

Bijlage 1 - vragen en antwoorden

ProRail

Project: Landelijk - Straatopnamen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Vraagspecificatie	LP-8	Kunt u bevestigen dat deze eis ook betrekking heeft op situaties waarin één locatie meerdere keren is ingewonnen (bijvoorbeeld door herhaalde opname of overlappende rijlijnen bij kruispunten)? Met andere woorden: verwacht de opdrachtgever dat de LiDAR-punten uit deze verschillende opnames gecorrigeerd en geïntegreerd worden tot één samenhangend geheel, zodat er geen hoogte- of positieverschillen (sprongen) zichtbaar zijn in/bij de overlappende gebieden? Of volstaat het dat afzonderlijke inwiningsritten geometrisch op elkaar aansluiten zonder dat zij samengevoegd worden tot één uniforme puntenwolk?	10-11-2025	Binnen één levering moeten alle LiDAR-punten geometrisch consistent zijn. Dit betekent dat, indien overlappende inwiningsritten in hetzelfde LAZ-bestand zijn verwerkt, deze volledig op elkaar aansluiten zonder hoogte- of positieverschillen. In de overlappende gebieden mag geen sprake zijn van dubbele of verschoven objecten; elk object moet geometrisch uniek en correct interpreteerbaar zijn. Bijvoorbeeld: bij drie overlappende opnames van dezelfde verkeerspaal mag in het eindresultaat slechts één correcte weergave van die paal zichtbaar zijn.	
2	Vraagspecificatie	LP-8	geldt dit tevens voor de bijbehorende 360°-panoramafoto's, zodat deze geometrisch uitgelijnd blijven met de gecorrigeerde puntenwolk over het volledige traject, ook in de overlappende zones?	10-11-2025	De panoramafoto's dienen uitgelijnd ofwel aan te sluiten op de puntenwolk van dezelfde inwiningsrit. Indien de puntenwolk van een inwiningsrit is gecorrigeerd, dan dient de panoramafoto's aan te sluiten op de gecorrigeerde puntenwolk.	
3	Vraagspecificatie		Kunt u bevestigen dat ProRail juridisch eigenaar wordt van de ingewonnen data en dat deze data, inclusief eventuele afgeleide producten, niet commercieel verhandeld of hergebruikt mogen worden door de opdrachtnemer buiten de levering aan ProRail?	10-11-2025	ProRail zal het volledige eigendom van de producten van de opdracht, zijnde de foto's en LiDAR scans verkrijgen. Aangezien ProRail volledig eigenaar wordt kan zij eventueel onder bepaalde omstandigheden licenties vergeven. Dit zal echter per geval bepaald worden, een generiek antwoord op deze vraag kan daarom niet in de Nvl gegeven worden.	
4	Vraagspecificatie	LP-2	Wij verzoeken u te verduidelijken op welke afstand ten opzichte van het voertuig deze eis geldt. Dient straatmeubilair tot een bepaalde afstand (bijvoorbeeld 5 m, 10 m of 15 m van de rijlijn) interpreteerbaar en aanmeetbaar te zijn, of wordt uitgegaan van de volledige omgeving die binnen het scanbereik van de sensor valt?	10-11-2025	Zie antwoord vraag 5.	
5	Vraagspecificatie	LP-2	Wij verzoeken u om een concrete minimale punt dichtheid (punten per m²) op te nemen op bijvoorbeeld 10m1 afstand, zodat de eis objectief en eenduidig door alle inschrijvers kan worden geïnterpreteerd, in plaats van dat de beoordeling afhankelijk is van individuele inschatting van wat "interpreteerbaar en aanmeetbaar" is.	10-11-2025	ProRail schrijft geen punt dichtheid voor de puntenwolk voor. De haalbare punt dichtheid is afhankelijk van vele factoren en het is aan de inschrijvende partij om hierin een keuze te maken. Voor ProRail is het belangrijk dat de puntenwolk bruikbaar is om straatmeubilair objecten aan te meten, zoals vastgelegd in de eis LP-2. Terecht wordt opgemerkt dat alleen deze eis niet voldoende is om een punt dichtheid af te dwingen. Daarom passen wij deze eis LP-2 als volgt aan: "De LiDAR-puntenwolk heeft een zodanige punt dichtheid dat straat meubilair objecten in de puntenwolk interpreteerbaar en aanmeetbaar zijn in 3D met een puntspreiding van: • Maximale afstand tussen opeenvolgende scanlijnen gemeten in rijrichting: 10 cm. • Maximale afstand tussen opeenvolgende punten binnen één scanlijn op 10 m afstand vanaf de scanner: 5 cm.	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025 v1.1
6	Vraagspecificatie	LP-4	Kunt u toelichten of met deze eis uitsluitend wordt bedoeld dat de punten van bewegende objecten verwijderd moeten worden, of dat daarnaast ook de ontstane leegtes (gaten) in de puntenwolk aangevuld of gereconstrueerd moeten worden, zodat de puntenwolk overeenkomt met de werkelijkheid? Met andere woorden: verlangt de opdrachtgever een "schone" puntenwolk zonder ongewenste objecten, of een volledig gereconstrueerde puntenwolk waarin ontbrekende delen van het straatbeeld zijn hersteld?	10-11-2025	Met deze eis wordt bedoeld dat de ontstane leegte niet kunstmatig aangevuld mag worden, aanvulling is alleen mogelijk als deze leegte vanuit een ander inwiningsrit zonder bewegingsobject is ingewonnen.	
7	Vraagspecificatie	O-7	Kunt u toelichten wat de opdrachtgever precies bedoelt met "openbare wegen" in deze context? Omvat dit uitsluitend wegen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, of vallen hier ook fietspaden en voetpaden onder die openbaar toegankelijk zijn binnen de genoemde afstandsbanden?	10-11-2025	ProRail verstaat hier wegen onder zoals vastgelegd in de Wegenverkeerswet: "alle voor het openbaar verkeer openstaande wegen en paden". Dat heeft dus betrekking op alle verkeer, niet alleen gemotoriseerd.	
8	Leidraad		In Annex 5.1 wordt gevraagd om een vaste prijs per opnamekilometer voor het maken en leveren van straatopnamen vanaf vrij liggende fietspaden en voetpaden. Kunt u bevestigen of deze fietspaden en voetpaden auto-toegankelijk moeten zijn, of dat het hier ook trajecten betreft die niet met de auto bereikbaar zijn?	10-11-2025	Nee, deze hoeven niet auto-toegankelijk te zijn.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
9	Annex 3 – Vraagspecificatie §4.3 (PF-8)		PF-8 bepaalt dat de afstand tussen twee opnameposities maximaal 20 meter mag bedragen. In de praktijk leidt dit bij parallelle rijlijnen, brede rijbanen of dubbele wegen tot een te hoge fotodichtheid en een rommelig beeld in de viewer. Is ProRail het ermee eens om aanvullend een minimale afstand van bijvoorbeeld 3 meter tussen opeenvolgende opnameposities te hanteren, zodat wordt voorkomen dat bij parallelle of overlappende rijlijnen onnodig veel foto's met nagenoeg hetzelfde uitzicht worden opgenomen?	10-11-2025	ProRail past de eis als volgt aan: PF-8: De afstand tussen twee opnameposities van 360 gradenpanoramafoto's is – mits onderling zichtbaar - in het horizontale vlak maximaal 20 meter en minimaal 3 meter.	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025 v1.1
10	Annex 3 – Vraagspecificatie, §2.1 (O-3)		Zowel voor de panoramafoto's als voor de LiDAR-puntenwolken geldt een absolute nauwkeurigheid van ≤ 5 cm (1 σ). In de praktijk neemt de absolute afwijking van LiDAR toe naarmate de afstand tot het opnameplatform groter wordt. Kan ProRail bevestigen dat de eis van 5 cm absolute nauwkeurigheid voor LiDAR-punten (O-3) wordt geïnterpreteerd als de afwijking ten opzichte van het LiDAR-referentiepunt (de IMU/GNSS-sensorpositie)?	10-11-2025	Nee, dit kan ProRail niet bevestigen. ProRail is van mening dat de interpretatie gesteld in de vraag de relatieve nauwkeurigheid betreft.	
11	Annex 3 – Vraagspecificatie, §4.3 (PF-14) en §2.3 (O-26)		In PF-14 is opgenomen dat er geen verplichting bestaat om foto's geblied op te leveren, terwijl in O-26 staat dat ProRail na acceptatie van de levering zelf nabewerkingen uitvoert, zoals het blurren van personen in foto's. In de praktijk kan dit problematisch zijn wanneer ProRail het beeldmateriaal bewerkt (bijvoorbeeld door blurring of andere beeldbewerkingen toe te passen) zonder dat ProRail het exclusieve eigendom van de beelden heeft. Kan ProRail bevestigen dat zij met deze aanbesteding daadwerkelijk het exclusieve eigendom van alle ingewonnen beeld- en puntwolkdata verlangt, inclusief de bijbehorende rechten om deze te bewerken, te publiceren en te hergebruiken?	10-11-2025	Zie het antwoord op vraag 3.	
12	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst en artikel 25 van de inkoopvoorwaarden	3.4 & Artikel 25	In artikel 3.4(a) van de Raamovereenkomst vervangt ProRail haar standaardbepaling inzake intellectueel eigendom (art. 25.1 van de Inkoopvoorwaarden) door een bepaling waarin alle tijdens de uitvoering ontstane IE-rechten volledig aan ProRail toevallen, inclusief afstand van persoonslijksrechten. Kunt u toelichten waarom een volledige overdracht van intellectuele eigendomsrechten noodzakelijk wordt geacht, en voor welk concreet doel deze overdracht plaatsvindt?	13-11-2025	Al het ingewonnen beeldmateriaal wat onder de scope van de opdracht valt zal worden gepubliceerd op https://www.spoorinbeeld.nl . Aldaar gepubliceerde foto's kunnen door derden partijen worden geraadpleegd conform de gebruikersvoorwaarden. Aangezien het om een openbare bron gaat is het voor ProRail onduidelijk welke natuurlijke c.q. rechtspersonen gebruik zullen maken van de foto's. Een licentie, zelfs een niet-exclusieve, is daartoe naar het oordeel van ProRail niet toereikend.	
13	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst en artikel 25 van de inkoopvoorwaarden	3.4 & Artikel 25	Is bovendien overwogen om, in lijn met marktconforme praktijk en ter voorkoming van uitholling van de intellectuele eigendomspositie van leveranciers, te volstaan met een doelgebonden en niet-exclusieve gebruikslicentie in plaats van een overdracht van alle IE-rechten?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 12	
14	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst en artikel 25 van de inkoopvoorwaarden	3.4 & Artikel 25	Indien dit niet het geval is, kunt u toelichten hoe ProRail deze volledige overdracht proportioneel acht ten opzichte van de aard en omvang van de uitgevraagde prestatie, en op welke wijze wordt gewaarborgd dat leveranciers hun bestaande kennis, methodieken en technologische voorsprong kunnen behouden en blijven inzetten in toekomstige projecten?	13-11-2025	De bepaling ziet op de te leveren producten, zijnde de foto's en LiDAR-Scans, aangezien dit het resultaat is van de opdracht. Het artikel zal door ProRail in die lijn worden verduidelijkt.	
15	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst art. 3.4(a) jo. Annex 3 – Vraagspecificatie	3.4a	Kan ProRail toelichten welke rechten van gebruik, bewerking of doorlevering zij voor zichzelf en derden voor ogen heeft met betrekking tot de door opdrachtnemer geleverde beelden en LiDAR-data? Indien sprake zal zijn van openbaarmaking of hergebruik door derden (zoals via SpoorInBeeld), onder welke voorwaarden en met welke beperkingen of bronvermeldingsverplichtingen zal dat gebeuren?	13-11-2025	Dit staat limitatief opgesomd in de gebruikersvoorwaarden, te vinden op https://www.spoordata.nl/disclaimer	
16	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst art. 3.3 en art. 8, jo. artikel 30 van de Inkoopvoorwaarden	3.3, 8 & 30	Artikel 30 kent een beperking van aansprakelijkheid tot de opdrachtsom, maar deze beperking vervalt zodra schade is of redelijkerwijs kan worden gedekt door verzekering. Hierdoor geldt feitelijk geen vaste limiet op de aansprakelijkheid. Kan de aanbestedende dienst bevestigen dat partijen kunnen volstaan met een beperking van aansprakelijkheid tot directe schade, tot maximaal het bedrag dat onder een toereikende verzekering wordt uitgekeerd, waarbij opdrachtnemer een passend verzekeringsniveau aanhoudt dat aansluit bij de aard en omvang van de opdracht?	13-11-2025	Dat kan ProRail niet bevestigen. ProRail kan wel bevestigen dat aansprakelijkheid in beginsel beperkt is tot de opdrachtsom, tenzij er sprake is van een (hogere) verzekeringsdekking of opzet of grove nalatigheid, zoals gebruikelijk is in de markt. ProRail zal de concept overeenkomst hierop aanpassen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
17	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst art. 3.3 en art. 8, jo. artikel 27 van de Inkoopvoorwaarden	3.3, 8 & 27	Artikel 27 bepaalt dat bij termijnoverschrijding of niet-nakoming automatisch een korting wordt toegepast, naast mogelijke beëindiging of schadevergoeding. Deze bepaling heeft het karakter van een boetebeding en is ruim geformuleerd, zonder vastgestelde hoogte of voorwaarden. Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom deze bepaling proportioneel wordt geacht, mede gelet op de aard van de samenwerking, waarbij bij eventuele vertraging meer ligt in herstel en samenwerking dan in omvangrijke kortingen of opschortingen?	13-11-2025	Artikel 27 is op de opdracht niet van toepassing. ProRail zal de Overeenkomst hierop aanpassen.	
18	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst art. 3.3 en art. 8, jo. artikel 16,6 van de Inkoopvoorwaarden	3.3, 8 & 16.6	Artikel 16.6 voorziet in een BPKV-sanctie van 1,5 maal het verschil tussen bij inschrijving behaalde en de feitelijk gerealiseerde kwaliteitswaarde. Deze bepaling heeft het karakter van een boetebeding en komt bovenop andere sancties uit de Inkoopvoorwaarden. Kan de aanbestedende dienst toelichten waarom deze regeling als proportioneel wordt beschouwd, hoe de berekening in de praktijk plaatsvindt, en of deze bepaling onverkort van toepassing is op deze opdracht?	13-11-2025	De bepaling is van toepassing op deze opdracht. Het is naar het oordeel van ProRail niet disproportioneel daar de Gids Proportionaliteit dit niet verbiedt en het tevens een standaardbepaling is. ProRail hecht er waarde aan om de overeengekomen kwaliteit te kunnen monitoren en te kunnen handhaven, dit artikel dient als prikkel voor opdrachtnemer om na te (blijven) komen.	
19	Bijlage 8 - Concept Raamovereenkomst en artikel 29 van de inkoopvoorwaarden	4.4 t/m 4.6 en 29	Hoe ziet ProRail de verplichting tot operationele continuïteit en overdracht in de praktijk voor zich? Specifiek: Voor welke periode verwacht ProRail dat opdrachtnemer de dienstverlening moet voortzetten na beëindiging? Hoe wordt vergoeding voor deze werkzaamheden vastgesteld? En hoe verhoudt dit zich tot een evenwichtige en dus proportionele beëindigingsregeling bij een raamovereenkomst met jaarlijkse deelopdrachten?	13-11-2025	Dit artikel is op de opdracht niet van toepassing. ProRail zal de Overeenkomst hierop aanpassen.	
20	Bijlage 9 – Verwerkersovereenkomst art. 2 en 3 en artikel 9a van de Inkoopvoorwaarden	Artikel 2, 3 & 9a	Op welke verwerkingen van persoonsgegevens ziet de Verwerkersovereenkomst concreet?	13-11-2025	Op basis van de huidige opdracht treedt opdrachtnemer niet op als verwerker van ProRail. Indien op enig moment blijkt dat (een deel van) de werkzaamheden wel kwalificeert als verwerking van persoonsgegevens in opdracht van ProRail, dan is de Model Verwerkersovereenkomst van ProRail (Bijlage 9) van toepassing."	
21	Bijlage 9 – Verwerkersovereenkomst art. 2 en 3 en artikel 9a van de Inkoopvoorwaarden	Artikel 2, 3 & 9a	Kan ProRail toelichten waarom een verwerkersovereenkomst nodig is voor de verwerking van persoonsgegevens in het beeldmateriaal, aangezien opdrachtnemer deze data voor eigen doeleinden verzamelt en beheert, en dus zelfstandig verwerkingsverantwoordelijke is?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 21	
22	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	Hoofdstuk 2: Informatie over de opdracht	Kunt u toelichten waarom ProRail het noodzakelijk acht dat de door opdrachtnemer vervaardigde beelden en LiDAR-data openbaar worden gemaakt of via een publiek toegankelijke portal worden gedeeld, terwijl de opdracht in hoofdzaak ziet op het onderhoud, beheer en inspectie van het spoor en de spooromgeving? Hoe acht ProRail een dergelijke openbaarmaking proportioneel in verhouding tot de aard en doelstelling van de opdracht, en op welke wijze wordt gewaarborgd dat hierdoor geen marktverstoring optreedt of afbreuk wordt gedaan aan de commerciële en innovatieve positie van leveranciers?	13-11-2025	De straatopnamen worden voor diverse toepassingen gebruikt, waaronder: • Overwegen: inzicht in de lokale situatie en de zichtlijnen voor zowel machinisten als automobilisten. • Grondbedrijf: beoordeling van hoe kadastrale grenzen zich in het terrein manifesteren en waar mogelijk zonder toestemming van ProRail gebruik wordt gemaakt van eigendom. Voor deze toepassing bestaat een grote behoefte aan historisch beeldmateriaal. • Mutatiekartering: interpretatie en vastlegging van gewijzigde situaties. • Projecten: het verkrijgen van een volledig en actueel beeld van de projectomgeving. Hoewel de hoofdupdracht ziet op onderhoud, beheer en inspectie van het spoor en de spooromgeving, is het beschikbaar stellen van deze beelden noodzakelijk om het principe "eenmalige inwinning, meermalig gebruik" te realiseren. Dit voorkomt dubbele inwinning, bevordert efficiëntie en maakt het mogelijk dat ProRail en haar partners hun werkzaamheden veilig en doelmatig uitvoeren. Het beeldmateriaal wordt opgeslagen in SpoorInBeeld, een platform dat toegankelijk is voor ProRail en haar partners. Hiermee stimuleren we hergebruik van reeds beschikbare data en maken we nieuwe toepassingen mogelijk. De verplichting tot beschikbaarstelling ziet uitsluitend op het beeldmateriaal en LiDAR-data die in het kader van deze opdracht worden ingewonnen. Bedrijfsgevoelige informatie, zoals verwerkingsmethoden, algoritmes of interne kwaliteitsstandaarden, hoeft niet openbaar gemaakt te worden. Hiermee wordt geborgd dat de commerciële en innovatieve positie van leveranciers niet wordt aangetast. ProRail is van mening dat voor deze dienst slechts een zeer beperkt aantal aanbieders beschikbaar is. Met deze opdracht beoogt ProRail de markt gezonder en evenwichtiger te maken door transparantie en hergebruik van data te stimuleren. De wijze waarop inschrijvers hun verdienmodel vormgeven, is volledig aan hen zelf.	
23	Vraagspecificatie - Straatopnamen 2025	4.4 - LP-10	Is het akkoord om als alternatief de LiDAR tegels in 50 x 50 meter formaat te leveren?	13-11-2025	Nee dat is niet akkoord, 100x100 formaat sluit aan bij het gebruikte formaat binnen ProRail voor laz-bestanden.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
24	Annex 5.1: Aanbiedingsbegroting	Kilometrages voor prijscomponent 1 en 2	Kunt u aangeven hoe u de 5500 kilometer voor prijscomponent 1 en 1800 kilometer voor prijscomponent 2 tot stand zijn gekomen.	13-11-2025	Op basis van het Nationaal Wegenbestand (NWB) in combinatie met spoor assets en de afstanden genoemd in O-7	
25	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	2.1: Scope	Kunt u bevestigen dat het geraamde budget van €1.930.000 voor de maximale looptijd van 8 jaar is of alleen voor de vaste periode van 4 jaar.	13-11-2025	ProRail kan bevestigen dat de geraamde waarde voor de maximale looptijd van 8 jaar is. De, in paragraaf 2. 1 van de Aanbestedingsleidraad benoemde, maximale waarde van de Overeenkomst geldt voor de maximale contractduur van 8 jaren. Dus voor alle vaste en optionele jaren tezamen.	
26	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	2.1 - pagina 5	ProRail spreekt over een maximale waarde van de overeenkomst van €1.930.000. Betreft dit de maximale waarde voor de vaste looptijd van 4 jaar, of is dit inclusief de 2 verlengingen van 2x 2 jaar ?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 25	
27	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	4.5 - pagina 15	In uw geschiktheidseis 1 wordt gevraagd naar maximaal 4 projectreferenties waarin aangetoond wordt dat inschrijver ervaring heeft met het gelijktijdig inwinnen van 360° panoramafoto's en LiDAR-puntenwolken over een afstand van minimaal 1.000 kilometer, uitgevoerd binnen één jaar. De eis die u hieraan stelt is dat de inwinning vanaf de straat is uitgevoerd. Kunt u deze eis laten vervallen, omdat de omgeving (b.v. straat, spoor of vaarweg) naar ons idee geen invloed heeft op de gevraagde technische en organisatorische bekwaamheden en ervaring. Kunt u deze eis laten vervallen?	13-11-2025	ProRail gaat ermee akkoord om dit aan te passen naar het ook toestaan van referentieprojecten waar opnames vanaf spoor of vaarweg zijn gemaakt.	Aanbestedingsleidraad openbaar L&D v1.1 par. 4.5 Eis 1
28	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	4.5.1 - pagina 15	Aan uw eis voor elke referentie geeft u aan dat de opdracht een minimale verstreken looptijd heeft van 6 maanden. Wat bedoelt u hier exact mee? Graag uw toelichting hierop.	13-11-2025	Er wordt bedoeld dat de referentieopdracht heeft minimaal 6 maanden gelopen. Zie ook het antwoord op vraag 29.	
29	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	4.5.1 - pagina 15	Aan uw eis voor elke referentie geeft u aan dat de opdracht een minimale verstreken looptijd heeft van 6 maanden. Als u hiermee bedoeld dat de doorlooptijd van het project minimaal 6 maanden moet zijn, kunt u deze eis dan laten vallen. Afhankelijk van de scope van de opdracht kan voor 1.000 km een veel kortere doorlooptijd nodig zijn. Daarmee heeft de duur van de opdracht naar ons idee geen invloed op de gevraagde technische en organisatorische bekwaamheden en ervaringen. Kunt u deze eis laten vallen?	13-11-2025	ProRail gaat akkoord met het laten vervallen van de 6 maanden termijn.	Aanbestedingsleidraad openbaar L&D v1.1 par. 4.5.1

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
30	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	6.4. - pagina 24	In uw bepaling van de rangorde gaat u bij een gelijke score als eerste kijken naar de inschrijver met de hoogste score op gunningscriterium 1. Bij een gelijke score op gunningscriterium 1 zal direct geloot worden. Gezien de relevantie van gunningscriterium 2 stellen wij voor dat eerst ook naar dit gunningscriterium gekeken wordt alvorens over te gaan tot loting. Kunt u dit aanpassen ?	13-11-2025	ProRail gaat ermee akkoord om dit aan te passen.	Aanbestedingsleidraad openbaar L&D v1.1 par 6.4
31	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	Begrippenlijst - pagina 3.	Binnen de definitie van opnamekilometers wordt gesproken over elke gereden kilometer zoals aangegeven in rijplan waarop beeldopnamen en puntenwolk worden gemaakt. Indien bepaalde wegen heen- en terug gereden worden vanwege wegingdeling of als wegen meerdere rijstroken bevatten, kunt u dan bevestigen dat iedere gereden rijstrook of rijrichting beschouwd wordt als opnamekilometer?	13-11-2025	Nee dit is niet het geval. Een opnamekilometer heeft hier betrekking op de weg, ongeacht het aantal rijstroken wat zich daarop bevindt. Een weg met fysiek gescheiden rijbanen wordt als twee aparte wegen beschouwd.	
32	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	2.3 - pagina 8	Onder O-11, O-12, O-13 wordt gesproken over het indienen van een nadere offerte. Aangezien er binnen de raamovereenkomst gebruik gemaakt wordt van vaste km-prijzen, kunt u toelichten wat de achterliggende gedachte van is van het indienen van een nadere offerte ?	13-11-2025	Het aantal opnamekilometers kan variëren per jaar en per deelopdracht.	
33	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	2.3 - pagina 8	Onder O-14 wordt gesproken dat bij acceptatie door ProRail van het opnameplan en de offerte de opdrachtnemer opdracht krijgt tot uitvoering. Wat gebeurt er als OG en ON geen overeenstemming krijgen over de nadere offerte/ opdracht?	13-11-2025	ProRail zal enkel het opnameplan afwijzen als niet wordt voldaan aan de gestelde eisen. Afwijzing zal altijd worden voorzien van motivatie. Het is aan de opdrachtnemer om al dan niet met een aangepast opnameplan aan te tonen dat aan de gestelde eisen is voldaan.	
34	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	2.3 - pagina 9	Onder O-19 t/m O-25 wordt gesproken over een controle door een onafhankelijke derde partij. Betreft dit één of meerdere partijen die de controle uitvoeren? Op welke punten worden onze leveringen beoordeeld door de derde partij en hoe ziet het controleproces er uit?	13-11-2025	Er wordt één onafhankelijke partij gecontracteerd die controleert of de levering aan de vraagspecificatie voldoet. Hoe het controleproces wordt vormgegeven wordt aan deze partij uitbesteed.	
35	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	2.3 - pagina 9	Onder O-19 t/m O-25 wordt gesproken over een controle door een onafhankelijke derde partij. Op welke punten worden onze leveringen beoordeeld door de derde partij en hoe ziet het controleproces er uit?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 34	
36	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	2.3 - pagina 9	Onder O-25 wordt gesproken over een verbeterde levering binnen 14 dagen op kosten van de opdrachtnemer. Kunt u bevestigen dat het omschreven proces uit gaat van één controle/ revisie ronde?	13-11-2025	Nee dat kan ProRail niet bevestigen. Elke levering wordt gecontroleerd. Wanneer een herstel nodig is wordt deze daarna opnieuw gecontroleerd.	
37	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	4.4 - pagina 15	Onder LP-2 wordt gesproken dat de LiDAR puntenwolk een zodanige puntichtheid heeft dat straat meubilair objecten in de puntenwolk interpreteerbaar en aanmeetbaar zijn in 3D. Kunt u specificeren binnen welke afstand dit moet zijn vanuit het opname punt?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 5.	
38	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	4.1 - Pagina 11	OP-2 - U spreekt over 'Geen of minder relevante informatie voor ProRail' wat in onze ogen niet ondubbelzinnig is. Kunt u nader toelichten wat de voor u relevante dan wel niet relevante informatie is om wel/niet in te winnen? Graag SMART	13-11-2025	De verwijzing is onjuist, het gaat hier om OP-3, niet OP-2. ProRail heeft besloten de eis te laten vervallen.	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025 v1.1
39	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	4.1 - Pagina 12 (Figuur 1)	OP-3 In het door u gedeelde voorbeeld (A12), bijvoorbeeld het door ons rood omcirkelde deel betreffende de rijbaan en het fietspad. Deze kunnen in een enkele meetrun ingewonnen worden. Verwacht ProRail dat de inwinning in dergelijke situaties in één run gebeurt of dat de beide objecten (rijbaan en fietspad) apart ingewonnen worden? 	13-11-2025	Voor ProRail maakt het niet uit of dat in één keer gebeurt of apart van elkaar.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraagstelling	Antwoord	Gewijzigd document
40	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025	4.2 - Pagina 12	IS-3 - Kunt u enkele voorbeelden, bijvoorbeeld door het delen van fotobeelden, aangeven waar voor u de grens ligt als het gaat om de bruikbaarheid van beelden als gevolg van de weersomstandigheden?	13-11-2025	IS-3 duidelijker geformuleerd naar "De inwinning vindt plaats bij daglicht zonder neerslag, mist of nevel." Er worden geen voorbeelden bijgevoegd.	Annex 3 - Vraagspecificatie Straatopnamen spooromgeving 2025 v1.1
41	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	4.5 - pagina 15	Waarom stelt u ihkv de technische en organisatorische bekwaamheid ook niet een eis van het bezitten van een ISO9001 certificering ?	13-11-2025	Voor deze specifieke opdracht is ervoor gekozen geen ISO 9001-eis toe te passen. Omdat uit de marktconsultatie is gebleken dat er een beperkt aantal marktpartijen is dat deze opdracht uit kan voeren.	
42	Annex 3.1 - ProRail Informatiebeveiligingseisen		Op dit moment zijn de Geopolitieke verhoudingen snel aan het veranderen en worden er steeds meer hacks gepleegd bij instanties die beschikken over (kritische) infrastructuur. Wij denken dat de spoorinfrastructuur ook kritisch is. Waarom stelt u ihkv de informatiebeveiliging niet de eis van het bezitten van een ISO27001 certificering ?	13-11-2025	ProRail is van mening dat met de Informatiebeveiligingseisen de risico's voldoende zijn geborgd.	
43	Bijlage 9 - verwerkersovereenkomst	Artikel 5 sub 2	U geeft hier aan "zie bijlage 4 voor een specificatie van het vereiste niveau van beveiliging per de datum van ondertekening" Volgens ons is deze bijlage niet meegeleverd. Kunt u deze als nog toesturen ?	13-11-2025	Bijlage 4 is toegevoegd aan het document Bijlage 9 - Verwerkersovereenkomst	Bijlage 9 - Verwerkersovereenkomst v1.1
44	Bijlage 9 - verwerkersovereenkomst	Artikel 10 sub 1	U benoemt hier een bijlage 5 die niet is meegeleverd. Kunt u deze als nog leveren ?	13-11-2025	Bijlage 5 is toegevoegd aan de documenten	Bijlage 9 - Verwerkersovereenkomst v1.2 Nieuw document: Bijlage 5 verwerkersovereenkomst IBP-104 Informatiebeveiligingseisen voor leveranciersrelaties ProRail
45	Bijlage 9 - verwerkersovereenkomst	bijlage 2	in Bijlage 2 staat nog n.t.b.; op basis van de omschrijving (360°-beelden en LiDAR-puntenwolken) lijkt verwerking van identificeerbare personen zeer beperkt. Mocht er toch herkenbaar beeldmateriaal worden vastgelegd, hoe moet hier dan mee worden omgegaan ? Is het dan belangrijk dat dit conform ProRail-instructies wordt geborgd (bijv. vervaging van gezichten of kentekens)?	13-11-2025	Zie het antwoord op vraag 21. Daarnaast is er geen verplichting om foto's geblurred op te leven.	
46	Inkoopvoorwaarden	artikel 9.1	In de eerste zin heeft u het over de noodzakelijk geachte informatie, in de tweede zin over de noodzakelijke informatie. Dit laatste (noodzakelijke informatie) kunnen wij niet altijd voorafgaand aan de opdracht zeker weten. Daarom stellen wij voor om de tweede zin in dit artikel door te halen. Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Nee. Het is aan de inschrijver om een volledig beeld van de opdracht te verkrijgen alvorens in te schrijven. Als er in de ogen van gegadigden informatie ontbreekt om een deugdelijke inschrijving in te dienen dan wordt u verzocht om dit ten behoeve van de NvI te vragen.	
47	Inkoopvoorwaarden	artikel 12.4	Wij zouden graag aan dit artikel willen toevoegen : "nadat ProRail Opdrachtnemer hiertoe verzoekt en haar mening daarbij heeft onderbouwd." Wilt u dit aanpassen ?	13-11-2025	Akkoord, ProRail zal de overeenkomst in lijn met uw suggestie aanpassen.	
48	Inkoopvoorwaarden	artikel 14.6	Dit betreft een zeer verregaande garantie met mogelijke grote gevolgen. Wij stellen voor om dit te veranderen in "dat zijn adviezen conform de hoogste standaarden zijn opgesteld". Garantie van juistheid is verregaand(er). Kunt hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord.	
49	Inkoopvoorwaarden	artikel 22.2	Wij stellen voor om dit artikel te schrappen. Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord.	
50	Inkoopvoorwaarden	artikel 23	Wij gaan er vanuit dat er geen bankgarantie van toepassing is op deze raamovereenkomst. Klopt dat ?	13-11-2025	Dat klopt.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
51	Inkoopvoorwaarden	artikel 25.2	In onze optiek is dit te breed geformuleerd en daarmee voor ons niet akkoord. Wij zien graag dat het artikel wordt versmald tot dergelijke rechten die (direct) verband houden met de Overeenkomst. Kunt dit artikel op die manier aanpassen ?	13-11-2025	Op basis van uw vraag kan ProRail niet tot een aanpassing overgaan. Vriendelijk verzoek om een concreet tekstvoorstel aan te leveren indien u dit gewenst wil zien, ProRail zal dit dan beoordelen.	
52	Inkoopvoorwaarden	artikel 25.4	Het tweede deel van dit artikel "en vergoedt aan ProRail alle schade die daarvan het gevolg is" is voor ons niet acceptabel. Wij stellen voor om het tweede deel van dit artikel te schrappen. Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord.	
53	Inkoopvoorwaarden	artikel 27 1 tm 4	Artikel 27 is voor Gegadigde een enorm financieel risico dat geen recht doet aan reeds geleverde inspanningen en producten. Wij stellen voor om dit complete artikel te schrappen. Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Zie antwoord vraag 17	
54	Inkoopvoorwaarden	artikel 29.2 sub b	wij stellen voor om het tweede deel van de zin te schrappen: of het faillissement is aangevraagd. Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	ProRail zal het artikel als volgt aanpassen: "of het faillissement door meerdere schuldeisers is aangevraagd."	
55	Inkoopvoorwaarden	artikel 29.4	Wij stellen voor om de tweede alinea van dit artikel te schrappen: "Opdrachtnemer wordt geachtde Overeenkomst rechtstreeks toekomt." Kunt u hiermee instemmen ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord.	
56	Inkoopvoorwaarden	artikel 30.1	Wij stellen voor om in de eerste zin "schade " te vervangen door "directe schade" en aan de zin toe te voegen: "aansprakelijkheid voor indirecte en afgeleide schade is uitgesloten". Kunt u hiermee instemmen ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord. Directe en indirecte schade zijn naar Nederlands recht geen vastomlijnde begrippen. Zie ook het antwoord op vraag 16.	
57	Inkoopvoorwaarden	artikel 30.2	Wij zien graag dat "in enig verband staan met" wordt vervangen door "kunnen worden toegerekend aan". Kunt u hiermee akkoord gaan ?	13-11-2025	Nee, daar gaat ProRail niet mee akkoord.	
58	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D		ProRail geeft aan dat zij verantwoordelijk is en streeft naar een zo hoog mogelijk rendement op het vlak van veiligheid van het spoor. Waarom stelt ProRail dan geen minimale basiseis van VCA** voor het uitvoeren van deze opdracht ?	13-11-2025	Aangezien het meten plaatsvindt vanaf de openbare weg is een VCA** certificering niet van toegevoegde waarde.	
59	Aanbestedingsleidraad Openbaar L&D	par. 4.5 geschiktheidseis 1	Mag de inwinning ook uitgevoerd zijn vanaf het spoor of een waterweg?	16-11-2025	Zie het antwoord op vraag 27	