

Algemene vragenlijst

ProRail

Aanbesteding: Landelijk - Mobiele camera units Incidentenbestrijding
Datum: 11-03-2025
Versie: V1.0
Gegadigde: Allen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	nota van inlichtingen	NvI 1 - 1	ProRail introduceert een nieuwe geschiktheidseis. Die houdt in dat er een landelijk dekkende serviceorganisatie moet zijn voor ten minste 50 camera-units. Mag hiervoor gebruik worden gemaakt van referenties van verschillende opdrachtgevers die samen opgeteld komen tot minimaal 50 camera-units?	Zoals in de leidraad staat aangegeven is het toegestaan om referenties van meerdere opdrachtgevers te combineren, mits deze gezamenlijk aantonen dat de inschrijver beschikt over de vereiste capaciteit en ervaring met het beheren van ten minste 50 camera-units binnen een landelijk dekkende serviceorganisatie. De inschrijver dient daarbij duidelijk te maken hoe deze referenties gezamenlijk voldoen aan de gestelde eis.	
2	Nota van inlichtingen	NvI 1 - 1	ProRail introduceert een nieuwe geschiktheidseis. Is ProRail zich ervan bewust dat dit neerkomt op een wezenlijke wijziging van de opdracht en dat dit niet via een nota van inlichtingen mag? Strikt genomen mag een nieuwe geschiktheidseis alleen door middel van een nieuwe aanbestedingsprocedure worden geïntroduceerd. Het minste wat ProRail zou moeten doen is een nieuwe inschrijvingstermijn in acht nemen, dus opnieuw ten minste veertig dagen, na een rectificatie op TenderNed. Kan ProRail bevestigen dat zij vanwege deze nieuwe ervaringseis een nieuwe inschrijvingstermijn start, althans de inschrijvingstermijn verlengt met ten minste veertig dagen? Zo nee, kan ProRail dan onderbouwen waarom niet en met hoeveel dagen de lopende inschrijvingstermijn dan wel proportioneel wordt verlengd?	ProRail bevestigt uw verzoek niet, vanwege het volgende. De wijziging betrof een correctie van een geschiktheidseis wat inderdaad een wezenlijke wijziging met zich meebrengt. De wijziging is middels een rectificatie op 10-02-25 volgens het proces van TenderNed al doorgevoerd, waarbij de volledige markt weer op de hoogte wordt gesteld van de wijziging. De termijn van 10-02-25 t/m de uiterste termijn van inschrijving (24-03) betreft ook <i>na rectificatie</i> met 43 kalenderdagen en voldoet daarmee nog steeds aan de geldende aanbestedingsregels. ProRail acht een aanvullende verlenging van de inschrijvingstermijn niet noodzakelijk, aangezien inschrijvers voldoende tijd hebben gehad om vragen te stellen en een inschrijving te doen.	
3	Nota van inlichtingen	NvI 1 - 32	ProRail introduceert hier het beoordelingselement "meerwaarde". Dit begrip is uitgewerkt in de aanbestedingsstukken. Kan ProRail toelichten wat meerwaarde is? Wat / welk document neemt ProRail als ijkpunt om te bepalen of er sprake is van meerwaarde? Wanneer is de meerwaarde in de woorden van ProRail "aantoonbaar"?	De term 'meerwaarde' betreft uitdrukkelijk geen nieuw beoordelingselement, maar een term ter toelichting op een onderdeel van de score "uitstekend" te weten: "De uitwerking bevat elementen, voorstellen die verdiepend / vernieuwend zijn / leiden tot nieuwe inzichten op de vraagstelling voor ProRail." In de antwoorden op de vragen 32 en 33 in de eerste Nota van Inlichtingen is toegelicht wanneer sprake is van een score "uitstekend"; daar is tevens toegelicht wat ProRail als minimum/ijkpunt neemt. Uit de scoretabel volgt dat een "uitstekend" wordt toegekend wanneer sprake is elementen of voorstellen die verdiepend, dan wel vernieuwend zijn of leiden tot nieuwe inzichten ten opzichte van de vraagstelling. Het bieden van elementen of voorstellen die verdiepend zijn, dan wel vernieuwend zijn of leiden tot nieuwe inzichten <i>ten opzichte van de vraagstelling</i> staat voor ProRail gelijk aan 'meerwaarde' bovenop hetgeen is gevraagd (met andere woorden: 'ten opzichte van de vraagstelling'). "Aantoonbaar" betekent in dit kader dat de inschrijver met concrete onderbouwing of resultaten e.e.a. aantoont.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
4	Nota van inlichtingen	Nvl 1 - 45 - 46	ProRail wijst het verzoek om de CO2-prestatieladder te schrappen af. ProRail wijst ook het verzoek om hiervoor een level playing field te creëren af. ProRail gaat in de toelichting daarop echter voorbij aan de kern van het argument dat de certificering in verband met de CO2-prestatieladder geen relevantie heeft voor de manier waarop een opdracht wordt uitgevoerd. De certificering ontvangt een ondernemer namelijk op ondernemersniveau voor alle activiteiten van de ondernemer in verband met het verminderen van uitstoot. De certificering als zodanig heeft ook niets te maken met de manier waarop de ondernemer de concreet aanbestede opdracht uitvoert. De certificering in verband met de CO2-prestatieladder is dus vergelijkbaar met andere ondernemingscertificaten, bijvoorbeeld een VCA-certificering. Het is een algemene manier van werken die de geschiktheid van de ondernemer betreft. In aanbestedingsrechtelijk opzicht is het vragen van de certificering, althans toelaten dat met een certificaat wordt ingeschreven voor de kwalitatieve gunningscriteria, dus het gebruik van een geschiktheidseis als gunningscriterium. Dat is aanbestedingsrechtelijk verboden. In de basis mag ProRail de CO2-prestatieladder dus niet eens als kwalitatief gunningscriterium hanteren en ProRail noemt in haar antwoorden geen zaken die daarop ingaan. Daarom verzoekt ondernemer ProRail nogmaals om gunningscriterium GC3 te schrappen. Dat stelling dat SKAO de ladder bedoelt in zetten voor de kwalitatieve criteria, matcht niet met een functionele toets van de ladder en in het bijzonder het bijbehorende certificaat. Evenmin is relevant dat andere aanbesteders de ladder op een vergelijkbare manier inzetten.	ProRail wijst het verzoek af. In het antwoord op vraag 45 heeft ProRail toegelicht dat het doel van het gunningscriterium is dat de ondernemer bij de uitvoering van de door ProRail op de markt gezette opdracht transparant is over de CO2-uitstoot en actief stuurt op CO2-reductie. Het gunningscriterium heeft, anders dan de geïnteresseerde partij stelt, wel degelijk te maken met de manier waarop de ondernemer de concreet aanbestede opdracht uitvoert. De concrete doelen zijn op projectniveau uitgewerkt in de tabel die begint op pagina 26 van de Aanbestedingsleidraad (versie 2.0). Het betreft dus geen algemene manier van werken, maar heeft concreet betrekking op de voorliggende opdracht. Het is dus wel degelijk een gunningscriterium en niet een geschiktheidseis, zoals ook wordt bevestigd in de aanbestedingspraktijk. De ondernemer kan op twee manieren aantonen dat de concrete doelen zijn behaald, namelijk door het indienen van een CO2-bewust certificaat of door projectspecifieke bewijsstukken te leveren. Als ProRail middels dit antwoord niet de bezwaren van de ondernemer heeft weggenomen, dan geeft ProRail de ondernemer in overweging om hierover zo snel mogelijk, maar uiterlijk op 17 maart om 17u00 een klacht in te dienen bij het Klachtenmeldpunt Aanbesteden (conform paragraaf 3.12 van de Aanbestedingsleidraad). Op deze manier kan het KMP nog voor het einde van de inschrijftermijn een reactie afgeven. Zodoende wordt door de ondernemer rechtsverwerking voorkomen (conform paragraaf 3.10 van de Aanbestedingsleidraad).	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
5	nota van inlichtingen	Nvl 1 - 107	ProRail kan aan de bezwaren van ondernemer – enigszins – tegemoetkomen door voor GC3 uitsluitend het inschrijven op ambitieniveau toe te staan. Ondernemers moeten dan uitwerken hoe zij voor de concreet aanbestede opdracht invulling geven aan een concreet ambitieniveau. Daardoor wordt GC3 daadwerkelijk een kwalitatief gunningscriterium voor de aanbestede opdracht (de onrechtmatigheid wordt dus verholpen) en ondernemers hebben een daadwerkelijk level playing field waar het GC3 betreft. Alle ondernemers moeten dan immers vanuit dezelfde positie inschrijven en ondernemers hebben geen voordeel doordat zij met een ondernemers-/ondernemingscertificaat kunnen inschrijven op een kwalitatief gunningscriterium. Dat inschrijvers een eigen afweging hierin moeten maken, is uiteindelijk niet relevant. ProRail moet binnen de aanbesteding een gelijk speelveld hanteren en dat doet zij niet door inschrijvers voor de kwalitatieve gunningscriteria toe te staan gebruik te maken van een certificering die hen op voorsprong zet ten opzichte van andere inschrijvers met een middel dat bovendien niet gebruikt mag worden in het kader van de kwalitatieve gunningscriteria. Ondernemer verzoekt ProRail daarom nogmaals om, als ProRail GC3 niet schrapt, GC3 aan te passen zodat het gebruik van een algemeen CO2-bewust-certificaat als bewijsmiddel niet is toegestaan en dat alle ondernemers uitsluitend op dit criterium kunnen inschrijven door op een ambitieniveau in te schrijven. Als ProRail daartoe niet bereid is, kan ProRail die beslissing dan toelichten?	ProRail wijst het verzoek af. Een ondernemer kan zowel met een projectspecifieke verklaring als met een CO2-bewustcertificaat aantonen dat is voldaan aan het toegezegde ambitieniveau. In beide gevallen wordt aangetoond dat de voorliggende opdracht is uitgevoerd conform het toegezegde CO2-ambitieniveau. Het is aan de ondernemer om te bepalen met welk ambitieniveau hij inschrijft en middels welk bewijsmiddel hij aantoont dat hij het niveau heeft waargemaakt. ProRail ziet niet in waarom een onderneming die bij al zijn projecten hoge normen hanteert met betrekking tot CO2-doelstellingen, en beschikt over een CO2-bewustcertificaat, de mogelijkheid zou moeten worden ontnomen om op deze manier aan te tonen dat de opdracht op het toegezegde niveau is uitgevoerd. Daarbij wordt opgemerkt dat een certificerende instelling verplicht is te verifiëren welke projecten door de ondernemer zijn uitgevoerd conform welk ambitieniveau. ProRail kan hierover ook bij de certificerende instelling navraag doen. Als ProRail middels dit antwoord niet de bezwaren van de ondernemer heeft weggenomen, dan geeft ProRail de ondernemer in overweging om hierover zo snel mogelijk, maar uiterlijk op 17 maart om 17u00 een klacht in te dienen bij het Klachtenmeldpunt Aanbesteden (conform paragraaf 3.12 van de Aanbestedingsleidraad). Op deze manier kan het KMP nog voor het einde van de inschrijftermijn een reactie afgeven. Zodoende wordt door de ondernemer rechtsverwerking voorkomen (conform paragraaf 3.10 van de Aanbestedingsleidraad).	
6	Annex 3 - Vraagspecificatie	Nvl 1 - 71	Uit uw antwoord leiden wij af dat na oplevering van initele inrichting van het systeem in de Mast, het beheer overgaat naar de systemintergrator van OG, dus die is verantwoordelijk en draaien de updates en zorgen voor het patchen van het pc-systeem. Is OG er zich van bewust dat bij het verwerken van patsche en updates de systeemconfiguratie wijzigt en dat daardoor gedane maatwerk instellen i.v.m. de energiebalance overscherven kunnen worden waardoor het totale systeem een ander opgenomen vermogen kan nemen wat negatieve gevolgen kan hebben in de uptime doordat er meer vermogen wordt onttrokken als dat in eerste instantie rekening mee gehouden is. Hiervoor kan ON dan niet verantwoordelijkgehouden worden. Ook zouden er naar de toekomst toe andere/aanvullende applicatie en of functionaliteiten bij op kunnen komen dan wel geïntroduceerd kunnen worden, worden gezet, die de systeem prestaties beïnvloeden qua vermogensgebruik en of het systeem trage maken, ook hier kan ON niet voor verantwoordelijkgehouden worden.	Zie vraag 71 NV11. ON dient zijn te leveren hardware te voorzien van Windows 11 LTSC voorzien van alle correcte benodigde drivers en laatste updates. Het ligt niet in de lijn der verwachtingen dat OS daarna nog (omvangrijke) updates zal ontvangen. Mocht een update toch onverhoopt noodzakelijk zijn dan zal die, indien relevant, in overleg met ON gebeuren. Verder geldt dat tav applicaties en hardware een actief change proces gevolgd wordt.	
7	Annex 3.1 - Programma van Eisen	Nvl 1 - 8.5	Het antwoord als ook de Eis, bezorgt ons, het er aan voldoen is na ons inzien niet mogelijk, immers is de ON een system intergrator en geen fabrikant. Hiermee is de ON als ook de OG ondergeschikt aan de grillen van de fabrikanten en wat zij, los van elkaar veranderen. Het is dus na inziens van de ON niet mogelijk om voor de gehele contractduur verantwoordelijk gesteld te worden voor de Interoperabiliteit van de verschillende hardware en software onderdelen. Ook nieuwe en toekomstige ontwikkeling hier onder te schuiven is niet reeel, omdat we nu nog niet weten wat er kan/zal/hoe veranderen en wanneer en op welke wijze deze functionaliteit dan door de OG gewenst wordt om in te willen zetten.	ProRail onderkent geen vraag. Verder deelt ProRail de zorg niet zolang er gebruik wordt gemaakt van componenten die niet tot maatwerk aanleiding geven.	
8	Annex 3.1 - Programma van Eisen	Nvl 1 - 8.7	Is het toegestaan om aan de eis te voldoen een 2de verbinding naar de mast te realiseren waarmee wel de juiste realtime en relevante informatie uit de mast te halen, omdat OG niet bereidwillig is een passende veiligemonitoring oplossing toe te laten in zijn netwerk. Hoe gaat de OG dan om met een eventueel 2de verbinding, wie draagt dan de kosten voor de 2de dataverbinding, hoe om te gaan met de koppeling die dan ontstaat in de mast tussen de 2 netwerken, immers is bepaalde informatie voor de OG als ook bij de ON nodig en lezen ze dezelfde apparatuur uit.	Naar mening van ProRail is het een mogelijkheid de energievoorziening te monitoren d.m.v. een analoog/digitaal-module die alarm(-en) in Genetec genereert. Mocht ON hier anders over denken en het nodig achten om een extra parallelle verbinding te realiseren dan is dat onder bepaalde voorwaarden toegestaan: - Er is op geen enkele manier sprake van een digitale koppeling met componenten van de camera unit met uitzondering van de energievoorziening - Directe en indirecte kosten van deze aanvullende verbinding zijn voor ON	