn met het scoremodel.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
105	Leidraad	5.7	U geeft aan dat: "Wij verzoeken u om de gehele beantwoording in 1 PDF bestand te uploaden zodat deze makkelijk verspreid kan worden onder de leden van de beoordelingscommissie.". Voor de leesbaarheid zouden we graag een voorblad, inhoudsopgave en tussenbladen invoegen. Is dit toegestaan? Kunt u daarbij bevestigen dat deze niet meetellen voor het aantal maximale a4 per gunningscriterium?	Hiermee bevestigen wij dat deze niet meetellen in het maximaal aantal A4.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
106	Leidraad	5.7	In subgunningscriterium 1 geeft u aan dat u een soepele overdracht verwacht van oude naar nieuwe leveranciers. Hierover heeft Inschrijver de volgende vragen: 1) hoe dient de huidige Opdrachtnemer om te gaan met deze vraag? En op welke wijze beoordeelt u het antwoord van de huidige Opdrachtnemer? 2) u spreekt over leveranciers (meervoud). Over welke leveranciers heeft u het naast de huidige Opdrachtnemer nog meer? Graag uw	1) De huidige ON dient hier hetzelfde mee om te gaan als alle andere inschrijvers. Inhoudelijk dient er met name afgestemd te worden op het gebied van planning (ophalen oude camera unit, plaatsen nieuwe camera unit). 2) Oude en nieuwe leverancier kunnen er 2 zijn, echter begrijpen we dat de verwoording tot verwarring kan leiden. Dit is aangepast naar "leverancier".	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
107	Leidraad	5.7	Bij subgunningscriterium 3 geeft u aan dat: "In het geval van een inschrijving met genomineerde onderaannemer(s) geldt dat bij de berekening van de evaluatieprijs wordt uitgegaan van het CO2-bewust certificaat met de laagste trede op de ladder." Kunt u toelichten wat u met genomineerde onderaannemer(s) bedoelt? En waarom wordt dit dan automatisch met de laagste trede op de ladder beoordeeld?	Van een genomineerd onderaannemer is sprake als de inschrijver een beroep doet op een onderaannemer om te kunnen voldoende aan de gestelde geschiktheidseisen. Bij gebruik van genomineerde onderaannemers wordt het certificaat met het laagste ambitieniveau van de betreffende partijen gebruikt. Dus als de genomineerde onderaannemer een lager ambitieniveau heeft als Inschrijver dan wordt dit lagere ambitieniveau gebruikt bij de berekening van de evaluatieprijs.	
108	Annex 3	1.2	U spreekt over 'eventuele betrokken installatiepartners' als 'oplospartner' waarmee gegadigde samen dient te werken. Kunt u aangeven om hoeveel verschillende partijen dit gaat?	Nee, dat is niet aan te geven.	
109	Annex 3	1.2	Wie is de System Integrator?	Zie H3.12 van de vraagspecificatie.	
110	Annex 3	1.2	U noemt in uw beschrijving de ICB, de SMR, de CRR, Prorail ICT en door hen gecontracteerde uitvoerende partijen. U geeft aan dat contact altijd verloopt via CRR. Bedoelt u hiermee te zeggen dat de CRR voor ON hét primaire aanspreekpunt is om inhoudelijk over alle aspecten van het contract te communiceren?	Afspraken hierover zullen verder worden uitgewerkt in het DAP. Aspecten m.b.t. het contract zullen met de betreffende contractmanager besproken worden, contractgebruik zal door enkele geautoriseerde personen zijn en de operationele communicatie verloopt primair via CRR.	
111	Annex 3	1.3	Aan de hand van de tabel op pagina 4 deelt u werkzaamheden in in 4 categorieën. Kunt u bij benadering aangeven wat het percentage is van de werkzaamheden dat plaats vindt in elk van de categorieën?	Nee, de voorgenomen inzet van de camera units vindt plaats op diverse Prorail locaties langs en nabij het spoor. Uitgangspunt is dat de camera unit wordt geplaatst buiten veiligheidszone C (veiligheidszone C conform het VVW). Aangezien gedurende de looptijd van het contract camera units verplaatst zullen worden naar locaties waar op dat moment cameratoezicht gewenst is kan ProRail nu nog geen inschatting maken.	
112	Annex 3	2.1	U geeft aan dat u 'ten opzichte van de huidige situatie' behoefte heeft aan een 'menukaart' van locatieafhankelijke oplossingen. Klopt het dat binnen de huidige werkwijze geen sprake is van een menukaart en dat er sprake is van een 'one size fits all' benadering?	Huidige werkwijze is niet relevant voor deze uitvraag.	
113	Annex 3	2.1	U geeft aan dat het niet is toegestaan om gebruikte onderdelen te koop aan te bieden, tenzij het gaat om een 'eerder bij deze opdracht geleasede camera unit'. Wij zijn van mening dat dit uitsluitend en alleen een voordeel biedt aan de huidige ON en derhalve in strijd is met het principe van 'level playing field' voor alle gegadigden. Wij verzoeken u om een oplossing te creëren waar alle gegadigden gelijkwaardig van profiteren. Graag uw toelichting.	De "tenzij het gaat om een eerder bij deze opdracht gereleasede camera unit" verwijst naar camera units geleased tijdens de <u>nieuwe</u> overeenkomst/opdracht, niet naar de huidige opdracht. Daarmee is er geen sprake van voordeel voor huidige ON. Alle units onder de nieuwe opdracht/overeenkomst dienen dus bij initiële aanvraag nieuw te zijn. Wanneer ProRail in overleg met ON overgaat van lease van een unit naar overname tegen gereduceerd tarief, is er sprake van overname van "gebruikte" onderdelen.	
114	Annex 3	2.2	U geeft aan: 'de configuratie van o.a. het netwerk (modem etc.) en de industriële PC kan OG voorbereiden voordat deze 'het veld' in gaat.' Bedoelt u hiermee te zeggen dat dit voor ON een optie is, of is dit de vereiste werkwijze?	Het is een vereiste dat ON de camera unit samenstelt, configureert en instelt zodat deze operationeel wordt. ProRail wenst een vlekkeloze overdracht van ON naar ProRail/systemintegrator. Afspraken hierover worden verder in het DAP uitgewerkt.	
115	Annex 3	2.2	U geeft aan: 'De benodigde instructies en enkele licenties zoals Windows en Genetec worden door OG aan ON verstrekt na definitieve gunning'. Zijn aan het gebruik van de verstrekte licenties voor ON kosten verbonden?	De genoemde licenties worden door ProRail aan ON geleverd zonder kosten voor ON. Kosten voor licenties die niet genoemd zijn, zijn voor rekening van ON.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
116	Annex 3	3.1	U geeft aan: 'Daarnaast dient ON op locatie de regie op zich te nemen voor de door haar te verrichten werkzaamheden. Denk aan toegangsverlening, toezicht houden en veiligheid, evt. benodigde coördinatie met installateur van de vaste voeding en met andere bekende partijen zoals system integrator, aankondiging/melding van werkzaamheden op locatie, etc.' Mag ON ervan uitgaan dat voor elke locatie die in aanmerking komt voor de uitgevraagde dienstverlening bekend is welke partijen verantwoordelijk zijn voor toegang, voeding et cetera en dat deze gegevens altijd up-to-date beschikbaar zijn voor ON?	ProRail zal eventueel van toepassingzijnde gegevens bij ON aanleveren.	
117	Annex 3	3.2	U geeft aan dat ON gebruik moet maken van de door OG ITSM-tool. Kunt u een document delen waarin de technische en functionele specificaties van deze tool uiteengezet worden?	Na definitieve gunning zal documentatie over de ITSM-tool gedeeld worden.	
118	Annex 3	3.2	Zijn er voor ON kosten verbonden aan het (verplichte) gebruik van de ITSM-tool?	Er zijn geen kosten voor ON voor het gebruik van de ProRail ITSM-tool.	
119	Annex 3	3.3	U geeft aan de ON dient te bevestigen dat camera units volledig op Prorail grond geplaatst zijn. Mag ON ervan uitgaan dat OG ondubbelzinnige informatie verstrekt over de eigendomssituatie van de locaties? Met andere woorden: kan OG altijd exact aangeven wat wel en wat niet in eigendom is van Prorail?	Ja.	
120	Annex 3	3.3	U geeft aan: 'De locaties waar OG camera units wenst te plaatsen zijn niet in alle gevallen bereikbaar voor een vrachtwagen met kraan.' Kunt u wat voorbeelden geven van locaties waar dit niet mogelijk is? Voor welke oplossingen wordt nu gekozen? Mag ON ervanuit gaan dat op locaties die niet toegankelijk zijn voor een vrachtwagen, er wel sprake is van een verharde of onverharde weg waarover gemotoriseerd transport (anders dan met een vrachtwagen) mogelijk is?	ProRail wil bij inschrijvers duidelijk maken dat de gekozen oplossing ook op alternatieve wijze geplaatst moet kunnen worden. In veruit de meeste gevallen zijn de locaties bereikbaar voor in ieder geval een werkbus + aanhanger. In enkele gevallen is het niet mogelijk om tot aan de gewenste locatie te komen met gemotoriseerd transport. ON zou er in deze gevallen voor kunnen kiezen om de camera unit ter plekke op te bouwen uit enkele losse onderdelen.	
121	Annex 3	3.3	U geeft aan: 'Tijdens het plaatsen van de camera unit dienen de camera's conform het plaatsingsformulier opgehangen en gericht te worden. In overleg met SMR/CRR wordt de definitieve kijkrichting en beelduitsnede afgestemd.' Impliceert dit dat ON ervanuit mag gaan dat 1: locaties vooraf bezocht zijn door OG 2. plaatsing redelijkerwijze mogelijk is 3. vooraf bekend is in hoeverre de locatie bereikbaar is voor welk type transport 4. verdere relevante info die van belang is voor een succesvolle plaatsing vooraf bekend is voor ON?	Zie Annex 3.10 voor procesflow van plaatsingsproces. ON kan er niet vanuit gaan dat de locaties vooraf door OG bezocht zijn. Het is uiteindelijk aan ON om, bijvoorbeeld d.m.v. Railmaps, de haalbaarheid van de locatie, montagevorm en meest geschikte vorm van transport te bepalen.	
122	Annex 3	3.3	U geeft aan: 'ON dient na het plaatsen van de camera unit ook één of meerdere bordjes op te hangen waarop cameratoezicht in de omgeving wordt aangekondigd.' Geeft OG aan waar de bordjes geplaatst dienen te worden? Is dit altijd op terrein dat eigendom is van OG? Indien dat niet het geval is, is er dan ook toestemming nodig van derden die door OG geregeld wordt?	Bordjes dienen in de omgeving van de uiteindelijke plaatsingslocatie opgehangen te worden aan bijvoorbeeld een hekwerk op ProRail grond.	
123	Annex 3	3.3	U geeft aan: 'OG is verantwoordelijk voor de levering van deze bordjes aan ON.' Zijn er voor ON kosten verbonden aan het verkrijgen van deze bordjes?	Nee.	
124	Annex 3	3.8	U geeft aan: 'Probleemanalyse en -beheer van software van de camerasystemen en firmware camera's wordt verricht door de OG. Uiteraard wordt advies van ON hierbij gevraagd.' U maakt een onderscheid tussen probleemanalyse van de hardware en van de software: hardware ligt bij ON en software bij OG. Kunt u aangeven wat de reden is voor dit onderscheid?	Beheer van deze software ligt bij de systemintegrator. Beheer van de hardware ligt bij ON.	
125	Annex 3	3.9.1	In de tabel geeft u aan welke items geleverd worden door OG aan ON. Moet ON in haar aanbieding deze leveringen beprijken, of neemt OG de kosten voor deze leveringen voor haar rekening?	Nee, de door OG te leveren items zijn ook voor rekening van OG. Deze hoeven dus niet in de aanbieding te worden beprjisd.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
126	Annex 3	3.10	U geeft aan dat ON initiële aanschaf van voorraden financiert en dat bij koop afrekening plaatsvindt. Kunt u op voorhand al aangeven of uw voorkeur uitgaat naar koop of lease van de gevraagde hardware of in welke verhouding u verwacht gebruik te maken van lease en/of koop?	De voorkeur gaat uit naar koop, een inschatting van de verwachte verhouding is af te lezen in de aanbestedingsbegroting.	
127	Annex 3	3.12	Werken alle genoemde partijen waarmee ON in aanraking kan komen met ITSM?	Nee, niet allemaal.	
128	Annex 3	3.14	Klopt de aanname dat er geen sprake zal zijn van vrijwillige of verplichte overname van hardware van de bestaande aanbieder?	Dit klopt.	
129	Annex 3.1	4.1	Bij D. zegt u 'Idem A, echter geleased'. Kunnen we aannemen dat varianten B en C ook geleased zouden kunnen worden?	Nee, variant B en C worden niet geleased.	
130	Annex 3.1	4.6	U geeft aan dat de zelfstandige energievoorziening van de MCU emissieloos dient te zijn. U sluit daarbij dieselaggregaten et cetera uit. Wij gaan ervan uit dat een brandstofcel is toegestaan (want	Dat klopt, brandstofcellen zijn toegestaan.	
131	Annex 3.1	5.1	Bedoelt u hiermee ook te zeggen dat de mast niet hoger mag zijn dan 4,5 meter of mag de camera niet hoger hangen dan 4,5 meter?	Mast mag niet hoger zijn dan 5 m gemeten van het grondoppervlak. Eis 5.1 wordt hierop uitgebreid.	T-PvE eis 5.1 uitgebreid
132	Annex 3.1	5.17	U geeft aan: 'De Camera Unit dient te zijn opgebouwd uit materialen, bouwstoffen, onderdelen en apparatuur voorzien van CE-markering'. Conform wet- en regelgeving moet ook de combinatie van mast en alle onderdelen voorzien van een eigen CE-markering. ON neemt aan dat dit ook een vereiste is?	ProRail conformeert zich naar vigerende wet- en regelgeving. Voor het samenstel van de componenten van deze aanbesteding is geen CE-markering noodzakelijk.	
133	Annex 3.1	6.2	U zegt: 'de ontwikkeling van de camera's vindt aantoonbaar plaats in een NAVO-land'. Wat verstaat u onder 'ontwikkeling'? Stelt u ook eisen aan het land waarin de productie en/of assemblage plaats vindt?	Onder ontwikkeling verstaan wij alle noodzakelijke fases op hard- en software gebied om uiteindelijk tot een productierijp product te komen. Aan de locatie van productie en/of assemblage stellen wij geen verdere eisen.	
134	Annex 5.1	Cel G41	U gebruikt in deze cel het getal 14760 (maanden?). Hoe is dit getal tot stand gekomen?	Op basis van de verwachte afname in units en periodes.	
135	Annex 5.1	Cel G35	U gebruikt in deze cel het getal 360 (maanden?). Hoe is dit getal tot stand gekomen?	Op basis van de verwachte afname in units en periodes.	
136	Annex 3	2.1	Heeft u specifieke wensen betreffende het bijhouden van de administratie (CMDDB)? Hoe dient dit geadministreerd te worden? Graag uw toelichting.	Ja, zie vraagspecificatie. Afspraken m.b.t. het invullen van de CMDDB worden in afstemming met OG na gunning vastgelegd in het DAP.	
137	Annex 3	2.1	U spreekt over eventuele afwijkende behuizingen voor onopvallende camera units. Kunt u daar meer informatie over delen m.b.t. materialen, grootte, vorm etc?	Niet concreet, denk aan objecten/kasten die vaker gebruikt worden in de spooromgeving. Deze zullen altijd in overleg tot stand komen.	
138	Annex 3	2.1	ON adviseert OG voor de beste oplossing. Is het verplicht om iedere locatie te schouwen alvorens te adviseren of voorziet OG de ON van gedetailleerde informatie m.b.t. de locatie?	Nee, niet verplicht.	
139	Annex 3	3.3	De voorgenomen inzet van de camera's langs het spoor, wat is de minimale vereiste afstand tussen de locatie van plaatsing van een MCU en het daadwerkelijke spoor?	Uitgangspunt is dat de camera unit wordt geplaatst buiten veiligheidszone C (veiligheidszone C conform het VVW).	
140	Aanbestedingsbegroting	X	Kan er toelichting worden gegeven op de spreadsheet Aanbestedingsbegroting? Want er zijn geen formules gevonden in de spreadsheet. Dit betekent dat alle waarden handmatig zijn ingevuld of vooraf berekend en vervolgens als statische waarden in het document zijn geplaatst. Op basis van de analyse van de Aanbestedingsbegroting en de context rond regel 35 en kolom G (360), kan ik het volgende concluderen: de omschrijving bij Variant D vermeldt: "levering + plaatsing (inclusief beheer) – leaseprijs per maand incl. vervanging". Dit suggereert dat het hier gaat om een leaseconstructie, waarbij de kosten per maand worden berekend. Dit getal wordt vermeld bij "losse mast - autonoom" onder Variant D. In regel 32 wordt kolom G omschreven als "Hoeveelheid (maanden)". 360 maanden = 30 jaar, wat zeer onwaarschijnlijk is als looptijd.	Aantallen zijn op basis van de verwachte afname in aantallen en tijd. Het getal 360 is tot stand gekomen door het aantal maanden te vermenigvuldigen met het aantal camera units.	
141	Aanbestedingsbegroting	X	Kunt u een inschatting geven van de verhouding tussen koop en lease? Hoe ziet bijvoorbeeld de verdeling tussen koop en lease eenheden in de eerste 250 camera-units er uit?	Een inschatting van de verhouding is terug te vinden in de aanbestedingsbegroting. ProRail geeft de voorkeur aan koop.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
142	Annex 3.1	Eis 8.5	Indien sommige beheertaken niet via standaard Genetec-functionaliteiten mogelijk zijn, moet de opdrachtnemer een Genetec Plug-in leveren (eis 8.5) om deze taken toch uit te voeren. Kan dit toegelicht worden? Wie draagt de integratiekosten? U vraagt immers om via Genetec deze functionaliteiten te leveren, maar als dat niet kan moet de opdrachtnemer een Genetec Plug-in leveren? Graag uw	Eis 8.5 is volgens ons duidelijk. ON levert de plugin en draagt daarmee ook de bijkomende kosten	
143	Annex 3.1	Eis 9.6	In eis 9.6 staat dat gegevenstransport voor beheer beperkt is tot max. 50 MB per beheeractiviteit. Dit suggereert dat updates of diagnostische gegevens via een beveiligd mobiel netwerk worden verstuurd, maar zonder externe toegang tot de camera-units. Betekent dit dat bij storingen er verwacht wordt dat er ten aller tijde een monteur ter plaatse is?	Eis komt te vervallen. T-PvE wordt aangepast	T-PvE eis 9.6 vervallen
144	Annex 3.1	9	ProRail levert zelf een mobiele databundel en SIM-kaart (eis 8.8), dus alle dataverbindingen verlopen via het ProRail-netwerk. Is er specifiek nagedacht over de hoeveelheid data die vereist is om beelden 24/7 beschikbaar te krijgen in de SMR?	ProRail is bekend met deze manier van werken en heeft daar dus over nagedacht.	
145	Annex 3.1	9	Wie draagt verantwoordelijkheid voor het niet hebben van dekking?	De door ProRail gecontracteerde Netwerkprovider is verantwoordelijk voor het beschikbaar maken van de mobiele netwerkverbinding. ON is verantwoordelijk voor adequate middelen om verbinding te maken met het mobiele netwerk zoals bijvoorbeeld antennes en 4G/5G modems, instellingen.	
146	Annex 3.1	9	Is de kaart specifiek van een provider? Of maakt ProRail gebruik van roaming?	Ja, deze is specifiek van een provider, momenteel KPN. ProRail maakt geen gebruik van roaming.	
147	Annex 3.1	9	Er wordt waarschijnlijk geen gebruik gemaakt van een VPN naar het netwerk van de opdrachtnemer. In plaats daarvan worden beheeractiviteiten uitgevoerd binnen het beveiligde ProRail-netwerk, via het Genetec Security Center, specifieke plug-ins, en/of een beperkte mobiele verbinding voor gegevensoverdracht. Hoe wordt de integratie met het Genetec-platform en ProRail's Smart Monitoring Room (SMR) vormgegeven? En hoe kunnen wij dan vervolgens toegang verkrijgen tot het netwerk van de mobiele cameramasten als een VPN niet is toegestaan?	Zie eis 9.7	
148	Annex 3.7	Algemeen	Welke eisen stelt ProRail aan de lokale data-opslag van camera-units en welke encryptie- en beveiligingsprotocollen moeten worden	Volgens ProRail staat dat voldoende omschreven in de eisen	
149	Annex 3	2.1	Indien de masten in de vorige tender door ProRail zijn aangeschaft, mag de nieuwe opdrachtnemer deze materialen gedeeltelijk hergebruiken in het kader van duurzaamheid (paragraaf 2.4.1 Aanbestedingsleidraad)? Zo ja, uit welke onderdelen bestaan de	Er zijn geen masten in de vorige tender aangeschaft. Er zijn dus geen materialen om te hergebruiken voor de nieuwe opdrachtnemer.	
150	Leidraad	5.6	U geeft aan dat er bij elkaar opgeteld op G1, G2 en G3 maximaal 60% kwaliteitskorting wordt gegeven (25+30+5%) met bij elkaar opgeteld maximaal 11.700.000 (= 60% van de initiële contractwaarde). Kunt u bevestigen dat dit in mindering wordt gebracht op de unieke inschrijfprijs van de inschrijver op het prijzenblad?	Dit is correct.	
151	Leidraad	5.6	Kunt u bevestigen dat het maximale bedrag waarvoor inschrijver inschrijft €19.500.000 is (volgens de aanbestedingsbegroting)?	De €19.500.000 is de maximale (initiële) contractwaarde, geen plafondbedrag voor de inschrijving. Dit betekent dat de totale inschrijfsom hoger kan zijn dan €19.500.000, echter zou dit betekenen dat ProRail gedurende de contractperiode minder units en diensten kan afnemen dan gewenst en verwacht.	
152	Annex 5.1 - Aanbestedingsbegroting		In de leidraad wordt gesproken over het leveren van ca. 300 camera-units. Kunt u in deze fase al nader specificeren om hoeveel mobiele camera-units het per type (A, B, C1, C2 en D) gaat? Indien dit niet mogelijk is, kunt u dan per type aangeven wat de huidige verdeling in aantallen en/of percentages is?	In de aanbestedingsbegroting is een geschatte verhouding opgenomen. Specifieker kunnen we deze verdeling momenteel nog niet maken.	
153	Aanbestedingsbegroting / Scope leidraad		Hoe beoordeelt u de mobiliteit van de camera-units? In de scope van de opdracht heeft u het over mobiele camera-units, met de nadruk op "mobiel". Echter herleiden wij uit de stukken dat de camera-units zelden worden verplaatst. Kunt u specificeren in hoeverre de mobiliteit onderdeel uitmaakt van de beoordeling?	De exacte invulling van de 'mobiliteit' laat ProRail over aan ON zolang voldaan kan worden aan alle gestelde eisen en voorwaarden.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
154	Algemeen		Aangezien het huidige contract afloopt, zijn de mobiele camera-units uit het vorige contract eigendom van ProRail of worden deze afgevoerd door de huidige leverancier? Kan gegadigde uitgaan van een volledig nieuwe scope?	De mobiele camera's uit de huidige opdracht zijn geen eigendom van ProRail en zullen dus vervangen dienen te worden voor de nieuwe opdracht. Dat betekent inderdaad dat de huidige units verwijderd zullen worden door de huidige leverancier.	
155	Leidraad	Subgunnings-criteria 3: CO2-ambitieniveau	Is de hoeveelheid CO2 productie een criterium? De 5 niveaus van ambitie zeggen in feite niets over de daadwerkelijk behaalde resultaten rondom de CO2 productie.	Nee, het gunningscriterium betreft het CO2 ambitieniveau van de CO2-prestatieladder en niet de hoeveelheid CO2 productie. Naar aanleiding van uw vraag heeft ProRail in de aangepaste versie van de aanbestedingsleidraad de 5 ambitieniveaus op projectniveau opgenomen. Per abuis waren die in de eerste versie niet opgenomen.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
156	Bijlage 10.1	Eis 5.3	U geeft aan dat de behuizing niet meer dan een meter boven het spoor mag uitsteken. Deze eis is echter niet marktconform en sluit daarmee een zeer groot deel van de mobiele camera-units van de markt uit. Volgens artikel 1.10 van de Aanbestedingswet 2012 dienen de gestelde eisen, voorwaarden en criteria in een redelijke verhouding te staan tot het voorwerp van de opdracht. Daarnaast benadrukt de Gids Proportionaliteit dat de keuzes van een aanbestedende dienst en de eisen en voorwaarden die hij stelt bij een aanbesteding in redelijke verhouding moeten staan tot de aard en omvang van de aan te besteden opdracht. In lijn met deze regelgeving verzoeken wij u deze eis te heroverwegen of te laten vervallen om een eerlijke en brede marktwerking te waarborgen	De in 5.3 genoemde eis komt voort vanuit regelgeving (zichtlijnen) rondom het spoor, ProRail gaat dus niet akkoord met het laten vervallen van deze eis.	
157	Algemeen		Is het verbruik van methanol gedurende onze dienstverlening een beoordelingscriterium voor u? Zo ja, kunt u specificeren hoe u dit criterium beoordeelt?	De exacte invulling van het operationeel houden van de autonome energievoorziening zal afhangen van de gekozen systeemopzet. ProRail laat de exacte invulling hiervan over aan ON zolang voldaan kan worden aan alle gestelde eisen en voorwaarden. Het verbruik an sich is dus geen los beoordelingscriterium.	
158	PvE	Eis 5.12 en 5.13	Is het lakwerk een absolute vereiste voor u? Zo ja, kunt u toelichten waarom dit een harde eis is? Verzinken biedt al een duurzamere en kwalitatief goede oplossing, zowel op het gebied van levensduur als onderhoud. Wij vragen dan ook om enkel verzinken aan te houden. Gaat u hiermee akkoord?	De eis tav lak- en poedercoat is tweeledig: de visuele uitstraling (huisstijl) van het object op ProRail terrein en het feit dat zink en koper (afkomstig van bijv de bovenleiding) slecht samengaan ihkv galvanische corrosie. ProRail gaat dus niet akkoord.	
159	Leidraad. Eis 5: Technische en organisatorische bekwaamheid, ervaring		U heeft het hier over "minimaal 50 voertuigen". Begrijpen wij het goed dat het hier moet gaan over 50 mobiele camera-units? Zo niet, heeft dit dan te maken met uw vorige aanbesteding met betrekking tot het verwisselen van de mobiele accu's?	Zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
160	Leidraad, Sub gunnings-criteria 3: CO2-ambitieniveau		U geeft aan: "De vijf ambitieniveaus waarop kan worden ingeschreven zijn opgenomen in het handboek CO2-prestatieladder 3.1 (zie: www.co2-prestatieladder.nl/nl/handboek)." Begrijpen wij het correct dat u met de vijf ambitieniveaus doelt op de vijf treden van de MVO-prestatieladder? Zo niet, kunt u nader specificeren wat de vijf ambitieniveaus precies inhouden?	Zie het antwoord op vraag 155.	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0
161	Bijlagen onderste figuur op p. 15.		Hoe hoog ligt het spoor (gemiddeld) ten opzichte van de positie van de mobiel camera-unit? Hierbij doelen wij op de twee vraagtekens in de tekening. Dit heeft een groot invloed op ons aanbod van mobiele camera-units.	Dit kan varieëren, zie ook eis 5.3 waarin een verruiming van hoogte is aangegeven. Zie ook antwoord op vraag 156.	
162	Algemeen		In hoeverre verschilt het lastenboek van vijf jaar geleden ten opzichte van deze aanvraag?	ProRail begrijpt deze vraag niet. Deze aanbesteding staat los van enige vorige aanbestedingen.	
163	Algemeen		Begrijpen wij het correct dat in de huidige situatie de batterijen van de mobiele camera-units worden gewisseld om deze op te laden?	De huidige situatie is niet relevant voor deze aanbesteding. Het is aan ON een autonome energievoorziening te ontwerpen waarmee aan de beschikbaarheidseisen wordt voldaan.	
164	Aanbestedingsleidraad	3.2 Planning	Gezien de omvang van de documentatie en korte doorlooptijden in de planning verzoeken wij de aanbestedende dienst om in de tweede vragenronde ook nieuwe vragen toe te staan. Dit stelt ons in staat om een zorgvuldiger beeld te krijgen van de uitvraag. Gaat de aanbestedende dienst hiermee akkoord? Indien dit niet mogelijk is, zouden wij graag een toelichting ontvangen.	Hiermee gaan we akkoord	Aanbestedingsleidraad Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding_V.2.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
165	Aanbestedingsleidraad	3.2 Planning	Gelet op de voorjaarsvakanties, die respectievelijk in regio Noord starten op 15 februari en in regio Midden en Zuid eindigen op 2 maart, verzoeken wij de aanbestedende dienst de deadline voor het stellen van vragen in de tweede vragenronde te verplaatsen naar 7 maart. Dit impliceert tevens dat de opvolgende deadlines overeenkomstig opschuiven.	Hiermee gaan we niet akkoord	
166	Aanbestedingsleidraad	4.5 Geschiktheidseisen Eis 5	'Inschrijver toont door middel van één referentie aan aantoonbare ervaring te hebben met het leveren, inbouwen, integreren en beheren van een ritregistratiesysteem (bestaande uit zowel een voertuigvolgsysteem als berijders-identificatie) voor minimaal 50 voertuigen, waarbij de voertuigen waarin het systeem is ingebouwd gevolgd kunnen worden en de locatie vastgesteld kan worden.' Deze eis lijkt betrekking te hebben op een andere aanbesteding gelet deze aanbesteding geen betrekking heeft op inbouwen, integreren en beheren van ritregistratiesystemen in voertuigen. Kunt u deze eis laten vervallen?	Zie het gestelde antwoord op vraag 1.	
167	Annex 3.11 - Product specificatie camerasystemen (SPC00278-V002)	6.1	In o.a. Annex 3.11 - Product specificatie camerasystemen (SPC00278-V002) wordt verwezen naar het document OVS00021 als referentie voor ontwerp-, installatie- en acceptatievoorschriften met betrekking tot camerasystemen. Dit document is echter niet als bijlage meegeleverd bij de aanbestedingsdocumenten. Wij verzoeken ProRail om OVS00021 beschikbaar te stellen. Aangezien OVS00021 bepalend is voor de specificaties en richtlijnen waaraan de camera's (behuizingen) moeten voldoen, is dit document noodzakelijk om een correcte beoordeling te maken van de conformiteit van onze apparatuur met de gestelde eisen.	Het technisch PvE is leidend. SPC00278 is voor deze uitvraag enkel van toepassing voor het type camera's en is toegevoegd specifiek voor hoofdstuk 4. OVS00021 is niet van toepassing voor het in deze opdracht gevraagde camerasysteem.	
168	Annex 3.11 - Product specificatie camerasystemen (SPC00278-V002)	6.2 – Specifiek EoY	In sectie 6.2 van Annex 3.11 wordt vermeld dat ProRail in publiek toegankelijke gebieden op stations en perrons een aparte camerabehuizing voorschrijft. Wij verzoeken om bevestiging of deze verplichting alleen de huidige situatie beschrijft, of dat deze bepaling ook in deze aanbesteding als een harde eis geldt voor de te plaatsen camera's. Indien dit inderdaad een verplichte eis is, ontvangen wij graag inzicht in het aantal en de specifieke locaties waar de EoY-behuizing vereist is. Dit is essentieel om de impact op de inschrijving correct in te schatten.	De EoY behuizing is niet van toepassing voor deze aanbesteding.	
169	Annex 3.11 - Product specificatie camerasystemen (SPC00278-V002)	6.2 – Specifiek EoY	Wij verzoeken ProRail om aan te geven welke leverancier(s) momenteel de EoY-behuizing levert of geleverd heeft, en of deze behuizing breed beschikbaar is voor inschrijvers binnen deze aanbesteding. Daarnaast merken wij op dat als de EoY-behuizing een verplichte eis is en slechts beperkt leverbaar blijkt, dit oneerlijke concurrentie kan veroorzaken, waarbij alleen partijen die al toegang hebben tot deze behuizing een realistische inschrijving kunnen doen. Indien de EoY-behuizing een harde eis is, ontvangen wij graag informatie over de leveringsmogelijkheden en beschikbaarheid, zodat alle inschrijvers onder gelijke voorwaarden kunnen opereren.	De EoY behuizing is niet van toepassing voor deze aanbesteding	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
170	Annex 3.11 - Product specificatie camera'systemen (SPC00278-V002)	Annex 3.11 - Product specificatie camera'systemen (SPC00278-V002) 6.1 - Algemeen	In sectie 6.1 van Annex 3.11 wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende typen camerabehuisingen, maar het is niet duidelijk waarom ProRail dit onderscheid maakt. Mogelijk wordt dit nader toegelicht in OVS00021, maar aangezien dit document niet beschikbaar is binnen de aanbestedingsstukken, kunnen wij dit niet verifiëren. Wij verzoeken ProRail daarom om toe te lichten wat de reden is achter dit onderscheid en of de genoemde vormfactoren als een harde eis worden gesteld, of dat deze slechts als voorbeeld worden genoemd. Indien de vormfactor verplicht is, ontvangen wij graag inzicht in de technische motivatie en de onderliggende eisen waaraan een alternatieve behuizing zou moeten voldoen.	Eis rondom vormfactor is niet van toepassing, EoY niet van toepassing (zie antwoord vraag 167). Een vandalisme-bestendige camerabehuizing is voldoende. Zie ook eis 6.1.	
171	Aanbestedingsleidraad, Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting	5.3	De fictieve korting is berekend op basis van de initiële contractwaarde van €19.500.000,-, inclusief onvoorziene kosten. De aanbestedingsbegroting is opgesteld op basis van de totale duur van de overeenkomst, inclusief de optionele verlengingen. Aangezien de initiële waarde doorgaans wordt berekend over de vaste looptijd van vier (4) jaar, verzoeken wij u de kosten in de aanbestedingsbegroting exclusief de optionele verlengingen aan te nemen.	Wij gaan hiermee niet akkoord, we gaan uit van de totale maximale looptijd van de overeenkomst.	
172	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting	Cel G35	Variant D telt 360 maanden een autonoom systeem op basis van lease. Kan de aanbestedende dienst aangeven met hoeveel autonome systemen is gerekend?	Zie antwoord vraag 70 voor uitgangspunten.	
173	Annex 3.1 - Programma van Eisen (PvE) & Annex 3.11 - Product specificatie camera'systemen (SPC00278-V002)	6.1 - Algemeen	In Annex 3.1 wordt expliciet gesteld dat de camera's en objectieven voorzien moeten zijn van een CS-mount. Deze eis is gangbaar voor vaste (full body) camera's, maar komt zeer beperkt voor bij PTZ-camera's. Hierdoor wordt het aanbod van geschikte PTZ-camera's aanzienlijk beperkt, te meer wanneer deze ook moeten voldoen aan alle overige eisen en standaarden die in de aanbesteding zijn opgenomen. Daarnaast heeft deze eis een directe impact op een groot deel van de leverantie. Hoewel het technisch mogelijk kan zijn om een PTZ-camera te leveren die voldoet aan bijvoorbeeld eis 6.28, door gebruik te maken van een geschikt en wisselbaar objectief, blijft het aantal beschikbare producten uiterst beperkt. Wij verzoeken ProRail om deze eis te laten vervallen.	Eis is niet van toepassing.	
174	Aanbestedingsleidraad	5.7	Subgunningscriteria 1 mag maximaal uit 6 enkelzijdig A4's inclusief bijlagen bestaan. Klopt het dat het technisch ontwerp met een beschrijving van alle componenten (etc.) binnen deze 6 pagina's moet passen?	Dit is correct.	
175	Annex 3 - Vraagspecificatie	3.1	ProRail heeft momenteel op circa 250-275 plekken in Nederland autonome mobiele camera-units staan. Gelezen onder 3.1 dat er op een groot aantal locaties de camera-units omgewisseld moeten worden, impliceert dit dat niet alle 250-275 plekken omgewisseld zullen worden. Kunt u aangeven wat er met de locaties gebeurt waarbij de camera-units niet omgewisseld hoeven te worden?	ProRail wenst (mobiel) cameratoezicht te hebben op die locaties waar het op dat moment de grootste toegevoegde waarde heeft. Er wordt dan ook continue geherprioriteerd tussen verschillende locaties. Alle units onder het huidige contract worden verwijderd.	
176	Annex 3 - Vraagspecificatie	2.1	ProRail heeft momenteel op circa 250-275 plekken in Nederland autonome mobiele camera-units staan. Is het mogelijk om de exacte posities van deze locaties te ontvangen?	Dit is niet mogelijk.	
177	Annex 3.11 - Product specificatie camera'systemen (SPC00278-V002)	Eis 12.5 en 12.6	In Annex 3.11, eis 12.5 stelt dat de scherpte-instelling van de full-body camera met de hand ingesteld moet kunnen worden. Tegelijkertijd wordt in wens 12.6 aangegeven dat de scherpte-instelling van de full-body camera op afstand instelbaar moet zijn. Kan ProRail bevestigen of, indien wordt voldaan aan wens 12.6 (scherpte-instelling op afstand instelbaar), de verplichting uit eis 12.5 (handmatige scherpstelling) nog steeds van kracht blijft? Wij verzoeken ProRail om duidelijkheid te geven of deze eisen naast elkaar blijven gelden, of dat het voldoen aan wens 12.6 de noodzaak van eis 12.5 vervangt.	Dat kan ProRail bevestigen. Voldoen aan eis 12.6 is voldoende, eis 12.5 is niet van toepassing.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
178	Annex 3 - Vraagspecificatie - 3	Eisen aan dienstverlening	Beschouwt ProRail schade door molest of andere oorzaken buiten de invloedssfeer van ON als overmacht? Kan ProRail daarom bevestigen dat herstel en eventuele bijkomende kosten onder haar verantwoordelijkheid vallen en als meerwerk worden vergoed?	Alle correctieve onderhoudswerkzaamheden zijn voor rekening van ON. Vervanging van materiaal/onderdelen zijn voor rekening van OG indien er sprake is van externe oorzaak (bijvoorbeeld vandalisme).	
179	Bijlage 8 - Raamovereenkomst leveringen en diensten (concept)	Artikel 5.3	Kunt u toelichten bij welke partijen ProRail de in artikel 5.3 bedoelde deelopdrachten kan onderbrengen?	Voor zover het de vragensteller betreft staan de situaties waarin zich dit voor kan doen omschreven in artikel 5.3 raamovereenkomst.	