

Eventuele aanpassingen zijn verwerkt in het aanbestedingsdocument en/of bijbehorende bijlagen en gearceerd.

Ref. Nr.	Onderwerp	Vraag	Antwoord
57	Eis 36	In uw antwoord op vraag 46 geeft u aan dat de GMS-MDT koppeling ook gebruikt mag worden. Dit is een legacy koppeling die uitgefaseerd zal worden. Hiervoor zijn de GMS Webservices in de plaats gekomen. Wij nemen aan dat u met uw antwoord bedoeld dat laatstgenoemde gebruikt mag worden en wij gaan ervan uit dat de GMS-MDT-koppeling, die uitgefaseerd zal worden, niet toegepast mag worden. Klopt deze aanname en zo niet, kunt u dit verduidelijken?	Het gebruik van de GMS Webservice of de GMS-MDT heeft functioneel hetzelfde doel, het aangeleverd krijgen van incident informatie. Indien een leverancier nog gebruik maakt van een GMS-MDT koppeling, dan mag dat, mits deze voldoet aan de gestelde eisen en wanneer deze uitgefaseerd tijdig wordt vervangen door een goed geteste en geaccepteerde GMS Webservice koppeling.
58	Eis 33	In uw antwoord op vraag 45 geeft u aan dat handmatig ingeven van coördinaten niet relevant is. Dit lijkt ons eveneens een misverstand, aangezien zit een van de meest fundamentele functionaliteiten van iedere navigatieoplossing is. Vanuit praktijksituaties weten we dat in bepaalde gevallen coördinaten doorgegeven worden via de porto (in de praktijk o.a. meegemaakt bij buitenregionale inzet). Deze zijn in dat geval niet te navigeren. Dit komt niet heel regelmatig voor, maar als het benodigd is, is het wel een cruciale functionaliteit. Kunt u bevestigen dat u er zeker van bent dat u deze functionaliteit niet wilt aanbieden aan uw chauffeurs of zo niet, dat u deze functionaliteit alsnog vereist?	Deze functionaliteit mag vanzelfsprekend aangeboden worden en is in veel gevallen op navigatiesystemen aanwezig. Het is echter geen verplichting dit aan te bieden.
59	Eis 62	In uw antwoord op vraag 38, geeft u aan dat de koppeling met Microsoft Entra ID (SSO-oplossing van de opdrachtgever) niet vereist is voor de navigatieclients. Dit lijkt ons een misverstand, omdat dit, mede t.b.v. de BIO, juist de omgeving is waar single sign-on en bijvoorbeeld integratie met beheerde Entra ID accounts gewenst is. Omdat het hier over niet-persoonlijke apparaten gaat, zou vanuit een architectuur best-practice zelfs een certificaat-gebaseerde authenticatie aan te raden zijn. Het niet integreren met Microsoft Entra ID van een deel van de totaaloplossing zou een onnodig extra beheer en bijbehorend risico met zich meebrengen. Kunt u bevestigen dat u inderdaad wel vereist dat ook de navigatietablets integratie met Entra ID moeten kunnen ondersteunen? Zo nee, kunt u toelichten waarom niet?	De navigatietablets zelf zullen middels Microsoft Intune en de Microsoft Bedrijfsportal in beheer zijn, waarbij ingelogd wordt met Microsoft Entra. Ter verduidelijking is het goed om aan te vullen dat als men met een gebruikers- of voertuigaccount met wachtwoord in moeten loggen op de navigatie oplossing, dat dit middels Microsoft Entra ID met SSO verloopt. Mocht de leverancier met een andere oplossing de navigatie koppeling leggen naar de applicatie toe, dan is de Entra koppeling niet per se noodzakelijk gezien de maatregelen die we al op de iPad genomen hebben. Zolang deze oplossing maar voorziet in de eisen die gesteld worden tbv de BIO.
60	Conceptovereenkomst, Prijzenblad en Aanbestedingsleidraad	Vervolg vraag op vraag 17 en 18: We zien de antwoorden van deze vragen correct verwerkt in het Aanbestedingsdocument na Nvl1, waaronder ook de conceptovereenkomst. In Formulier 4 Prijsopgave na Nvl1 mist deze aanpassing nog in de tekst in rij 27. Graag verzoeken wij u de tekst in Formulier 4 in lijn met de antwoorden op vragen 17 en 18 aan te passen.	Aangepast in Formulier 4 Prijsopgave. Er wordt een nieuw formulier 4 Prijsopgave na Nvl 2 bijgevoegd. Graag deze versie gebruiken bij het indienen van uw inschrijving.
61	Eis 40	In (het nieuwe) "Formulier 1 Programma van Eisen.pdf" staat eindpolygoon nog steeds vernoemd, in "Formulier 1 Programma van Eisen na Nvl 1.docx" is deze n.a.v. vraag 4 Nvl 1 komen te vervallen. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat "Formulier 1 Programma van Eisen na Nvl 1.docx" nu leidend is?	Klopt, Formulier 1 Programma van Eisen na Nvl 1 is nu leidend. Hierin zijn de aanpassingen na Nvl 1 verwerkt.
62	Eis 43	Ons inziens is met het antwoord op vraag 50 eis 43 nog niet geheel verduidelijkt. Kan de aanbestedende dienst deze eis meer verduidelijken? Punt A: Kan de aanbestedende dienst het datamodel van de features van de beschikbaar gestelde WFS laag beschikbaar stellen? Punt D: Kan de aanbestedende dienst aangeven om welke wegenkaart (leverancier) het hier precies gaat?	A: Op dit moment wordt er nog gewerkt aan het opzetten van de te gebruiken laag waardoor het datamodel nog niet bekend is. D: Het betreft hier TomTom, in overleg is ander kaartmateriaal aanleveren mogelijk.