



Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag	Antwoord	Gewijzigd document
1	Aanbestedingsleidraad	par. 2.2 en 5.3.1	Wanneer zou de aantoning moeten beginnen? Uiterlijk 2,5 of 3 jaar na aanvang? Paragraaf 2.2 zegt: Met deze aantoning wordt uiterlijk 2,5 jaar na aanvang van de overeenkomst gestart Paragraaf 5.3.1 zegt: Uiterlijk 3 jaar na aanvang van de Overeenkomst wordt gestart met aantoning.	30-3-2026	Dit is een omissie, in paragraaf 5.3.1 is de juiste termijn (uiterlijk 3 jaar) opgenomen.	Aanbestedingsleidraad v1.1
2	Aanbestedingsleidraad	par. 3.2	Gegadigde heeft veel vragen over de uitvraag en ziet daarnaast mogelijkheden voor optimalisatie van de uitvraag. Gegadigde zou dit graag met ProRail hier individueel van gedachte willen wisselen. In de huidige planning is geen startbijeenkomst of (individuele) dialoogronde opgenomen. Dit beperkt de mogelijkheid om met elkaar de duiding van de uitvraag scherp te maken. Derhalve vraagt Gegadigde om de mogelijkheid van een (individuele) dialoog. Staat u hiervoor open?	30-3-2026	Nee, er is geen mogelijkheid voor het voeren van een dialoog in deze aanbesteding. Het voeren van een individuele dialoog zou kunnen leiden tot het niet gelijk behandelen van inschrijvers en/of een niet transparant proces. ProRail heeft na deze eerst Nota nog drie vragenrondes opgenomen in deze aanbesteding, waarbij voldoende ruimte is om eventuele onduidelijkheden toe te lichten.	
3	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3	ProRail geeft aan dat binnen de beoordelingsmethodiek de prijs een relatief groot gewicht krijgt. Wanneer de aangegeven maximale omzet €323mln bedraagt en de maximale korting €12,5mln bedraagt komt de maximale fictieve EMVI korting op minder dan 5%. Klopt deze vergelijking en is dit wat ProRail bedoelt met dat de prijs een relatief groot gewicht krijgt?	30-3-2026	Nee, de vergelijking klopt niet. In de maximale waarde is zoals aangegeven ook een risicoreservering opgenomen. Ook zijn diverse herzieningsclausules en meerwerk onderdeel van de maximale waarde. Omdat de prijs desondanks een relatief groot deel uitmaakt van de gunningssystematiek heeft ProRail ervoor gekozen om dit nader toe te lichten	
4	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3	ProRail beschrijft in de inleiding dat een groot deel van de scope het uitvoeren van handmetingen betreft en dat daar nauwelijks mogelijkheden zijn voor kwalitatief onderscheid. U benoemt bij subgunningscriterium G2 (5.3.2) het risico dat continuïteit van dienstverlening niet kan worden geborgd als gevolg van storingen, uitval van systemen, middelen of capaciteit, waarbij inschrijver "zowel op de trein- als de handmetingen [dient] in te gaan". Kunt u nader toelichten hoe Gegadigde dit risico moet begrijpen wanneer u hierop nauwelijks kwalitatief onderscheid op verwacht?	30-3-2026	ProRail geeft niet aan dat er geen kwalitatief onderscheid is, maar dat dit onderscheid beperkt is. Aangezien de handmetingen een relatief groot gedeelte uitmaken van de dienstverlening wordt in gunningscriterium G2 ook gevraagd in te gaan op de beschreven risico's bij het uitvoeren van handmetingen. Het beschrijven van deze risico's heeft als doel om ProRail zekerheid te geven dat de risico's structureel bij beheerst en gemitigeerd.	
5	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1	ProRail geeft per plan een maximum aantal pagina's inclusief bijlagen, exclusief voorblad. Klopt het dat inhoudsopgave en leeswijzer ook niet meetellen bij het aantal pagina's?	30-3-2026	Ja, dat is juist. De inhoudsopgave en eventuele leeswijzer worden niet meegeteld in het maximum aantal toegestane pagina's. Inschrijvers dienen hun beantwoording te structureren conform de in de vraagstelling opgenomen onderdelen en de bijbehorende bullits. Een per onderdeel en per bullit afzonderlijk uitgewerkt antwoord is dus verplicht.	
6	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1	Voor subgunningscriterium 1 vraagt u om het voldoen aan de startvoorwaarden van de Validatie. In totaal heeft Opdrachtnemer 4 jaar de tijd tot start van de uitvoering van de metingen. Klopt het dat de kosten voor ontwikkeling al bij inschrijving verwerkt moeten zijn in de verschillende componenten van Annex 5.1?	30-3-2026	Ja, dat is juist.	
7	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1	Voor subgunningscriterium 1 vraagt ProRail om het voldoen aan de startvoorwaarden van de Validatie. In totaal heeft opdrachtnemer 4 jaar de tijd tot start van de uitvoering van de metingen. Onderdeel van de aanbidding is een voorgenomen mijlpalenplanning. Wanneer de prijs al bij inschrijving bekend moet zijn, is er weinig ruimte voor ontwikkeling na gunning. Dit betekent dat de 4 beschikbare jaren voornamelijk zullen gaan om inkoop, realisatie, validatie en toelating. Omdat 4 jaar een relatief lange periode betreft zou Gegadigde graag een inschatting van de tijdsverdeling vanuit ProRail ontvangen, ook om de wederzijds beschikbare en benodigde capaciteit, bijvoorbeeld voor het validatietraject te kunnen inschatten. Concreet is de vraag bijvoorbeeld hoeveel tijd ProRail verwacht dat het validatietraject en/of toelatingstraject in beslag neemt?	30-3-2026	Het is aan inschrijver om daar een inschatting van te maken. ProRail kan dit niet voor inschrijvers doen. In paragraaf 2.2 is beschreven dat de Validatiefase maximaal 4 jaar mag duren, dat uiterlijk 3 jaar na gunning dient te worden gestart met de validatie en dat deze uiterlijk 2 maanden voor de start van de uitvoeringsfase dient te zijn afgerond. Bij aanvang van de validatie na 3 jaar betekent dit een termijn van 10 maanden voor validatie (aantoning) zoals opgenomen in annex 5.0, 5.1 en 5.2. Randvoorwaarde voor start van deze validatie (aantoning) is dat inkoop, realisatie en toelating zijn afgerond. ProRail houdt rekening met een overlegstructuur zoals opgenomen in Annex 10 en realiseert zich dat de benodigde afstemming gedurende validatie (aantoning) waarschijnlijk intensiever zal zijn dan gedurende inkoop, realisatie en toelating.	
8	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2	U vraagt om maatregelen, processen en voorzieningen. Gegadigde heeft moeite onderscheid te maken tussen deze begrippen en zou daarom graag toelichting ontvangen wat u precies bedoelt met maatregelen, processen en voorzieningen en hoe deze onderling van elkaar verschillen.	30-3-2026	Met de begrippen maatregelen, processen en voorzieningen wordt beoogd dat inschrijvers hun aanpak voor het beheersen van de risico's rond continuïteit en kwaliteit op een samenhangende en navolgbare wijze beschrijven. De begrippen onderscheiden zich als volgt: <u>Maatregelen</u> Dit zijn concrete acties of ingrepen die worden getroffen om een geïdentificeerd risico te voorkomen, te beheersen of de impact ervan te beperken. Het gaat om het wat wordt gedaan. <u>Processen</u> Dit zijn de structurele en herhaalbare werkwijzen waarin is vastgelegd hoe werkzaamheden worden uitgevoerd, aangestuurd en bewaakt. Processen beschrijven de samenhang tussen activiteiten, rollen, verantwoordelijkheden en beslismomenten. <u>Voorzieningen</u> Dit betreft de middelen, systemen en organisatorische faciliteiten die beschikbaar zijn om maatregelen en processen daadwerkelijk te kunnen uitvoeren. Het gaat hierbij om het waarmee de beheersing wordt ondersteund.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
9	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	A) Metingen met een meetvoertuig	In Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting onder A) worden, naast de vaste prijs per inzet eveneens de prijzen gevraagd voor het dataverzamelen en uitwerken van diverse producten. Aspotversnellingsmetingen (ABA) is niet opgenomen als losse prijscomponent, terwijl deze wel als apart product in o.a. Vraagspecificatie Annex 2.4 en 4.4 is gedefinieerd. Op welke wijze dient Gegadigde de prijzen voor dataverzamelen en uitwerken op te nemen in de Aanbiedingsbegroting?	30-3-2026	Met de aspotversnellingsmetingen wordt beoogd om kleinere oppervlakte-defecten te detecteren, zodoende is dit voor dataverzamelen en uitwerken onderdeel van de categorie "spoorstaaf-oppervlakte". Zie ook paragraaf 4.2.1 van Vraagspecificatie Annex 2.4 specificatie parameters - Spoorstaafdefecten Aspotversnelling. De kosten voor aspotversnellingsmetingen dienen dan ook onder de categorieën "spoorstaaf-oppervlakte" te worden verwerkt.	
10	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	A) Metingen met een meetvoertuig - Vaste kilometerprijs voor uitwerken en rapporteren meetdata	Begrijpt Gegadigde goed dat ProRail ook bijvoorbeeld analyse van alleen US of alleen ECT of kan uitvragen na een meetrit en niet van de overige meetsystemen?	30-3-2026	Nee, ProRail vraagt in de basis dat ON per meetrit alle genoemde metingen en uitgewerkte data levert (UST, EC, Spoorstaafoppervlakte). ProRail heeft dit opgesplitst zodat men kan uitrekenen welke vergoeding is verschuldigd als één van de variabelen onverhoopt niet goed geleverd blijkt te zijn. (Zie ook Annex 7.0 paragraaf 4.5)	
11	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	A) Metingen met een meetvoertuig - Vaste prijs per inzet meetvoertuig	Begrijpt Gegadigde goed dat de "vaste prijs per inzet meetvoertuig" alleen de prijs is voor het laten rijden van het meetvoertuig en dus nog niet voor uitvoering van enige meting? Zo niet, kan ProRail dit nader verduidelijken?	30-3-2026	Correct, zoals ook in de Annex 5.1 - 'Aanbiedingsbegroting'opgenomen staat gaat het hier om de all-in prijs voor inzet van een meetvoertuig, dus inclusief voorbereiding, planning, brandstof, transport, meetsystemen, rijdend personeel etc. Voor het daadwerkelijk verzamelen, analyseren en rapporteren van de meetdata gelden de overige uitgevraagde prijzen onder Prijscomponent A, specifiek de subonderdelen 'dataverzamelen tijdens meetrit' en 'uitwerken en rapporteren meetdata'.	
12	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	A) Metingen met een meetvoertuig - Vaste prijs per inzet voor dataverzameling tijdens meetrit	Waarom maakt ProRail onderscheid tussen UST, ECT en spoorstaafoppervlakte? Is ProRail van zins niet bij elke meetrit elke dataverzameling uit te vragen? ProRail wordt verzocht nader toe te lichten waarom zij deze onderverdeling heeft gemaakt.	30-3-2026	Zie het antwoord op vraag 10.	
13	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	B) Handmetingen	ProRail wordt verzocht aan te geven welke kostencomponenten onderdeel uitmaken van de vaste prijs per stuk voor de handmetingen onder B) van de Aanbiedingsbegroting (denk aan naast manuren: veiligheid, meeliftkosten, kosten eigen buitendienststellingen aanvragen, etc.).	30-3-2026	De door inschrijver aan te bieden vaste stuksprizen per handmeting zijn vaste all-in prijzen ter uitvoering van het gehele uitgevraagde handmetingproces. Dit betekent dat alle bijkomende kosten die gekoppeld zijn aan het uitvoeren van een handmeting moeten zijn inbegrepen, waaronder onder meer, maar niet gelimiteerd tot veiligheid, meeliftkosten, kosten eigen buitendienststellingen etc.	
14	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	B) Handmetingen	Wat voor soort metingen betreffen de metingen op basis van deltalijst en planningsoptimalisatie? ECH metingen en/of USH metingen?	30-3-2026	Dit zijn altijd USH-metingen.	
15	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	E) Validatiefase	Betreft deze in te vullen prijs de Validatie werkzaamheden van de in artikel 5.1 benoemde Validatiefase van maximaal 4 jaar? Zo niet, kan ProRail dit verduidelijken?	30-3-2026	Correct.	
16	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	E) Validatiefase	Indien de ingeschatte kosten voor Gegadigde voor de Validatiefase het plafondbedrag van € 400.000 overschrijden, op welke wijze dienen de meerkosten te worden opgenomen in de aanbidding van Gegadigde?	30-3-2026	Deze meerkosten worden door ProRail niet verrekend. De €400.000,00 betreft een gemaximeerd budgetplafond.	
17	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	algemeen	Kan ProRail aangeven wel prijspeil gehanteerd moet worden in de Aanbiedingsbegroting?	30-3-2026	Dat is aan inschrijver. Zie ook het antwoord op vraag 60 omtrent de indexatieclausule.	
18	Annex 7.0 Prijzen en condities	3.1	Begrijpt Gegadigde goed dat treinmetingen uiteindelijk worden verrekend op basis van de vaste kilometerprijs (Aanbiedingsbegroting cel L46)? Kan ProRail deze verrekenmethode wellicht toelichten met een treffend voorbeeld?	30-3-2026	Correct. Dus indien bijvoorbeeld in jaar X er 11.775 meetkilometers aan data is geleverd geldt voor de facturatie de kilometerprijs uit cel L46 van Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting maal 11.775	
19	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 1	De internetlink opgenomen onder Ref. 1 verwijst naar een historische versie van de "Regeling indienststelling Spoorvoertuigen" en daarmee niet meer vigerende regelgeving betreffen. ProRail wordt verzocht te bevestigen dat de oude tekst van de regeling van kracht is, danwel de link aan te passen naar de actuele (vigerende) regelgeving.	30-3-2026	Zowel Opdrachtnemer als ProRail dienen zich ten allen tijde aan de dan vigerende wetgeving te houden. De link is aangepast. Op het moment van schrijven is de meest actuele versie hier te vinden: https://wetten.overheid.nl/BWBR0043393/2026-01-01/0	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1
20	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 16	Bij ref. 16 wordt verwezen naar de "ProRail BBMS USH Interface Afspraak". Als onderdeel van de Vraagspecificatie is "Bijlage 2.1 ProRail BBMS USH Interface Afspraak" meegeleverd. Betreft dit hetzelfde document? Zo ja, dan wordt ProRail verzocht om dit expliciet te vermelden in par. 3.3 om verwarring te voorkomen.	30-3-2026	Ja, dit betreft hetzelfde document, dit is verduidelijkt in de tekst.	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1
21	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 17	Bij de verwijzing naar de RLN00439 ontbreekt het versienummer/-data. Volgens de Railinfracatalogus is versie 003 actueel. Is dit de vigerende versie voor onderhavige aanbesteding?	30-3-2026	Ja, versie 003 is de vigerende versie.	
22	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 19	Bij ref. 19 wordt verwezen naar de "Productbeschrijving gegevensleveringen voor BBMS". Als onderdeel van de Vraagspecificatie is "Bijlage 2.2 Productbeschrijving gegevensleveringen BBMS v2 5" meegeleverd. Betreft dit hetzelfde document? Zo ja, dan wordt ProRail verzocht om dit expliciet te vermelden in par. 3.3 om verwarring te voorkomen.	30-3-2026	Dit betreft inderdaad hetzelfde document. De tekst bij ref. 19 is aangepast.	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1
23	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 20	Bij ref. 20 (NEN-EN 13848-1) is geen versienummer/-datum opgenomen. Welke versie dient gehanteerd te worden?	30-3-2026	De geldende versie ten tijde van publicatie van deze Tender dient gehanteerd te worden	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
24	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 21	Bij ref. 21 (NEN-EN 13231-5) is geen versienummer/-datum opgenomen. Welke versie dient gehanteerd te worden?	30-3-2026	De geldende versie ten tijde van publicatie van deze Tender dient gehanteerd te worden	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1
25	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 3	Verwezen wordt naar versie 2006 van de "NEN-EN 13848-2:2006; Railway applications - Track - Track geometry quality - Part 2: Measuring systems - Track recording vehicles". Volgens de website van de NEN is de versie van 2020 actueel. ProRail wordt verzocht te bevestigen dat de oude tekst van de regeling van kracht is, danwel de versiedatum aan te passen naar de actuele (vigerende) regelgeving.	30-3-2026	In Annex 2.4 wordt verwezen naar NEN-EN 13848-1 (versie 2019) i.p.v. NEN-EN 13848-2. De referentie is gewijzigd in Annex 0.0.	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1 Annex 2.4
26	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 6 t/m 10	Gegadigde is ter oren gekomen dat moment de RLN00399 onder revisie ligt bij ProRail en haar partners. Op welke wijze gaat ProRail de wijzigingen implementeren in onderhavig contract?	30-3-2026	Eventuele wijzigingen kunnen worden volgens het beschreven RFC proces opgepakt en doorgevoerd.	
27	Annex 0.0 Leeswijzer	3.3 - Ref. 6 t/m 10	Gegadigde is ter oren gekomen dat moment de RLN00399 onder revisie ligt bij ProRail en haar partners. Dit kan mogelijk tot belangenversterving en/of voorkennis leiden bij betrokken partijen. Op welke wijze gaat ProRail borgen dat alle Gegadigden over dezelfde kennis qua wijzigingen op de RLN00399 beschikken?	30-3-2026	De revisie van de RLN00399 loopt momenteel. Hierbij worden onder meer workshops met marktpartijen georganiseerd om te bepalen of/welke eventuele wijzigingen aan deze richtlijn nodig zijn. Partijen, die nog niet zijn aangesloten bij deze revisie worden uitgenodigd om hieraan deel te nemen en input te leveren. Deelname max 2 persoon per marktpartij. Indien u dit wenst kunt u een bericht sturen via de berichtenmodule van TenderNed.	
28	Annex 1.0 Statement of Work	blz 6	Worden de op bladzijde 6 benoemde (toonbank)vragen verrekend met het tarief van C) Regie uren van de Aanbiedingsbegroting? Zo niet, kan ProRail aangeven op welke wijze de uren voor beantwoording van deze vragen vergoed worden of indien Gegadigde dit in haar scope moet hebben, graag een uitgangspunt geven voor een aantal uur op jaarbasis waar Gegadigde rekening mee dient te houden voor de prijsvorming?	30-3-2026	Correct, de toonbankvragen vallen onder het tarief van de regie-uren, prijscomponent C uit de Annex 5.1 - 'Aanbiedingsbegroting'.	
29	Annex 1.0 Statement of Work	Doel en reikwijdte - Duurzaamheid	ProRail stelt dat het Opdrachtnemer niet is toegestaan om de meetsystemen en tractie te combineren in één voertuig. Deze eis kan leiden tot enerzijds een aanzienlijke kostenpost als gevolg van het moeten toepassen van dubbele tractie (aan beide zijden van het meetvoertuig een locomotief), danwel tot logistieke uitdaging (bij elke kering het omlopen van de locomotief hetgeen ca. 30-45 min. per keer tijd kost). Is ProRail zich hiervan bewust?	30-3-2026	Ja ProRail is zich hiervan bewust. Achtergrond van de eis is de inschatting dat hiermee de impact bij uitval van tractie wordt verlaagd en de flexibiliteit ten aanzien van het meten op ERTMS sporen wordt vergroot. Na interne heroverweging heeft ProRail besloten de eis desondanks te laten vervallen.	Annex 1.0 v1.1 Annex 2.0 v1.1 aanbestedingsleidraad v1.1
30	Annex 1.0 Statement of Work	Doel en reikwijdte - Duurzaamheid	Mag Gegadigde ervan uitgaan dat daadwerkelijk 90% van de meetritten, de gehele meetrit, op geëlektrificeerd spoor kan worden gereden? Of dient Gegadigde te allen tijde zowel elektrisch (ca. 90% van de sporen) als met dieseltractie (ca. 10% van de sporen) te kunnen rijden?	30-3-2026	Nee, Gegadigde mag er niet vanuitgaan dat een gegeven meetrit geheel op geëlektrificeerd spoor gereden kan worden. Gegadigde dient voor de niet-geëlektrificeerde sporen gebruik te maken van een (ten tijde van de meting) toegestane alternatieve vorm van tractie c.q energiebron. ProRail eist niet specifiek dieseltractie maar staat open voor alle toegestane mogelijkheden, het is aan Opdrachtnemer zelf om hier invulling aan te geven.	
31	Annex 1.0 Statement of Work	Doel en reikwijdte - Duurzaamheid	Dient Gegadigde ook op de Betuweroute (incl. Havenspoorlijn) elektrisch te rijden, wetende dat de spanning op de bovenleiding daar 25kV is?	30-3-2026	Ja, Opdrachtnemer dient in staat te zijn 100% van de scope te meten, ongeacht het type of de aanwezigheid van elektrificatie. Het is Opdrachtnemer zelf om hier invulling aan te geven.	
32	Annex 1.0 Statement of Work	Doel en reikwijdte - Duurzaamheid	Gegadigde vermoedt dat het regelmatig voor zal komen dat gedurende een meetrit, het meetvoertuig even naar een niet-geëlektrificeerd spoor wordt geleid. Wanneer gekozen is voor een rit m.b.v. elektrische tractie is die niet mogelijk. Hoe wil ProRail hiermee omgaan?	30-3-2026	Zie antwoord op vraag 30.	
33	Annex 1.0 Statement of Work	Par. 4	ProRail stelt: "Opdrachtnemer is er verantwoordelijk voor dat het Meetvoertuig op alle te meten infra kan en mag opereren". Hoe gaat ProRail ermee om wanneer Opdrachtnemer alle aanvragen en procedures tijdig en juist heeft doorlopen en zij toch geen toestemming krijgt om alle infra te meten. Bijvoorbeeld door onbeschikbaarheid van de infrastructuur?	30-3-2026	Hoofdstuk 4 gaat over het plannen van de metingen en het vastleggen van de capaciteit op het spoor. Opdrachtnemer dient tijdig te plannen binnen de kaders van de beschikbaarheid. Indien een gewenst treinpad niet beschikbaar is, zal Opdrachtnemer de planning in overleg met het ProRail Planbureau voor Meettreinen moeten aanpassen. Zie ook Annex 3.0, Deel B, hoofdstuk 1.	
34	Annex 1.0 Statement of Work	Par. 5	Het kan voorkomen dat ritten niet conform het draaiboek gereden kunnen worden. Bijvoorbeeld door Onregelmatigheden of conflicten met overige dienstregelingen. Voor wiens rekening en risico is dit?	30-3-2026	Uitgangspunt is dat Opdrachtnemer van alle gevraagde infra en van alle gevraagde parameters tijdig meetdata levert. Als een rit niet conform het draaiboek gereden kan worden, dient Opdrachtnemer met een voorstel te komen om de meetdata alsnog te leveren. Annex 3 Deel B paragraaf 4 beschrijft wanneer dit wordt gezien als "Oorzaak ProRail". Annex 7.0 paragraaf 4.3 beschrijft dat ProRail bij uitval door "Oorzaak ProRail" de prijs per km minus de kosten van het uitwerken en rapporteren van meetgegevens zal vergoeden, tenzij de uitval 6 weken of langer van te voren bekend is. Indien de uitval niet door ProRail werd veroorzaakt, zullen geen kosten worden vergoed. Zie Annex 7.0 paragraaf 4.3 en Annex 3.0 Deel B paragraaf 4. Zie ook het antwoord op vraag 64.	
35	Annex 2.0 Specificatie - Generiek Meetvoertuig	3.1.4.7	De bemonsteringsafstanden van de diverse systemen zijn verschillend. Kan ProRail verduidelijken wat zij hier exact bedoelt?	30-3-2026	De eis is aangepast naar vaste maximale waarde.	Annex 2.0 v1.1
36	Annex 2.0 Specificatie - Generiek Meetvoertuig	3.3.3 (blz7)	ProRail stelt dat 90% van de ritten middels elektrische tractie moet worden uitgevoerd. Zijn de benodigde randvoorzieningen voldoende beschikbaar op geëlektrificeerde sporen? Zoals water voor ultrasoon metingen en VVAM-spoor? Mag gegadigde hiervan uitgaan?	30-3-2026	Prorail garandeert niet al deze voorzieningen op geëlektrificeerd spoor. Gegadigde dient zelf voorzieningen te treffen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
37	Annex 2.0 Specificatie - Generiek Meetvoertuig	3.3.4 (blz7)	Meetsysteem en tractie niet gecombineerd suggereert dat er een wagon nodig is. Wordt er ook verwacht dat er een "monitor ruimte / operator positie" is waar personen tijdens het rijden kunnen verblijven?	30-3-2026	De verplichte scheiding tussen tractie en meetvoertuig is komt te vervallen, zie het antwoord op vraag 29.	Annex 1.0 v1.1 Annex 2.0 v1.1 aanbestedingsleidraad v1.1
38	Annex 2.0 Specificatie - Generiek Meetvoertuig	3.4.3	Buitentemperatuur waar de meetrein moet functioneren is vanaf -10°, waar voor de handploeg -5° wordt gevraagd. Levert dit geen uitdagingen rondom opvolging US - USH?	30-3-2026	Eis 3.4.3 is aangepast naar -5°C.	Annex 2.0 v1.1
39	Annex 2.0 Specificatie - Generiek Meetvoertuig	3.4.3	Metten bij -10 graden Celsius is technisch haalbaar, maar levert mogelijk wel veiligheidsrisico's op door vastvriezende opspattend water. Dit lijkt gegadigde onwenselijk en gegadigde verzoekt ProRail de huidige -5 graden Celsius op te nemen als eis.	30-3-2026	Eis 3.4.3 is aangepast naar -5°C.	Annex 2.0 v1.1
40	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	3.3.7	Wat wordt er onder meetdata verstaan? Is dit ruwe informatie (ascans bijvoorbeeld), bewerkte data, geleverde data? Kan ProRail dit verduidelijken?	30-3-2026	ProRail wil dat de "ruwe informatie" (cq. de daadwerkelijk onbewerkte data) minimaal 5 jaar bewaard wordt door opdrachtnemer. Het gaat om ruwe informatie, bewerkte data en geleverde data.	
41	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	5.6	De te leveren parameters: Begrijpt gegadigde goed dat ProRail een enkele A-scan wil hebben, per taster, waarvan het signaal op de piekwaarde is voor dat suspect? Klopt het daarnaast dat ProRail dit geleverd wil hebben als een PNG of JPG?	30-3-2026	1) Ja, klopt inderdaad per taster. Deze levering moet voldoen aan de weergegeven A-scan in RLN00399-3, versie 004, paragraaf 4.4.2. 2) ProRail vraagt het in het format PNG of JPG. ProRail zal de Annexen hierop aanvullen.	Annex 2.1 v1.1
42	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	5.6.2.2	In de te leveren parameters staat een pixelgrootte van <= 3mm. Hoe is dat van toepassing op een A-scan? Kan ProRail dit verduidelijken?	30-3-2026	Dit is niet van toepassing op de A-scan. ProRail zal de tekst bij 'Resolutie' onder eis 5.6.2.2 aanpassen naar "Elk meetpunt is afzonderlijk zichtbaar".	Annex 2.1 v1.1
43	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3	Hoe heeft ProRail de "toestand buiten" meegenomen in gevraagde percentages voor detectie en classificatie? Water van meetsysteem of regen, roestvorming, sandite, vuil, olie etc. beïnvloeden het resultaat negatief. Hoe wil ProRail hier in praktijk mee omgaan?	30-3-2026	Dit is niet meegenomen omdat de omvang van de invloed van de toestand buiten niet bekend is. Indien er wordt afgeweken van de gestelde eisen dient opdrachtnemer dit te onderbouwen met praktijkvoorbeelden (foto's en meetdata) waaruit ProRail kan concluderen dat eventuele afwijking van de normen terecht is.	
44	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.11	Indien uitval beeld 2m is, is het segment wel of niet uitval, afhankelijk van de uitlijning van de beelden in de levering. Komt dat overeen met de wens van ProRail?	30-3-2026	De eis komt er op dat er niet meer beeld uitval mag zijn dan 5% van het segment. Wanneer er uitval plaatsvindt is het niet toegestaan om de overige beelden uit te smeren over deze lengte van het segment.	
45	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.11	Indien het visuele inspectiesysteem meer dan 2.5m uitval heeft, dan wordt het segment uitval/herpland en analyse inclusief HIT1 suspects niet aan ProRail geleverd. Komt dit overeen met de wens van ProRail?	30-3-2026	Nee, dit komt niet overeen met de eis van ProRail als het US-systeem wel werkt. Dus uitval van het Visuele inspectiesysteem vereist geen herplanning. In geval van uitval kan in de Integrale Analyse ook van oude visuele inspectiebeelden gebruik gemaakt worden, zie Annex 3 hoofdstuk 7 (inhalen bij uitval t.b.v. de Integrale Analyse).	
46	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.12	Waar baseert ProRail zich op dat de eis van 95% detectie (zowel precision als recall) van alle defecten haalbaar is? Vraagsteller heeft eigen onderzoek met velddata waarin dit zeer uitdagend blijkt.	30-3-2026	ProRail wenst dat defecten zoveel als mogelijk met de treinmetingen kunnen worden gedetecteerd, waardoor het aantal handmatige nametingen wordt beperkt. Op basis hiervan heeft ProRail de eis van 95% gesteld.	
47	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.13	In RLN00399-2 wordt squat A, B, C "gedefinieerd" op basis van 3 foto's. Hier is geen grens gedefinieerd waar squat A overgaat in squat B. Dit is menselijke interpretatie. Voor een beeldherkenning algoritme is een numerieke definitie wenselijk. Gegadigde verzoekt ProRail om een duidelijke definitie of richtlijn. Deze is noodzakelijk voor een kwalitatieve classificatie.	30-3-2026	In de RLN00399 worden defecten uitvoeriger gedefinieerd dan alleen met foto's. Hier dient de opdrachtnemer gebruik van maken. Een uitgebreidere definitie is op dit moment niet beschikbaar.	
48	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.3.5	"(Het beeld) minimaal een resolutie heeft van 0,5 mm in zowel langs- als in dwarsrichting." Wil ProRail dit verduidelijken met "de resolutie is groter of gelijk aan 0,5mm" of "de resolutie is kleiner of gelijk aan 0,5mm"?	30-3-2026	Het beeld heeft een resolutie van 0,5mm in zowel de langs- als in dwarsrichting met een tolerantie van - 0,1mm en +0,2mm (dus bereik is 0,4mm t/m 0,7mm).	Annex 2.1 v1.1
49	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.3.6 + meer	ProRail wil beeld als jpeg geleverd krijgen. Hoe ziet ProRail de eis van geen (compressie)artefacten in relatie tot leveren van .jpeg, een 30 jaar oud bestandsformaat dat berucht is om compressieartefacten? Gegadigde verzoekt ProRail om een meer geschikt bestandsformaat ofwel een vrije keuze hierin voor gegadigden.	30-3-2026	ProRail geeft als aanvulling op de eis mee dat de volgende bestandstypen mogelijk zijn: JPEG, PNG en Tiff. ProRail zal Annex 4.1 aanpassen.	Annex 4.1 v1.1
50	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.3.8+7.3.9+7.3.10+7.3.11+meer	De eisen gaan over "één beeld". Eén beeld kan zowel 1 linescan opname van 0.5mm zijn, als één geleverd beeld van 2500mm zijn. Kan ProRail verduidelijken waar in de vraagspecificatie één beeld één linescan opname is, en waar één beeld één geleverd beeld van 2500mm is.	30-3-2026	Een beeld is opgebouwd uit meerdere linescans. Deze moeten samengevoegd worden tot een beeld van 2500mm. Dit aansluiting van de beelden staat beschreven in eis 7.3.5. De bemonsteringsafstand van 2500mm staat beschreven in eis 7.5.2.	
51	Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig	7.4.1.3	"resolutie: X-richting: afstand tussen twee lijnen is vast en ≤ 1 mm." Waarom wijkt de waarde 1mm af van de eis 7.3.3.5 resolutiewaarde 0.5mm?	30-3-2026	De resolutie in de X-richting is de afstand tussen twee lijnen en is vast en ≤ 1 mm. De resolutie in de Y-richting is de afstand tussen twee beeldpunten op de spoorstaafkop en is gelijk aan de afstand tussen 2 lijnen in de y-richting (ofwel een maximale afwijking van 2mm). De afwijkingen zijn dus toegespitst op de linescan beelden: deze mogen niet meer dan resp. 1mm en 2mm afwijken. Dit staat los van de kwaliteit van de beelden (0,5mm per pixel).	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
52	Annex 2.3 Specificatie - Spoorstaafdefecten Hand Oppervlakte	4.2.1	Deze annex suggereert EC handmetingen, maar de RLN00399-2 heeft ook diverse "oppervlakte" gebreken die alleen visueel waarneembaar zijn en dus niet middels EC meting? Versie 4 heeft ook geen inspectiemethode EC. Kan ProRail dit nader toelichten?	30-3-2026	ProRail verwacht van de opdrachtnemer een voorstel/werkinstructie hoe de EC metingen uitgevoerd moeten worden (incl kalibratie, justering ed), welke aan ProRail wordt voorgelegd en uiteindelijk wordt goedgekeurd (zie eis 4.3.1 van Annex 5.0). Dit ontbreekt inderdaad vooralsnog in de RLN00399. Qua type defecten wordt specifiek verwezen naar de RCF-defecttypen. Deze hebben de UIC-defectcodes: 2221, 2222, 2223 en 227. Het gaat hierbij ook om RCF-defecten op metallurgische lassen met UIC-defectcodes 417, 427 en 437. ProRail zal de Annexen hierop aanvullen.	Annex 2.3 v1.1
53	Annex 4.3 Specificatie levering - Spoorstaafdefecten Hand Oppervlakte	4.2/5.2	In Annex 2.3 wordt UIC-code niet genoemd. Is dit een omissie in Annex 2.3, of is UIC-code geen onderdeel van de levering?	30-3-2026	UIC code is geen onderdeel van de levering. Tabel is aangepast.	Annex 4.3 v1.1
54	Annex 4.3 Specificatie levering - Spoorstaafdefecten Hand Oppervlakte	4.2/5.2	Waarom is de levering van dieptedata van een handmeting afhankelijk van of er een suspect is gevonden met integrale analyse? Of is dit altijd een verplicht veld voor EC handmetingen? (Koppeling IA en EC hand?)	30-3-2026	De levering van de dieptedata van een handmeting is niet afhankelijk van of er een suspect is gevonden. De dieptedata is een verplicht veld voor EC handmetingen, ook als er geen defect is gevonden. Tekst in de tabel is aangepast.	Annex 4.3 v1.1
55	Annex 4.4 Specificatie levering - Spoorstaafdefecten aspotversnelling	4.2(.89)	Wat is "leading axle"? Hoe is hieruit het functioneren van de GPS af te leiden? Of is de vraag welk van de wielstellen 'vooraan' zit in de rijrichting van het meetvoertuig, en dus afgeleid moet worden uit de rijrichting/encoders van het meetvoertuig en niet de GPS? Kan ProRail dit verduidelijken?	30-3-2026	De 'leading axle' is het voorste wielstel met sensoren in de actuele rijrichting van het meetvoertuig. De leading axle mag zowel worden afgeleid uit de encoders van het meetvoertuig vanuit een IMU als vanuit een (willekeurige) encoder. In Annex 4.4, eis 4.2 (Inhoud bestand) komt kolom 82 t/m 89 voort uit een configuratie van een GPS met geïntegreerde IMU (is Inertial Measurement Unit die bewegingen en oriëntatie meet met sensoren), waarbij de leading axle wordt bepaald door vergelijking van de actuele bewegingsrichting (course) met de statische montage oriëntatie (heading) van de IMU. In een dergelijke configuratie zijn encoders niet noodzakelijk voor het bepalen van de leading axle. Controles op 'functioneren GPS' betreft toetsen op onderlinge samenhang van geleverde waarden, niet op de nauwkeurigheid van de geleverde locatie als zodanig.	Annex 0.0 Leeswijzer v1.1 Annex 2.4 v1.1 Annex 4.4 v1.1
56	Annex 4.4 Specificatie levering - Spoorstaafdefecten aspotversnelling	4.2(.90)	Wat is de functie van de localisatie encoder? En wat voor soort waarden verwacht ProRail hier?	30-3-2026	De localisatie-encoder wordt gebruikt voor plaatsbepaling en synchronisatie van meetsystemen (ultrasoon, eddy current, visueel). Doorgaans (op- of aflopende) tellerwaarden, die op basis van hun timestamp, worden gekoppeld aan de gemeten versnellingswaarden. De meetsystemen ultrasoon, eddy current en visueel opereren samen met de localisatie-encoder in het wegdomein (afgelegde afstand). De versnellingsensoren opereren samen met de wielstel-encoders in het tijdsdomein (verstrekte tijd). Om een relatie te kunnen leggen tussen de versnellingsdata en de meetdata van de ander meetsystemen worden waarden van de localisatie-encoder op basis van tijd gekoppeld. De wielstel-encoders zijn in principe andere encoders dan de localisatie-encoder: deze meten draairichting en snelheid per wielstel voor interpretatie van versnellingsdata. Overigens mag één encoder beide functies vervullen, mits correct toegepast.	
57	Annex 5.0 Specificatie aantoning kwaliteit - Metingen en meetdata	5.4.2	NEN-EN16729-2 bestaat uit 2 delen, een vast referentie spoor maar ook een deel wat tijdelijk is en daarna destructief gevalideerd wordt. Hoe draagt ProRail bij aan het 2de deel? Stelt ProRail het validatie spoor ter beschikking aan opdrachtnemer?	30-3-2026	1) Het destructieve deel van deze NEN-norm staat als volgt beschreven: "In addition, verification with destructive investigations and appropriate non-destructive investigations may be carried out.". Dit is niet dwingend voorgeschreven. ProRail eist dit niet. 2) ProRail stelt geen referentiespoor ter beschikking.	
58	Annex 7.0 Prijzen en condities	2	Onder bullet 6 en 7 van de indexeringsregeling van hoofdstuk 2 is opgenomen dat vanaf het 4de jaar de uitkomst van de berekening wordt verlaagd met toenemende stappen van 5% tot een maximum van 50% in jaar 13. Dit bevreemdt Gegadigde ten zeerste. ProRail wordt verzocht om toe te lichten wat de reden is waarom zij de 'werkelijke' prijsstijgingen slechts ten dele compenseert en niet de gehele berekende prijsstijgingen? Indien in bijvoorbeeld jaar 13 de prijsstijging 5% is, zou Opdrachtnemer slechts 2,5% krijgen, dat terwijl de kosten wel met 5% zijn gestegen (nog los van de tekorten van de voorgaande jaren).	30-3-2026	Bij zeer langdurige contracten, zoals onderhavige, wijst de praktijk uit dat de marktconformiteit van gecontracteerde prijzen en tarieven uit de pas gaat lopen vandaar dit beperkte doorgevoerde correctiemiddel.	
59	Annex 7.0 Prijzen en condities	2 - Indexeringsregeling	Onder bullet 4 van de indexeringsregeling van hoofdstuk 2 is opgenomen dat bij de indexering van een nieuw kalenderjaar de indexering over de periode augustus tot augustus van het jaar daarvoor als basis wordt gebruikt. Deze methodiek leidt ertoe dat grote prijsstijgingen (bijv. a.g.v. de huidige oorlog in het Midden-Oosten) pas op zijn vroegst in het opvolgende jaar worden meegenomen in de vergoeding aan Opdrachtnemer. ProRail wordt verzocht om voor dergelijke situaties, waarbij er substantiële prijsstijgingen aantoonbaar optreden buiten de schuld van Opdrachtnemer, Opdrachtnemer hiervoor te compenseren.	30-3-2026	ProRail gaat niet akkoord met uw verzoek. Omdat het nu nog onvoldoende duidelijk is welke consequenties hieraan verbonden zijn, en het risico bestaat op een voorbarige en mogelijk dubbele correctie, wordt dit voor kennisgeving aangenomen. Er worden geen toezeggingen gedaan en wordt geen inhoudelijke handelwijze vastgesteld. Concluderend is het te vroeg om hier al op te handelen.	
60	Annex 7.0 Prijzen en condities	2 - Indexeringsregeling	Volgens de indexeringsregeling vindt de eerste indexering per 1 jan. 2028. Gezien de situatie in het Midden-Oosten verzoekt Gegadigde dit aan te passen naar start per 1 jan. 2027.	30-3-2026	Dit is niet akkoord. Zie ook het antwoord op vraag 113.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
61	Annex 7.0 Prijzen en condities	2.1.1	In hoofdstuk 2 van Annex 7 is de indexeringsregeling opgenomen. Conform par. 2.1.1 blijkt dat de indexering gebaseerd is op de prijsstijgingen van bedrijfstak/branches 711 (Architecten- en ingenieursbureaus). ProRail wordt verzocht toe te lichten waarom zij juist deze index gebruikt in plaats van een mengvorm van CAO-lonen Bouwnijverheid en Producentenprijzen - subcategorie 28 Machines apparaten en werktuigen, zoals bij vergelijkbare contracten gebruikelijk is.	30-3-2026	ProRail hanteert sinds enige jaren zoveel als mogelijk uniform de 711-rubriek voor uitgevraagde dienstverlening op gebied van meten en analyseren van spoorse assetsdata, vooral ook in het belang van de marktpartijen zelf aangezien met deze keuze de kans op negatieve indexatiepercentages geminimaliseerd wordt.	
62	Annex 7.0 Prijzen en condities	3.1 - definitieve jaarmeetpakketten	De vaste kilometerprijs komt tot stand met als uitgangspunt 110 inzetten en 13000 kilometers per jaar. Dit betreft ongeveer 118 km gemiddelde per inzet. Hoe gaat ProRail ermee om als dit gemiddelde door omstandigheden buiten invloed van Opdrachtnemer niet gehaald kan worden? (Opdrachtnemer moet dan mogelijk meer inzetten voor dezelfde prijs leveren.)	30-3-2026	ProRail heeft er belang bij dat Opdrachtnemer zoveel mogelijk km in zo min mogelijk meetritten uitvoert en we vertrouwen er ook op dat dit in de samenwerking ook heel goed haalbaar is. Het scenario wat in de vraag wordt geschetst acht ProRail niet waarschijnlijk.	
63	Annex 7.0 Prijzen en condities	4.3	Mag gegadigde ervan uitgaan dat het niet beschikbaar zijn van spoor door bijvoorbeeld Onregelmatigheden (storingen), projecten, etc. wordt gezien als "veroorzaakt door ProRail"?	30-3-2026	Annex 3.0 Deel B paragraaf 4. beschrijft wanneer niet (juist) meten wordt gezien als "Oorzaak ProRail". Dit geldt bijvoorbeeld wel voor een Calamiteit op het spoor, maar niet voor (voorzienbare) projecten.	
64	Annex 7.0 Prijzen en condities	art. 4.3	Er wordt gesproken over de uitval van meetritten, deze worden niet vergoed als Opdrachtnemer deze 'redelijkerwijs en zonder significante kosten' kan herplannen. Herplannen geeft altijd kosten. Kan ProRail nader duiden wat zij onder significante kosten verstaat?	30-3-2026	Indien de uitval van een meetrit door toedoen van ProRail 6 weken of langer van te voren bekend is, worden geen kosten vergoed.	Annex 7.0
65	Annex 7.0 Prijzen en condities	art. 3	Wordt bij het opstellen van de jaaraanbieding gebruik gemaakt van de huidige werkwijze bij vergelijkbare meetcontracten voor de bepaling van de kilometerprijs? D.w.z.: met een hefboom m.b.t. het aantal inzetten en een prijs per inzet of kilometer, of worden de bedragen uit de Aanbiedingsbegroting één-op-één gehanteerd (met inachtneming van indexatie)?	30-3-2026	De bedragen die Inschrijver opgeeft in de aanbiedingsbegroting worden gehanteerd. Zie ook de bullets onder paragraaf 3.1 van Annex 7.0.	
66	Raamovereenkomst	art. 10.1	ProRail stelt in art. 10.1 dat pas in het 2de jaar van de Uitvoeringsfase pas mogelijkheden zijn voor innovaties en optimalisaties. Waarom is dit niet onderdeel van de initiële uitvraag en gunningscriteria?	30-3-2026	ProRail ziet eventuele innovaties die nodig zijn om invulling te geven aan de gevraagde specificaties als zijnde onderdeel van de validatiefase. Uitgangspunt is dat bij start uitvoeringsfase aan de gevraagde specificaties wordt voldaan. Om gedurende de looptijd van de uitvoeringsfase verbeteringen door te kunnen voeren is artikel 10 opgenomen. De verwachting is dat hier niet eerder dan in het 2e jaar van uitvoering gebruik van zal worden gemaakt.	
67	Raamovereenkomst	art. 10.3	ProRail wordt verzocht op te nemen in art. 10.3 dat, voordat een eventuele besparing 50/50 verdeeld wordt, eerst de door Opdrachtnemer gemaakte kosten vergoed worden, waarna dan pas het resterende deel 50/50 wordt verdeeld.	30-3-2026	ProRail gaat ervan uit dat in de voorstellen bedoeld in artikel 10.4 het wel of niet verrekenen van de gemaakte kosten (investeringen) wordt meegenomen. Daarmee is aanpassing van artikel 10.3 niet wenselijk.	
68	Raamovereenkomst	art. 10.4	Vervalt de verplichting voor Opdrachtnemer om zich maximaal in te spannen om voorstellen voor concrete innovaties en optimalisaties te doen aan ProRail indien het plafondbedrag van € 2mio ex art. 10.6 is bereikt?	30-3-2026	Nee, de verplichting vervalt niet met het bereiken van het plafondbedrag. Het bereiken van het plafondbedrag heeft echter wel tot gevolg dat ProRail in voorkomend geval niet zonder meer op een eventueel voorstel kan ingaan. ProRail zal in een dergelijk geval steeds moeten toetsen of de wijziging is toegestaan conform de aanbestedingswet en toepasselijke jurisprudentie.	
69	Raamovereenkomst	art. 10.6	Is de interpretatie van Gegadigde correct dat het plafondbedrag van €2 mio enkel van toepassing is op die gevallen die gerekend worden tot bullet 3 van art. 10.2 OVK (<i>Een hogere prijs bij hogere kwaliteit, mits de prijsverhoging lager is dan de op geld gewaardeerde vermeerdering van de kwaliteit</i>)? Indien dit niet het geval is, zou ProRail willen toelichten hoe het genoemde plafondbedrag zijn doorwerking vindt op bullet 1 en 2?	30-3-2026	Dat klopt. Het plafondbedrag ziet op de investeringen die ProRail moet doen in het kader van een voorgestelde innovatie en/of optimalisatie	Bijlage 8 v1.1
70	Raamovereenkomst	art. 11.1	In de laatste zin van art. 11.1 wordt de verplichting belegd bij Opdrachtnemer om "aan te tonen dat aan de KPI's is voldaan". Bedoelt ProRail in dit geval dat Opdrachtnemer dient aan te tonen dat zij 100% score heeft gerealiseerd op de KPI's of wordt bedoeld dat Opdrachtnemer de KPI resultaten dient aan te tonen met een onderbouwing per KPI? ProRail wordt verzocht dit tekstueel te verduidelijken in art. 11.1.	30-3-2026	ProRail bedoelt dat Opdrachtnemer de behaalde KPI-resultaten dient aan te tonen met een onderbouwing, zodat proRail kan toetsen in hoeverre aan de KPI is voldaan.	
71	Raamovereenkomst	art. 8	Enkel pas na Acceptatie van de Validatiefase vindt betaling plaats van het bedrag opgenomen onder E) van de Aanbiedingsbegroting plaats. Dit veroorzaakt een grote mate van voorfinanciering door Opdrachtnemer, zeker wanneer de kosten voor de Validatiefase het plafondbedrag van € 400.000 ruim overschrijden. Gegadigde verzoekt ProRail om de betalingsregeling aan te passen naar jaarlijkse deelbetalingen.	30-3-2026	Nee, ProRail heeft besloten om uw verzoek niet te honoreren, de tekst blijft ongewijzigd.	
72	Raamovereenkomst	art. 9	In art. 9.1 is een limitatieve opsomming van wijzigingen. Andere wijzigingen lijken contractueel uitgesloten te zijn, hetgeen een grote beperking is voor toekomstige ontwikkelingen, wensen en actualiteiten voor ProRail én Opdrachtnemer, zeker bij een looptijd van 15 jaar. ProRail wordt verzocht aan te geven op welke wijze wijzigingen, niet benoemd onder 9.1 en niet zijnde optimalisaties ex art. 10, alsnog onderdeel uit kunnen gaan maken van de Overeenkomst.	30-3-2026	De wijzigingen van een aanbestede opdracht wordt gereguleerd door de Aanbestedingswet 2012 (Aw 2012). Dat houdt - kort gezegd - in dat een wijziging alleen is toegestaan als deze niet wezelijke is of als een wettelijke uitzondering van toepassing is (zie artikelen 2:163b t/m 2:163f Aw 2012). Met artikel 9 beoogt ProRail een herzieingsclausule in de zin van artikel 2:163c Aw 2012 overeen te komen.	
73	Raamovereenkomst	art. 9.1	In art. 9.1 zijn per wijziging maximum bedragen opgenomen. Hoe gaat ProRail ermee om als deze maximale bedragen niet toereikend zijn of dient Opdrachtnemer de wijziging taakstellend (verplicht) uit te voeren binnen het gestelde maximum bedrag? ProRail wordt verzocht dit verduidelijken.	30-3-2026	De in dit artikel opgenomen maximale bedragen gelden als aanbestedingsrechtelijk begrenzend maxima. Deze zijn opgenomen ter invulling van de herzieningsclausule als bedoeld in artikel 2:163c Aw 2012, waarin vereist is dat de aard en omvang van toegestane wijzigingen vooraf zijn omschreven. Indien een wijziging niet binnen het maximum bedrag kan worden gerealiseerd, treden partijen in overleg over een passende oplossing, binnen het daarvoor geldend wettelijk kader.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
74	Annex 1.0	Chapter 2	Can you indicate how non-deliverable segments are defined and assessed?	30-3-2026	Er zijn twee typen niet-leverbare segmenten bekend; 1. Stukken infra waar het meetvoertuig van gegadigde niet kan rijden en of meten. 2. Locaties waar een dusdanig groot verschil zit tussen de werkelijkheid en het referentiemodel dat meetdata niet toegewezen kan worden aan die locatie. Gegadigde kan type 1 zelf identificeren op basis van de kenmerken van het meetvoertuig en/of meetsysteem. Type 2 kan door gegadigde vastgesteld worden tijdens het planproces of tijdens het meten.	
75	Annex 1.0	Chapter 4	Can you indicate how limited train path capacity is handled when it prevents full coverage of measurement packages?	30-3-2026	Prorail heeft de ervaring dat nagenoeg alle te meten infra planbaar is, daar waar dit onmogelijk lijkt mag gegadigde tijdens de uitvoering in contract treden met Prorail.	
76	Annex 1.0	Chapter 4	Can you indicate which planning frameworks apply within the Measurement Train Planning Bureau when approving operational plans?	30-3-2026	Prorail maakt gebruik van de applicatie DONNA om treinpaden in te plannen.	
77	Annex 1.0	Chapter 5	Can ProRail clarify which deviations are considered critical within KPI assessment?	30-3-2026	We kunnen uw vraag niet plaatsen in de context van Annex 1.0 hoofdstuk 5.	
78	Framework-agreement	Chapter 13 BPKV	Can ProRail explain how the BPKV sanction is calculated, which assessment methodology is used for the realized quality value, and which tolerances or mitigation criteria apply to prevent disproportionate financial risks?	30-3-2026	De BPKV-sanctie wordt toegepast indien de opdrachtnemer in een kalenderjaar niet het kwaliteits- en prestatieniveau realiseert dat hij bij inschrijving heeft aangeboden. De gerealiseerde kwaliteitswaarde wordt vastgesteld aan de hand van dezelfde criteria en scoremethodiek als gebruikt bij de aanbesteding, zoals nader uitgewerkt in de aanbestedingsleidraad.	
79	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.3 Use of TenderNed	With reference to Clause 3.3 of the Tender Guidelines (Aanbestedingsleidraad v1.0) regarding the use of TenderNed and the requirement for eHerkenning (minimum reliability level 2), we kindly request clarification on the following point. As a foreign (non-Dutch) company, we understand directly from TenderNed that Foreign businesses should create an account with a username and password and therefore we cannot use the eHerkenning login system.. Could you please confirm that, in this case, the requirement to obtain eHerkenning with reliability level 2 is not applicable?	27-3-2026	ja, eHerkenning is op TenderNed alleen verplicht voor Nederlandse ondernemers. Aanbestedende diensten en buitenlandse ondernemers loggen in met een gebruikersnaam en wachtwoord van TenderNed.	
80	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.15 Language	With reference to Clause 3.15 of the Tender Guidelines (Aanbestedingsleidraad v1.0) regarding language requirements, we kindly request confirmation on the following. We understand that the documents required to be submitted in Dutch are limited to the following: 1. UEA 2. Annex 5 – Inschrijvingsformulier 3. Annex 5.1 – Aanbiedingsbegroting 4. Bijlage 7 – Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland 5. Bijlage 6 – Referentieformulier eisen Could you please confirm that all other documents may be submitted in English?	27-3-2026	Zoals aangegeven in de inschrijvingsleidraad mogen alle documenten ten behoeve van uitsluitingsgronden, geschiktheidsen (Hoofdstuk 4 van de inschrijvingsleidraad) en kwalitatieve gunningscriteria (Hoofdstuk 5 van de inschrijvingsleidraad) zowel in de Nederlandse als de Engelse taal worden ingediend. Het is niet de bedoeling dat Inschrijvers de bijgeleverde templates vertaalt. Dit betekent concreet: 1. De bijgeleverde UEA mag zowel in het Nederlands of Engels worden ingevuld. 2. Het inschrijvingsformulier mag in het Nederlands of Engels worden ingevuld, (de tekst in het blauw) De template tekst dient u niet te vertalen. 3. Deze annex bestaat enkel uit getallen en een ondertekeningsblok 4. Deze bijlage dient te worden ingevuld (blauwe tekst) en ondertekend. 5. Deze bijlage mag in de Engelse taal worden ingevuld. De template tekst dient u niet te vertalen.	
81	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.15 Language	We kindly request clarification regarding the language requirements for completing the templates provided as part of the tender documentation, in particular Annex 5, Annex 5.1, Annex 6 and Annex 7. We understand that these documents are provided in Dutch and will be submitted in their original format. However, we would like to confirm whether it is acceptable to complete the content of these templates in English, while maintaining the original Dutch structure and headings.	27-3-2026	Zie het antwoord op vraag 80.	
82	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.15 Language	With specific reference to Bijlage 6 – Referentieformulier eisen, we understand that the supporting statements issued by the primary client (proving that the contract has been or is being performed satisfactorily) may be submitted in English. Could you please confirm this understanding?	27-3-2026	ja, dat is toegestaan	
83	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.15 Language	With reference to Clause 3.15 of the Tender Guidelines (Aanbestedingsleidraad v1.0) regarding language requirements, we kindly request clarification on the following. In the event that a document to be submitted is originally issued in a language other than English, we assume that it may be submitted together with a simple (non-certified) translation into English. Could you please confirm whether this understanding is correct?	27-3-2026	Ja, Bewijsstukken die niet in de Nederlandse of Engelse taal zijn gesteld mogen in de originele taal worden ingediend. Deze dienen dan zoals u voorstelt te zijn voorzien van een eenvoudige Engelse of Nederlandse vertaling.	
84	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.15 Language	We kindly request clarification regarding the language requirements for documents uploaded under the section "Other Attachments" in TenderNed. Specifically, we would like to confirm whether it is acceptable to submit supporting documents of a non-mandatory nature (e.g. a commercial letter or additional explanatory document) in English	27-3-2026	Ja, dat dit toegestaan. Echter worden niet verplichte of ondersteunende documenten niet meegenomen in de beoordeling op geschiktheid of kwaliteit.	
85	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.14 Regulation on foreign subsidies	Could you please confirm that the declaration via the FS-PP form can be submitted directly in english language?	27-3-2026	ja	
86	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.14 Regulation on foreign subsidies	Could you please confirm that the declaration via the FS-PP form should be submitted in the slot "Other Attachments" on TenderNed?	27-3-2026	ja	
87	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.3 Use of TenderNed	Could you please confirm whether it is acceptable to sign the required documents by inserting a scanned handwritten signature directly into the document?	27-3-2026	ja. De ondertekeningsbevoegdheid dient daarbij te worden aangetoond door middel van een recent uittreksel van het handelsregister.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
88	Aanbestedingsleidraad v1.0	4.2.2 Tender in conjunction with other parties	With reference to participation in conjunction with other parties (joint venture not yet legally established), we understand that the tender may be submitted by the lead partner on behalf of the consortium. Could you please confirm that, in such case: 1. only the lead partner is required to be registered on the TenderNed platform; and 2. the lead partner may submit the tender documentation, including the required documents relating to the consortium partner(s), on their behalf within the same submission?	27-3-2026	1) ja, alleen de penvoerder hoeft zich in TenderNed aan te melden. 2) ja, de penvoerder/lead partner mag de documenten namens de combinanten indienen. Hierbij geldt dat bij inschrijving als joint venture / combinatie (paragraaf 4.2.2.) alle combinanten bewijsstukken in te dienen, zie hiervoor ook bijlage 1 - Checklist.	
89	Aanbestedingsleidraad v1.0	4.2.2 Tender in conjunction with other parties	With reference to participation in conjunction with other parties (joint venture not yet legally established), we note that all joint venture members are required to submit a separate European Single Procurement Document (ESPD). Considering that one of the consortium partners does not have access to the TenderNed platform and is therefore unable to complete and download its ESPD directly from the portal, we understand that the lead partner may generate and complete the ESPD on behalf of that partner, have it duly signed by the partner, and submit it as part of the joint tender. Could you please confirm that this approach is acceptable?	27-3-2026	Ja, mits de rechtsgeldige ondertekening wordt aangetoond door een recent uittreksel van het handelsregister van de partner	
90	Aanbestedingsleidraad v1.0	4.2.3 Tender in relying on the financial capacity of third parties	Could you please confirm whether any minimum requirements apply with regard to financial and economic capacity (e.g. minimum turnover, financial ratios)?	27-3-2026	ProRail bevestigt dat hier worden geen eisen aan gesteld	
91	Aanbestedingsleidraad v1.0	Consortium agreement	Could you please confirm under which specific section or requirement in TenderNed the Consortium Agreement (Annex 4) must be submitted in case of a joint tender- JV not yet legally established ? In particular, we would like to understand whether it should be uploaded under the section "Other Attachments", or if it should be submitted elsewhere.	27-3-2026	U kunt deze documenten in de sectie "other attachments" plaatsen.	
92	Aanbestedingsleidraad v1.0	Consortium agreement	With reference to participation in conjunction with other parties (joint venture not yet legally established) and to the documents to be submitted under the award criteria (G1 – Validation Action Plan, G2 – Risk Management, Annex 5 – Tender Form and Annexes 5.1 and 5.2 – Budget), we understand that: 1. these documents must be prepared jointly at consortium level, as a single, integrated submission (i.e. one document per requirement for the JV, and not separate documents per JV MEMBER); and 2. such documents must be duly signed by all JV members. Could you please confirm whether the above understanding is correct?	27-3-2026	ja, per inschrijver kan 1 antwoord worden gegeven. Een combinatie wordt gezien als 1 inschrijver.	
93	Aanbestedingsleidraad v1.0	4.5 Suitability Requirements	With reference to the suitability requirements set out in §4.5 (in particular Requirements 4, 5 and 6), and to participation as a consortium (joint venture not yet legally established), we understand the following: 1- at least one consortium member must meet the required suitability requirements (Requirement 4 and 5); and 2- with regard to Requirement 6 (ISO 9001), we understand that the requirement is fulfilled provided that at least one consortium member holds the certification. Could you please confirm whether the above understanding is correct?	27-3-2026	1) ja, dit klopt 2) ja, dit klopt, mits het toepassingsgebied van het certificaat of bewijsstukken van het systeem aantoonbaar betrekking heeft op de uitgevraagde scope.	
94	Aanbestedingsleidraad v1.0	2.5.1 Durability	Is there the possibility to propose a self-propelled vehicle, composed by a single car unit, having also the possibility of being towed by a loco? Of course, the self-propelled vehicle would be equipped with devices suitable to guarantee low exhaust emissions.	27-3-2026	De eis voor het scheiden van tractie en meetvoertuig is vervallen, zie het antwoord op vraag 29.	
95	Aanbestedingsleidraad v1.0	2.5.1 Durability	Could we have some information about the railway infrastructure main characteristics? Should we consider: the UIC GC as load gauge, a min horizontal curve radius of 300 m, a 22.5 t as max axle load?	27-3-2026	Zie hiervoor de netverklaring van ProRail, zie: https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/netverklaring of https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/network-statement (Engels). De netverklaring wordt jaarlijks opgemaakt en bevat al dit soort karakteristieken van de infrastructuur.	
96	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v.	18. Acceptance procedure	Please could you give information about who will be the responsible for getting the authorization for circulation of the measuring vehicle? The Contractor or ProRail?	27-3-2026	De inschrijver is hiervoor verantwoordelijk	
97	Bijlage 6 - Referentieformulier eisen	Bijlage 6 - Referentieformulier eisen	With reference to Annex 6 – Reference Form, we would kindly ask for clarification regarding the signature requirements. In case the references are supported by a separate statement and/or supporting documentation issued by the relevant consortium member, we would like to understand if Annex 6 must still be signed by the tenderer.	27-3-2026	Inschrijver vult Annex 6 in en hoeft dit niet te ondertekenen. Inschrijver heeft de keuze om het ondertekeningsblok van Annex 6 te laten ondertekenen door de referent, of dat de referent een aparte ondertekende verklaring bijvoegt.	
98	Bijlage 6 - Referentieformulier eisen	Bijlage 6 - Referentieformulier eisen	With reference to Annex 6 – Reference Form, we would kindly ask for clarification regarding the language and signature of the document. In particular, we would like to ask whether it is acceptable that: 1. the Annex 6 is issued and signed by the client in English, and 2. a Dutch translation is submitted for tender purposes, without requiring an additional signature on this version.	27-3-2026	1) ja, bewijsstukken mogen zowel in de Engelse als Nederlandse taal 2) Een Nederlandse vertaling is niet noodzakelijk	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
99	Annex 3 – Inkoopvoorwaarden ProRail	Article 23 -Bank garantie	With reference to Article 23 of the ProRail Terms and Conditions of Purchase, if applicable, could you please share the ProRail model bank guarantee ACM00016? Furthermore, if applicable, we kindly request clarification on the percentage of the advance payment under the Contract for which such guarantee is required.	27-3-2026	ProRail betaalt achteraf. Een bankgarantie is daarom niet aan de orde.	
100	Annex 3 – Inkoopvoorwaarden ProRail	Article 23 -Bank garantie	Could you please confirm that no bid bond (tender guarantee) is required for the submission of the tender?	27-3-2026	Ja, dit klopt	
101	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.0	Article 8. Payment	With reference to Article 8.1 of the Contract Document, which states that payments are made retrospectively upon ProRail's Acceptance of (partial) results, we understand that payments may be structured based on agreed partial results or milestones. Could you please confirm whether tenderers are allowed, at tender stage, to propose a milestone-based payment structure for Validation and Implementation Phase, to be further agreed upon in case of award? Furthermore, could you please clarify whether the inclusion of an advance payment is permitted, and if so, under what conditions?"	27-3-2026	Nee, zie ook het antwoord op vraag 99.	
102	Annex 3 – Inkoopvoorwaarden ProRail	Article 23 -Bank garantie	With reference to Article 23 of the ProRail Terms and Conditions of Purchase, if applicable, could you please share the ProRail model bank guarantee ACM00008?	27-3-2026	Zie antwoord op vraag 99	
103	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.0	Art. 9.2	With reference to Article 9.2 of the draft Framework Agreement , we understand that where no applicable prices or rates can be derived from the Tender, the calculation of financial implications shall be based on the "actual lowest possible reasonable costs". In this regard, could you please clarify how the "lowest possible reasonable costs" are to be determined in practice?	27-3-2026	In voorkomend geval zal ProRail zich baseren op relevante marktinformatie.	
104	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	34.2 Transfer of risk and title in respect of the supply of goods and Software	With reference to Article 34.2 of the draft Framework Agreement, we note that the clause regulates the transfer of ownership of goods prior to delivery. However, considering that the scope of the contract primarily concerns the provision of measurement services and does not foresee the delivery of goods, we would like to clarify its applicability. Could you please confirm whether Article 34.2 should be considered not applicable in the context of this contract?	27-3-2026	Dat klopt. Artikel 34.2 ziet op levering van zaken in de zin van artikel 3:2 BW.	
105	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	Article 26.4	With reference to Article 26.4 of the Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v, concerning the potential placement of Source Code in escrow, we would like to seek clarification on its applicability. Considering that no explicit obligation regarding the delivery or release of Source Code appears to be defined elsewhere in the Framework Agreement, it is unclear under which circumstances this provision would apply. Could you please clarify whether: 1- the provision on Source Code escrow is effectively applicable to this contract, and if so, in which specific cases; or 2- it should be considered not applicable in the absence of any requirement for the delivery or use of Source Code? Furthermore, in case the provision is applicable, could you please provide the template of the Escrow Agreement referred to in this clause?	27-3-2026	Dit artikel is niet van toepassing op de overeenkomst. ProRail vraagt opdrachtnemer niet om deponering van de Broncode in escrow.	
106	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	30. Liability	With reference to Article 30 (Liability) of the draft Framework Agreement, we note that the Contractor's liability is generally limited to the amount that ProRail would have owed the Contractor had the Agreement been performed correctly and on time. In this regard, could you please clarify whether such limitation of liability applies exclusively to direct damages?	27-3-2026	ProRail maakt géén onderscheid in soort schade.	
107	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.	Article 5.5	With reference to Article 5.5 of the draft Framework Agreement, we understand that ProRail has the right to extend the term of the Framework Agreement three (3) times for a period of up to one (1) year each. Could you please confirm that this provision refers to the Implementation Phase, which is described according to clause 2.2 Term of the document "Aanbestedingsleidraad v1.0" as having a fixed term of 12 years with three optional extensions of one year each?	27-3-2026	Dat klopt. De verlengingsmogelijkheden genoemd in artikel 5.5. van de concept overeenkomst zien op de verlenging van de Raamovereenkomst na verloop van de initiële looptijd van 12 jaar.	
108	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.	Article 5.2	Could you please clarify how Article 5.2 should be interpreted in relation to the financial consequences in case ProRail decides to terminate the Validation Phase instead of granting an extension? In particular, we would like to understand whether, under the contractual framework, any costs reasonably and demonstrably incurred by the Contractor up to the date of termination are expected to be taken into account.	27-3-2026	Opdrachtnemer heeft geen recht op vergoeding in geval van beëindiging. Zie laatste zin van artikel 5.2	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
109	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	Clause 25.1	With reference to Clause 25.1 of the Terms and Conditions of Purchase, we understand that the provision concerns the granting of rights related to intellectual property. Considering that rights such as disclosure, reproduction and modification of the supplied documents may have implications for the execution of the Contract, would ProRail be willing to reconsider the scope of the licence, limiting it to what is strictly necessary for the use of such intellectual property?	27-3-2026	De gevraagde beperking is al in artikel 25.1 van de Inkoopvoorwaarden verankerd. De daarin verleende licentie is expliciet beperkt tot gebruik voor zover dat gebruik overeenkomt met de bestemming van de Levering en het doel van de Overeenkomst. De genoemde rechten (zoals openbaarmaking, verveelvoudiging en wijziging) zijn dus gebonden tot voornoemd doel.	
110	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.	Article 5.2	With reference to Article 5.2, we note that the mechanism for reducing the Contractor's remuneration by 10% per month may have a significant impact if applied over time. In this context, could you please clarify whether this percentage is subject to any flexibility or possible adjustment? If so, could you please specify the extent?	27-3-2026	Nee, de genoemd percentage staat vast en wordt toegepast zoals in artikel 5.2. bepaald, met dien verstande dat de totale korting nimmer meer dan 100% van de vergoeding voor de Validatiefase bedraagt.	
111	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	Article 9.4	With reference to Article 9.4, we understand the rationale of the provision as included in the contractual framework. Could you please clarify whether, in the event of non-compliance by ProRail with its contractual obligations, any specific procedure or mechanism is foreseen under the contract to address such situations and ensure that the Contractor's rights are adequately safeguarded?	27-3-2026	De overeenkomst voorziet niet in een specifieke procedure voor het geval ProRail haar verplichtingen niet nakomt. In een dergelijk geval is Opdrachtnemer aangewezen op mogelijkheden die de wet haar bieden	
112	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v	Article 27.3	With regard to Article 27.3 of the Terms and Conditions of Purchase, considering that ProRail already has other contractual mechanisms available to address situations of non-performance, would ProRail be willing to reconsider the application of this provision?	27-3-2026	Uit artikel 27.3, laatste zin volgt dat dit artikel niet van toepassing is op deze overeenkomst.	
113	Algemeen	-	Gegadigde verzoekt tot uitstel van aanbesteding en indien mogelijk de aanbesteding uit te stellen tot na de zomervakantie (onze voorkeur heeft een aanbestedingsdatum medio of eind september. De volgende motivaties liggen hier aan ten grondslag: - Een internationale samenwerking met [partij] vraagt veel afstemming met betrekking tot de beoogde samenwerking en afstemming met [partij] ten aanzien van specifieke wet- en regelgeving zoals die in Nederland van toepassing zijn. Deze afstemming vraagt tijd. - Een project met een omvang van > 300 mio wordt binnen [partij] gecategoriseerd als A+ tender waarbij naast de voltallige Raad van Bestuur ook de Raad van Commissarissen geraadpleegd moet worden. Ook dit vraagt extra tijd tov een reguliere aanbesteding met een lager volume. - De beoogde tenderperiode waarbij eind juni aangeboden moet worden kent veel extra verlofdagen (feestdagen) en vakantieperiodes (o.a. meivakantie en de aanloop naar de zomervakantie) waardoor een efficiënt tenderproces lastig is in te vullen (zeker gezien het aanhaken van een internationale partner [partij] waarbij ook met internationale feestdagen en vakantieperiodes rekening gehouden moet worden).		ProRail hecht aan een voldoende ruimte voor partijen om een goed aanbod te kunnen doen. De planning wordt aangepast waarmee de uiterste termijn voor het indienen van een inschrijving naar september verschuift. Er wordt hiermee ook een vierde mogelijkheid voor het stellen van vragen gegeven. Zie de aangepaste planning in de aanbestedingsleidraad en Tenderend.	Aanbestedingsleidraad v1.1
114	Leidraad		het kwalitatieve gunningscriterium met een totaal te behalen fictieve korting van 12,5 mio. ProRail geeft in zijn toelicht in par. 5.3 van de aanbestedings-leidraad aan dat dit een bewuste keuze is op basis van de scope. Echter uitgaande van het feit dat geen van de partijen een neutrale score of bijtelling zal behalen is het onderscheidend vermogen op basis van kwaliteit zeer beperkt in relatie tot de aanneemsom. Wij verzoeken ProRail dan ook om het kwalitatieve deel meer onderscheidend te laten zijn en de score minimaal te verdubbelen.		ProRail honoreert uw verzoek niet. ProRail herkent niet het als feit genoemde dat geen van de partijen een neutrale score of bijtelling zal behalen en loopt daarmee niet vooruit op eventueel toe te kennen scores. De beoordeling vindt op basis van de daadwerkelijk ingediende inschrijvingen, binnen de vooraf bekendgemaakte systematiek. Op basis van deze systematiek is het voor inschrijvers naar het oordeel van ProRail voldoende duidelijk hoe zij onderscheidend vermogen kunnen behalen binnen de kwaliteitswaarde. Zie daarnaast het antwoord op vraag 3.	
115	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v.	24. Insurance	With reference to Article 24 (Insurance) of Annex 3 – Terms and Conditions of Purchase, and in particular to the requirement regarding Employer's Liability Insurance, we understand that such insurance may be relevant in the event that personnel is employed locally in the Netherlands. Could you please clarify whether this insurance requirement applies only in cases where local personnel is engaged in the Netherlands, or whether it is expected to be in place regardless of the Contractor's employment structure?	29-4-2026	ProRail kan geen uitspraken doen over de vraag of een in artikel 24 bedoelde werkgeversaansprakelijkheidsverzekering uitsluitend van toepassing is bij inzet van lokaal personeel in Nederland. Artikel 24 van de Inkoopvoorwaarden strekt ertoe dat de Opdrachtnemer gedurende de looptijd van de Overeenkomst passend en adequaat verzekerd is tegen risicos die samenhangen met de uitvoering van de overeenkomst, waaronder de aansprakelijkheid ten aanzien van de door Opdrachtnemer ingezet personeel en derden. Het is aan de Opdrachtnemer om, gelet op zijn eigen organisatie en de aard van de werkzaamheden, te beoordelen hoe hij aan deze verplichting voldoet.	
116	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v.	16.6	With reference to Clause 16.6 of the Terms and Conditions of Purchase, which refers to quality or performance criteria within the BPKV assessment, we understand that such criteria would apply only if they have been defined in the tender documentation. In this context, could you please confirm whether any specific quality or performance criteria related to Corporate Social Responsibility have been defined as part of the tender and are subject to BPKV evaluation	29-4-2026	In de gunningscriteria zijn geen elementen opgenomen ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen.	
117	Aanbestedingsleidraad v1.0	3.14	With reference to §3.14 of the Tender Guidelines (Foreign Subsidies Regulation), could you please confirm that subcontractors are not required to submit any notification or declaration of foreign financial contributions (FSR), and that such obligation applies only to the Tenderer (main bidder)?	29-4-2026	De verplichting is van toepassing op de Inschrijver / ondernemer die de inschrijver indient en op hoofdonderaannemers en hoofdleveranciers die op het moment van indiening van de aanmelding of verklaring bekend zijn. Een onderaannemer of leverancier geldt als hoofdonderaannemer of hoofdleverancier wanneer zijn deelname de belangrijkste elementen van de uitvoering van de opdracht garandeert en hoe dan ook indien het economische aandeel van zijn bijdrage meer dan 20% van de waarde van de ingediende inschrijving bedraagt. Voorstaande conform artikel 29 van Europese Verordening (EU) 2022/2560 betreffende buitenlandse subsidies.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag	Antwoord	Gewijzigd document
118	Annex 3 - Inkoopvoorwaarden-prorail-b.v.	25.1	With reference to the reply nr. 109 regarding the license concerning IPR rights, the amendment proposal attempts to limit this license to the only right to use them strictly for the purpose of the contract. Would Prorail consider deletion of the other rights, such as reproduction, copy and amendment?	29-4-2026	Nee, ProRail kan niet aan uw verzoek voldoen. Gelet op de scope van deze overeenkomst (het uitvoeren van metingen) dient ProRail in staat te zijn om de resultaten van de metingen te kunnen (her)gebruiken, zonder daarin in haar rechten te worden beperkt.	
119	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.0	14.1	Concerning the amounts of liability, those imposed in this clause 14.1 represent huge sums for us. Is it possible for Prorail to diminish them accordingly?	29-4-2026	Nee. ProRail acht de genoemde bedragen in verhouding tot de aard, omvang en risico's van deze Overeenkomst.	
120	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst meten spoorstaafdefecten v1.0	5.6-5.7	Could you kindly explain if the definition of "subcontracts" correspondent to "partial contracts"?	29-4-2026	ProRail gebruikt in de genoemde bepalingen niet de termen "subcontracts" en "partial contracts". Het lijkt erop dat de vraagsteller met "subcontracts" doelt op een hoofdaannemer-onderaannemerconstructie. Van een dergelijke constructie is in de betreffende bepalingen geen sprake. De bepalingen zien uitsluitend op deelopdrachten die door ProRail aan Opdrachtnemer worden verstrekt. Een deelopdracht betreft een opdracht die onder de voorwaarden van de overkoepelende raamovereenkomst wordt aangegaan. Het is mogelijk dat de vraagsteller met de term "partial contracts" op deze deelopdrachten doelt.	
121	Vraagspecificatie Annex 2.1 Specificatie - Spoorstaafdefecten Meetvoertuig Versie 1.1		Please provide the complete RLN00399 document set, including all constituent parts (1 to 5).	29-4-2026	RLN00399-V004 is toegevoegd. Zoals aangegeven wordt er gewerkt aan versie 005 van de RLN. Zie antwoorden op vragen 26 en 27 voor meer informatie over de nieuwe versie.	RLN00399
122	Vraagspecificatie Bijlage 13.3 Voorbeeld V&G-O plan Ultrasoon Handmetingen		With reference to the requirement concerning the Health & Safety Coordinator for the Implementation Phase (H&S-CU), we understand that specific qualifications or certifications may be required for the appointed safety expert. Could you please clarify whether any particular certification is mandatory for this role, or if equivalent qualifications and experience would be considered acceptable?	29-4-2026	Het is niet toegestaan om gelijkwaardige kwalificaties en ervaring als alternatief op te voeren, men is voor deze rol verplicht om zich te laten certificeren volgens het 'certificeringsschema voor personen met de taak V&G-Coördinator Uitvoeringsfase in het kader van het Normenkader veilig & gezond werken' van de stichting railalert. Dit document is te downloaden van de website van stichting railalert, zie https://www.railalert.nl/download/3166 .	
123	Nota van Inlichtingen	Vraag 16	Het door ProRail gegeven antwoord op vraag 16, beantwoordt niet de door Gegadigde gestelde vraag. ProRail wordt verzocht om aan te geven op welke wijze Gegadigde in de Aanbiedingsbegroting het surplus aan kosten dient te verdisconteren wanneer Gegadigde verwacht meer kosten te gaan maken dan het plafondbudget van 400.000 euro voor de Validatiefase.	30-4-2026	Het is aan inschrijvers om te bepalen op welke wijze zij eventuele meerkosten voor de validatie verwerken in de kostenelementen van de aanbiedingsbegroting, mits aan de beschreven voorwaarden wordt voldaan.	
124	Nota van Inlichtingen	Vraag 25	Naar aanleiding van het gevraagde in vraag 25 heeft ProRail de verwijzing in Annex 0.0 aangepast. Echter, hierdoor is een dubbele verwijzing naar de NEN13848-1 ontstaan (Ref. 3 en Ref. 20). Is dit als zodanig bedoeld?	30-4-2026	Nee, dit is niet als zodanig bedoeld. Ref. 3 in Annex 0.0 zal vervallen.	Annex 0.0 v1.2
125	Nota van Inlichtingen	Vraag 25	Als gevolg van de wijziging voortkomend uit vraag 25 wordt er in par. 3.3 van Annex 0.0 niet meer verwezen naar de NEN13848-2. Is dit correct?	30-4-2026	Ja, dit klopt.	
126	Nota van Inlichtingen	Vraag 37	Het door ProRail gegeven antwoord op vraag 37, beantwoordt niet de door Gegadigde gestelde vraag. Is het een eis van ProRail dat er een ruimte voor een Operator (en/of andere personen) op het meetplatform en/of tractie aanwezig moet zijn?	30-4-2026	Nee dit is geen eis, het is aan Inschrijver om te beoordelen of deze ruimte nodig is voor de uitvoering van de dienstverlening.	
127	Nota van Inlichtingen	Vraag 58	Uit de beantwoording van vraag 58 blijkt dat ProRail bij Gegadigde een voor Opdrachtnemer onbeheersbaar en/of onvoorzienbaar risico neerlegt. Dit is in strijd met Voorschrift 3.9 A van de Gids Proportionaliteit. ProRail wordt verzocht om de effecten (van het correctiemodel) van een nog onbekende indexering los te koppelen van een door ProRail genoemd 'uit de pas lopen van de marktconformiteit van gecontracteerde prijzen en tarieven' die ProRail verwacht bij een dergelijke lange looptijd, zoals ProRail stelt in haar antwoord op vraag 58. Met andere woorden: Gegadigde verzoekt ProRail uitdrukkelijk om zich te conformeren aan de Gids Proportionaliteit en in het bijzonder Voorschrift 3.9 A.	30-4-2026	ProRail heeft de indexeringsregeling aangepast.	Annex 7.0 Prijzen en condities v1.2
128	Aanbestedingsleidraad	par. 3.6	Gegadigde verzoekt ProRail, mede gezien de omvang van de inspanning van Gegadigde voor deze aanbesteding en het uitstel van de indiendatum, om te heroverwegen een tenderkostenvergoeding toe te kennen.	30-4-2026	ProRail onderkent dat deelname aan deze aanbesteding een inspanning vergt van gegadigden en dat in Nvl-1 uitstel van de indiendatum is verleend. Dit geeft echter geen aanleiding om een tenderkostenvergoeding toe te kennen. Conform de bepalingen in de Aanbestedingsleidraad dragen gegadigden hun eigen kosten en risico's voor deelname aan de aanbestedingsprocedure. ProRail is niet voornemens hiervan af te wijken. Dit is	
129	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1	Gunningscriterium G1 gaat over het Plan van aanpak van de Validatie. Klopt het dat Subgunningscriteria G1A en G1B gaan over de Validatiefase (1e vier jaar van de Overeenkomst), en niet over de validatie/(verificatie) tijdens de uitvoeringsfase?	30-4-2026	Ja het klopt dat G1 gaat over de validatiefase en niet over de uitvoeringsfase.	
130	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1A	ProRail benoemt bij punt b streepje 2: "uitvoering van acceptatie- en verificatietesten". In optiek van Gegadigde vallen Verificatietesten echter buiten de Validatiefase en betreffen het in deze fase alleen Acceptatietesten. ProRail wordt verzocht dit nader verduidelijken.	30-4-2026	Dit is een omissie en dient te zijn: "uitvoering van de acceptatietesten".	Aanbestedingsleidraad v1.2
131	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1A	Bij de omschrijving van de Doelstelling worden de begrippen "aantoning" en "validatie" beide gebruikt. Klopt het dat aantoning en validatie als synoniemen van elkaar zijn gebruikt? Zo niet, dan wordt ProRail verzocht voor beide begrippen een definitie te geven.	30-4-2026	Ja het klopt dat in de doelstelling deze begrippen als synoniem van elkaar worden gebruikt. Onder validatie wordt hier bedoeld de aantoningen zoals beschreven in annex 5.0, annex 5.1 en annex 5.2.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
132	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1A	<p>ProRail beschrijft verschillende definities van de verificatietesten en wanneer deze plaatsvinden: - Annex 0.0 (hfdst. 2): "Dit zijn de testen die worden uitgevoerd voor een controle van het systeem en zijn beschreven in Annex 5.0. Deze testen worden uitgevoerd tijdens de productieperiode gedurende de Uitvoeringsfase en na het validatietraject." - Aanbestedingsleidraad (par. 5.3.1): "De voorgestelde fasering van de Validatie, inclusief [...] uitvoering van acceptatie- en verificatietesten" - Annex 5.0 (par. 3.1): Daarnaast beschrijft het hoe het dossier actueel gehouden moet worden tijdens de Uitvoeringsfase (cq. in productie). [...] door regelmatig door middel van nieuwe testen aan te tonen dat de meting nog steeds voldoet (het Verificatietesten)</p> <p>Volgens Gegadigde is het begrip "Verificatietesten" niet op zijn plaats binnen de Validatiefase en daarmee geen onderdeel van gunningscriterium G1A. ProRail wordt verzocht dit aan te passen dan wel te verduidelijken wat zij verstaat onder Verificatietesten in de Validatiefase.</p>	30-4-2026	Zie het antwoord op vraag 130.	Aanbestedingsleidraad v1.2
133	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1B	<p>Een van de gegeven punten in de vraagstelling voor Subgunningscriterium G1B is het 'voorkomen van afkeur of omvangrijke herstelrondes' in relatie tot het aantonningsdossier. Is de aanname van Gegadigde correct dat het hierbij enkel gaat over afkeur of herstel van het aantonningsdossier zelf en bijvoorbeeld niet over afkeur of herstel van (acceptatie- of verificatie-) testen als bedoeld onder Subgunningscriterium G1B G1A? Zo niet, dan wordt ProRail verzocht nader toe te lichten wat zij verstaat onder "hoe wordt voorkomen dat afkeur of omvangrijke herstelrondes noodzakelijk zijn" (sub c)).</p>	30-4-2026	Ja, het betreft hier het aantonningsdossier. Acceptatietesten maken overigens onderdeel uit van het aantonningsdossier in de validatiefase.	
134	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1B	<p>ProRail wordt verzocht om te definiëren wat zij beschouwt als 'omvangrijk' zoals bedoeld onder sub c) van Subgunningscriterium G1B ("hoe wordt voorkomen dat afkeur of omvangrijke herstelrondes noodzakelijk zijn").</p>	30-4-2026	Dit is een omissie, het gaat hier om herstelrondes ongeacht wat daarvan de omvang is. Omvangrijk wordt geschrapt.	Aanbestedingsleidraad v1.2
135	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.1 - G1B	<p>Bij Subgunningscriterium G1B wordt enkel verwezen naar Annex 5.0 (sub a)). Is het correct dat Annex 5.1 en 5.2 hiermee niet gevraagd worden bij dit Subgunningscriterium? Zo niet, dan wordt ProRail verzocht dit aan te passen in de tekst van par. 5.3.1.</p>	30-4-2026	Het is correct dat Annex 5.1 en 5.2 hiermee niet worden gevraagd.	
136	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>Subgunningscriterium G2 Risico A gaat over: "De continuïteit van dienstverlening kan niet kan worden geborgd als gevolg van storingen of uitval van systemen, middelen of capaciteit." ProRail wordt verzocht te definiëren wanneer er volgens u sprake is van 'een storing' en deze toevoegen aan de definities in hoofdstuk 2 van Annex 0.0.</p>	30-4-2026	Het subcriterium betreft de risico's dat de continuïteit van de dienstverlening niet kan worden geborgd. Binnen dit subcriterium worden alle gebeurtenissen die discontinuïteit tot gevolg hebben beschouwd als storing en/of uitval. ProRail acht het niet noodzakelijk om de definitielijst hierop aan te passen.	
137	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>Subgunningscriterium G2 Risico A gaat over: "De continuïteit van dienstverlening kan niet kan worden geborgd als gevolg van storingen of uitval van systemen, middelen of capaciteit." ProRail wordt verzocht te definiëren wanneer er volgens u sprake is van 'uitval' en deze toevoegen aan de definities in hoofdstuk 2 van Annex 0.0.</p>	30-4-2026	Zie het antwoord op vraag 136.	
138	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>Bij de door Gegadigde op te stellen beschrijving van de maatregelen van Risico A wordt bij het derde streepje gerept over "incidentafhandeling". ProRail wordt verzocht te definiëren wat zij verstaat onder 'incidentafhandeling' en deze toevoegen aan de definities in hoofdstuk 2 van Annex 0.0.</p>	30-4-2026	Zie ook het antwoord op vraag 136. Met storingsdetectie wordt bedoeld het detecteren van gebeurtenissen die discontinuïteit van dienstverlening tot gevolg hebben. Met incidentafhandeling wordt bedoeld het afhandelen van de gebeurtenissen die discontinuïteit tot gevolg hebben.	
139	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>Bij de door Gegadigde op te stellen beschrijving van de maatregelen van Risico A wordt bij streepje 2 "voorzieningen voor redundantie en back-up (technisch en organisatorisch);" en bij streepje 4 "beschikbaarheid en inzetbaarheid van vervangende capaciteit;" vermeld. ProRail wordt verzocht te verduidelijken wat het verschil is tussen "redundantie", "back-up" en "vervangende capaciteit".</p>	30-4-2026	Redundantie is bedoeld om storingen en uitval te voorkomen. Backup is bedoeld om onvoorziene dataverlies tijdig te herstellen. Vervangende capaciteit is extra capaciteit achter de hand die pas bij uitval wordt ingezet.	
140	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>In vervolg op de vorige vraag ziet Gegadigde overlap tussen streepje 2 en streepje 4 van Risico A. ProRail wordt verzocht te verduidelijken wat het verschil is tussen "voorzieningen" als bedoeld bij streepje 2 en "beschikbaarheid en inzetbaarheid" als bedoeld bij streepje 4? Gedacht zou bijvoorbeeld aan het volgende onderscheid: streepje 2 = organisatorische voorziening van back-up is een extra medewerker voor een functie streepje 4 = beschikbaarheid en inzetbaarheid is dat deze medewerker ook tijd heeft</p> <p>ProRail wordt verzocht te bevestigen of bovenstaande voorbeelduitwerking correct is, waarbij enkel het onderscheid tussen de bullets zit in de beschikbaarheid van de medewerker, dan wel een exemplarisch voorbeeld te geven ter verduidelijking van het onderscheid tussen streepje 2 en 4.</p>	30-4-2026	Hoewel er samenhang bestaat tussen streepje 2 en streepje 4, zien deze op verschillende aspecten. Streepje 2 betreft het structureel hebben ingericht van redundantie- en back-upvoorzieningen (technisch en organisatorisch), zoals het aanwijzen van een extra medewerker of alternatief middel. Streepje 4 betreft de daadwerkelijke beschikbaarheid en inzetbaarheid van deze vervangende capaciteit op het moment dat uitval optreedt (tijdig oproepbaar, bevoegd en inzetbaar). De door Gegadigde geschetste voorbeelduitwerking is daarmee in de kern juist, met dien verstande dat streepje 4 breder ziet op de operationele toepasbaarheid dan alleen tijdsbeschikbaarheid	
141	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2A	<p>Bij Subgunningscriterium G2A wordt bij streepje 1 het volgende gevraagd: "de wijze waarop kritische systemen, middelen en processen zijn geïdentificeerd". ProRail wordt verzocht aan te geven welke criteria zij hanteert voor de vaststelling van wat zij verstaat onder kritisch in relatie tot systemen, middelen en processen.</p>	30-4-2026	Dit is beschreven in de doelstelling: Het risico dat continuïteit van dienstverlening niet kan worden geborgd.	
142	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2B	<p>Subgunningscriterium G2 Risico B gaat over: "Afwijkingen in kwaliteit, waarbij geleverde metingen niet voldoen aan de overeengekomen kwaliteits- en betrouwbaarheidsvereisten". ProRail wordt verzocht te definiëren wat verstaan wordt onder een 'afwijking' en deze eventueel toevoegen aan hoofdstuk 2 van Annex 0.0.</p>	30-4-2026	Onder een afwijking verstaat ProRail iedere situatie waarin een geleverde meting niet aantoonbaar voldoet aan de overeengekomen kwaliteits- en/of betrouwbaarheidsvereisten, zoals vastgelegd in het contract en de bijbehorende specificaties. Dit kan betrekking hebben op onder meer juistheid, volledigheid, tijdigheid, reproduceerbaarheid en consistentie van meetgegevens.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag	Antwoord	Gewijzigd document
143	Aanbestedingsleidraad	par. 5.3.2 - G2B	In vervolg op de vorige vraag, ProRail wordt verzocht aan te geven wat de demarcatie is tussen de genoemde begrippen in de onderbouwing: 'kwaliteitsafwijkingen' (streepje 4) en 'fouten' (streepje 5).	30-4-2026	Kwaliteitsafwijkingen betreft het niet conform de eisen, zie de annexen 2, leveren van de metingen. Fouten kunnen betrekking hebben op de meting maar eveneens op systemen, middelen en processen.	
144	Raamovereenkomst	art. 5.1	In de huidige opzet van de betalingsregeling moet Opdrachtnemer vele miljoenen voorfinancieren in de eerste 4 jaar van het contract, wat zijn vervolgens pas in de jaren daarna kan terugverdienen. Gegadigde verzocht ProRail om de vergoeding voor de Validatiefase substantieel te verhogen én te laten plaatsvinden in termijnen gedurende de Validatiefase.	30-4-2026	ProRail onderkent dat de betalingsregeling tijdens de Validatiefase vraagt om een substantiële inspanning van Opdrachtnemer. De gekozen inrichting van de vergoeding en het betalingsmoment voor de Validatiefase maakt echter een bewuste en integrale afweging tussen risicoverdeling, prestaties en de lange looptijd van de Raamovereenkomst. ProRail is niet voornemens de vergoeding voor de Validatiefase aan te passen noch deze in termijnen gedurende de Validatiefase uit te keren. De betalingsregeling zoals opgenomen in artikel 5 en 7 van de concept-Raamovereenkomst blijft ongewijzigd.	
145	Annex 1.0 Statement of Work / Annex 3.0 Producten		In de Annexen (m.n. Annex 1.0 en 3.0) is niet beschreven welke voorwaarden van toepassing zijn voor het uitvoeren van handmetingen in TVP's. Dient Opdrachtnemer in dat geval zijn eigen buitendienststellingen aan te vragen of dient zij mee te liften met de bestaande TVP's van onder andere de onderhoudsaannemers? Met andere woorden: welke procedures en richtlijnen zijn van toepassing (bijv. BUTA-proces, Meelifregeling, etc.)?	30-4-2026	Opdrachtnemer dient zelfstandig handmetingen te organiseren inclusief de daarbij behorende activiteiten om de handmeting te kunnen uitvoeren. Dit kan zowel een eigen buitendienststelling zijn als het meeliften op bestaande TVP's, waarbij de laatstgenoemde de voorkeur van ProRail heeft in verband met de schaarste van TVP's. De procedures en richtlijnen hiervoor zijn beschreven in 'Procedureboek Capaciteit voor Beheer' van ProRail Capaciteitsmanagement Capaciteit voor Beheer.	Procedureboek Capaciteit voor Beheer
146	Annex 2.0	eis 3.1.4.6	Wat wordt bedoeld met afwijking "veroorzaakt" door de correctie? Moet de totale offset na correctie binnen de meetonzekerheid van eis 3.1.1 vallen? ProRail wordt verzocht dit te verduidelijken.	30-4-2026	De totale offset na correctie moet binnen de meetonzekerheid vallen.	
147	Annex 2.0	eis 3.4.5	Eis 3.4.5 stelt dat "Alle metingen moeten geldig zijn bij alle weersomstandigheden. Wanneer er sneeuw ligt met een sneeuwdiepte in het midden van de dwarsligger van 50 mm of meer, geldt deze eis niet meer." ProRail wordt verzocht aan te geven wat de contractuele consequentie is indien de situatie dat er een sneeuwdiepte in het midden van de dwarsligger van 50 mm of meer zich voordoet waardoor de meting niet meer geldig is.	30-4-2026	Opdrachtnemer dient in dit geval de gemiste kilometers te herplannen en zo snel als redelijkerwijs mogelijk in te halen. Indien als gevolg van de weersomstandigheden een meting buiten termijn komt te vallen, meldt opdrachtnemer dit als een afwijking. Indien opdrachtnemer aannemelijk kan maken dat de sneeuwval de oorzaak is, zal ProRail hier geen gevolgen aan verbinden. ProRail gaat er vanuit dat opdrachtnemer rekening houdt met de weersverwachting bij het plannen en uitvoeren van metingen, zodoende vergoedt ProRail geen additionele kosten voor het herplannen of inhalen van gemiste metingen door sneeuw.	
148	Annex 2.0	eis 4.2.3	In de eis wordt gesteld dat de de 'ruwe' GNSS-locatie niet mag worden verbeterd o.b.v. voorgaande data. Wat verstaat ProRail onder "voorgaande data"? Bedoelt ProRail voorgaande data van dezelfde rit of de voorgaande data van de voorgaande rit?	30-4-2026	Hier wordt voorgaande data van dezelfde rit bedoeld.	
149	Annex 2.0	eis 4.2.3	Mag de GNSS-locatie verbeterd worden m.b.v. geïntegreerde IMU en/of correctie service? Wanneer dit niet is toegestaan, kan de geëiste absolute meetonzekerheid van 1,0 meter met een betrouwbaarheidsinterval van 99% niet zonder postprocessing behaald worden, tenzij alle data die hier buiten valt beschouwd wordt als afwijking ten gevolge van bebouwing.	30-4-2026	Een geïntegreerde IMU of correctieservice mag gebruikt worden ter verbetering van de GNSS-locatie.	
150	Annex 2.1	par. 6.4 en 6.5	Hoofdstuk 6 van Annex 2.1 doelt specifiek op oppervlakte defecten. Echter, bij par. 6.4 wordt verwezen naar US-data en in zowel par. 6.4 als 6.5 wordt (dezelfde) eis gesteld t.a.v. van locatie (eis 6.4.1.3 vs. eis 6.5.1). ProRail wordt verzocht om toe te lichten wat zij van Opdrachtnemer verwacht in het kader van par. 6.4 en 6.5 en eventuele dubbelingen te verwijderen.	30-4-2026	Het verschil zit in de 'Toepasbaarheid'. 'Locatie oppervlakte defect' moet volgens eis 6.5.1 in geval van het leveren van EC Data altijd geleverd worden. In geval van een Suspect moet de 'Locatie oppervlakte defect' volgens eis 6.4.1.3 nogmaals geleverd worden, waarbij er een koppeling met het betreffende Suspect gelegd wordt (dit is ook onderdeel van de Integrale Analyse).	
151	Annex 2.1	eis 7.4.1.3	ProRail vraagt een beeldbereik van 300mm, terwijl het object in beeld (spoorstaafkop) veel kleiner is. Wat is de meerwaarde van 300mm beeldbereik wanneer de spoorstaafkop maar een kwart hiervan is, dat terwijl enkel slechts de spoorstaafkop scherp in beeld dient te zijn (eis 7.3.3.1)? ProRail wordt verzocht eis 7.4.1.3 aan te passen aan een beeldbereik van spoorstaafkop plus een kleinere marge.	30-4-2026	De eis van minimaal 300mm in de Y-richting van de spoorstaaf is gesteld om ook de omgeving van een eventueel defect te kunnen beoordelen.	
152	Annex 2.1	eis 3.1.2 en eis 5.2.3	In par. 5.1.2 van de RLN00399 versie 004 wordt aangegeven dat er bovenop de spoorstaafkop gemeten wordt met een zogenaamde squat taster. Deze speciale taster is geen onderdeel van de EN16729 en komt ook niet terug in de annexen. ProRail wordt verzocht aan te geven of er sprake is van een tegenstrijdigheid tussen Annex 2.1 en de RLN00399, waarbij deze speciale squattaster geen onderdeel is van de uitvraag en de gehele gebied zoals weergegeven in figuur 4 van Annex 2.1 met een eddy current systeem gemeten wordt.	30-4-2026	Nee, er is geen tegenstrijdigheid. In Annex 2.1 wordt beschreven welke gebieden van de spoorstaaf minimaal inwendig (par. 5.2.2) als qua oppervlakte (par. 6.2.2) gemeten moeten worden. Daarnaast worden de minimaal te gebruiken tasters beschreven in par 5.2.3. Als de gegadigde aantoont dat met de Squat taster een betrouwbaarder resultaat behaald kan worden, mag deze wel toegevoegd worden.	
153	Annex 2.4	eis 3.3.2	In eis 3.3.2 wordt gesteld dat het Lineair frequentiebereik (+-5%) minimaal maximum 1.8 kHz bedraagt. Gegadigde acht de in de markt beschikbare sensoren tot 1.5 kHz toereikend om de bandbreedte van 1.2 kHz die wordt gevraagd in eis 3.3.10 af te dekken. ProRail wordt verzocht hetzij eis 3.3.2 aan te passen, dan wel toe te lichten waarom zij Lineair frequentiebereik van 1.8 kHz vereist.	30-4-2026	Voor ProRail is van belang dat het in eis 3.3.10 gevraagde frequentiebereik (tot 1,2 kHz) volledig en aantoonbaar wordt afdekt, zonder significante amplitude- of fasevorming. Vanuit signaalverwerking en meettechniek geldt dat een sensor niet exact tot de nominale bovengrens van het te meten frequentiespectrum benut dient te worden, maar dat een zekere marge benodigd is. Richting de bovengrens van het frequentiebereik neemt de gevoeligheid van sensoren doorgaans af of kan faseverschuiving optreden. Een lineair frequentiebereik tot 1,8 kHz bood initieel een ruime ontwerpmarge (≈50% boven de gevraagde 1,2 kHz bandbreedte) en er zijn bestaande producten op de markt die aan de gestelde eisen voldoen. ProRail erkent echter dat een kleinere, maar nog steeds verantwoorde marge kan volstaan. Op basis van bovenstaande wordt een lineair frequentiebereik tot minimaal 1,5 kHz als technisch toereikend beschouwd, mits de lineariteit binnen dit bereik aantoonbaar wordt geborgd conform Eis 3.3.2 SL5. Eis 3.3.2 zal dienovereenkomstig worden aangepast.	Annex 2.4 V1.2

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag	Antwoord	Gewijzigd document
154	Annex 2.4	eis 4.2.1	ProRail wordt verzocht toe te lichten waarom gyroscopen dienen te worden toegepast. Deze dragen, volgens Gegadigde, niet bij om oppervlakte-defecten danwel golfslijtage van 1 meter te detecteren.	30-4-2026	De gyroscopen worden toegepast om algemene spoorgeometrie af te kunnen leiden uit de te leveren bestanden volgens 4.4.1 uit Annex 2.4. Het klopt dat de gyroscopen niet gericht zijn op het detecteren van oppervlakte-defecten of golfslijtage.	
155	Annex 2.4	eis 3.3.8 en eis 4.4.3.2	Uit onder andere de eisen t.a.v. aspotversnellingen leidt Gegadigde af dat het meetvoertuig in ieder geval uitgerust dient te zijn met (tenminste) vier wielstellen verdeeld over twee draaistellen. Is deze interpretatie correct? Zo niet, dan wordt ProRail verzocht nader te toe lichten welke eisen in dit kader gelden.	30-4-2026	Eis 4.2.2 licht toe dat er op meer dan één wielstel zal worden gemeten ter vergroting van de kans van detecteren van spoorstaafdefecten – en wel op (tenminste) vier wielstellen. Vier wielstellen gecombineerd in twee draaistellen is een erg gebruikelijke combinatie in treinen/meetvoertuigen. Denkbaar is ook dat er meer wielstellen of draaistellen aanwezig zijn en in dat geval geeft 3.3.8 aan welke draaistellen moeten worden gebruikt. Minder waarschijnlijk maar niet ondenkbaar is dat er minder wielstellen en/of geen draaistellen aanwezig zijn – in dat geval zullen de wel aanwezige wielstellen moeten worden gebruikt. De eisen zijn niet bedoeld om een specifieke configuratie van wielstellen en/of draaistellen voor te schrijven voor het meetvoertuig.	
156	Annex 3.0	nr. 3.1.1 (pag. 10)	Afbeelding 1 (Hoofdproces spoorstaafdefecten meten en detecteren) - Stap 3. Ontwerpen van de optimale route wordt op dit moment niet via jaarlijkse draaiboeken maar via BTD-planner gedaan. Moet Opdrachtnemer voor deze Overeenkomst via draaiboeken werken of blijft de huidige werkwijze van ontwerpen met de BTD-planner in stand?	30-4-2026	De rolverdeling voor het aanvragen van capaciteit staat nader beschreven in Vraagspecificatie Annex 3.0 Deel B hoofdstuk 1. Zoals beschreven in dit hoofdstuk dient zowel met draaiboeken als met de BTD-planner te worden gewerkt. Dat betekent dat voor het indienen van dit product tijdens de deadline, ook de BTD-planner ingetekend dient te zijn.	
157	Annex 3.0	pagina 4	ProRail stelt: "Voor alle opvolgtermijnen, producten, processen en activiteiten gelden de eisen uit de vigerende versie van RLN00399 tenzij anders vermeld in deze Overeenkomst." De opvolgtermijnen en eisen van deze vigerende versie komen niet overeen met de afspraken en processen en beoogde richting van vervroeging aanlevering & indienen in de huidige Overeenkomst voor Detectie en Beoordeling Spoorstaafdefecten. Worden de huidige ontwikkelingen c.q. verbeteringen omtrent aanleveren weer 'teruggedraaid' bij de start van de 'nieuwe' Overeenkomst?	30-4-2026	De documentatie zoals opgenomen in het aanbestedingsdossier is van toepassing. Ontwikkelingen en verbeteringen waar in de huidige overeenkomst mee is gestart, maar niet in het aanbestedingsdossier zijn verwerkt zijn niet relevant voor het doen van een inschrijving. In zijn algemeenheid geldt echter dat, gezien de looptijd en complexiteit van de overeenkomst, dat gedurende de overeenkomst verbeteringen en optimalisaties worden doorgevoerd. Specifiek voor de opvolgtermijnen kan ProRail de verwachting delen dat de deadline voor Vraagspecificatie Annex 3.0 – producten, producten 3.1.1 (Optimaal rittenplan vastgelegd in concept draaiboeken) en 4.1.1 (Verklaring capaciteitsaanvraag) met ca. 2 maanden vervroegd zal worden. Dit houdt mogelijk ook in dat de planning van aanverwante producten veranderd zal worden, waaronder 2.2.2 (Versie 0.9 meetpakketten), 2.1.1 (toets op jaarmeetpakketten), de diverse deltalijsten en 2.2.4 (Geaccordeerde meetpakketten). Waar nodig treedt ProRail met Opdrachtnemer in overleg.	
158	Annex 3.0	nr. 3.1.2 (pag. 10)	Aanpassingen op het rittenplan veroorzaakt door infrawijzigingen komen veel vaker voor dan alleen bij wijziging referentiemodel (1x per jaar voor het eerstvolgende meetjaar). Kan ProRail aangeven hoe vaak Opdrachtnemer haar rittenplan moet aanpassen per jaar op basis van infrawijzigingen?	30-4-2026	Het rittenplan dient ten alle tijden up to date gehouden te worden. Echter na het verschijnen van een nieuw referentiemodel dient Opdrachtnemer het rittenplan te communiceren c.q. te leveren als product i.h.k.v. Vraagspecificatie Annex 3.0. Het referentiemodel verschijnt 2x per jaar, echter na elke infrawijziging dient Opdrachtnemer het rittenplan zodanig aan te passen zodat dit klopt met de actuele infra. Dit ook in verband met andere producten en processen zoals bijvoorbeeld het verkrijgen van rijwegen en het leveren van draaiboeken.	
159	Annex 3.0	nr. 4.1.1 (pag. 11)	Gegadigde vraagt de capaciteit op dit moment aan bij ProRail Capaciteits Verdeling. Klopt het dat de capaciteit in de toekomst bij ProRail Planbureau voor Meetreinen moet worden aangevraagd?	30-4-2026	Opdrachtnemer dient gebruik te maken van de BTD-planner om de capaciteitsaanvraag in te dienen. Deze software wordt beheerd door de overkoepelende afdeling ProRail CapaciteitsManagement (voorheen bekend als: Capaciteits Verdeling) waar het ProRail Planbureau voor de Meetreinen ook onderdeel van is. Het volstaat als Opdrachtnemer op basis van de relevante gegevens uit de BTD-planner zelf een verklaring afgeeft dat de capaciteitsaanvraag is gedaan. ProRail past de tekst in Vraagspecificatie Annex 3.0 aan en verwijdert de zinsnede "bij ProRail Planbureau voor Meetreinen".	Annex 3.0 v1.2
160	Annex 3.0	nr. 5.2.1	Bij eis 5.2.1 wordt bij "Tijdstip levering" verwezen naar de "procesbeschrijving BBMS, bijlage 4.3". Vermoedelijk wordt hier bijlage 4.1 bedoeld. Is dit correct of was er bedoeld om te verwijzen naar (bijlage 4.3) Codes en Lijsten? ProRail wordt verzocht de verwijzing te corrigeren.	30-4-2026	Dit moet bijlage 4.1 zijn.	Annex 3.0 v1.2
161	Annex 3.0	pagina 19 2 Eisen aan rittenplannen en handinspecties	Optimaal plannen: uitgangspunt 2 conflicteert met uitgangspunten 3 & 4. Wanneer de planning rekening houdt met bijvoorbeeld spreiding van werkzaamheden voor onderhoudsaannemers, wordt deze minder efficiënt voor de uitvoering van deze opdracht (meer inzetten nodig, meer reistijd, met transport kilometers, etc). Hoe wordt Opdrachtnemer geacht hierin afwegingen te maken? Is er een nadere rangorde tussen de genoemde punten?	30-4-2026	Er is geen nadere rangorde of hiërarchie in de hier genoemde punten, ProRail is op zoek naar een optimum waarin een gebalanceerde afweging wordt gemaakt op basis van alle genoemde factoren. Het is ProRail bekend dat dit maatwerk zal zijn, waarbij in voorkomend geval afstemming met ProRail kan plaatsvinden.	
162	Annex 3.0	pagina 21 5 Moeilijk te meten infra	In optiek van Gegadigde is Enschede – Gronau op dit moment geen MTMI. Kan ProRail dit verduidelijken of aanpassen?	30-4-2026	Op spoor 404A staat een stootstuk wat in overleg met de PCA gedemonteerd moet worden om meetwerkzaamheden op het spoor uit te kunnen voeren. Door deze vereiste afstemming is dit spoor als MTMI aangemerkt.	
163	Annex 3.0	pagina 22 Figuur 2	Zijn er ook minimale tijdsintervallen tussen inspecties die moeten worden gehanteerd?	30-4-2026	Zie hiervoor de RLN00399-1. Op blz. 21 t/m 31 worden de overschrijdingen van het interval genoemd. De tabel in annex 3 is verwijderd.	Annex 3.0 v1.2
164	Annex 3.0	pagina 22 Figuur 2	Minimale & maximale tijdsinterval is gedefinieerd in maanden. Wat is de definitie van één maand? Betreft het bijvoorbeeld kalendermaanden of een aantal dagen?	30-4-2026	het betreft kalendermaanden	
165	Annex 5.0	eis 5.4.4	Tegen welke dataset wordt de paralleltest uitgevoerd en wie levert deze dataset aan?	30-4-2026	Bij de paralleltest wordt uitgegaan van de data van het huidige meetsysteem. ProRail levert de data ten behoeve van de paralleltest.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
166	Annex 10.0	par. 5.4.1	Voor de HITrates van KPI1 wordt verwezen naar tabel 2 uit par. 4.3 van Annex 2.1. In Eis 4.3.1 van Annex 2.1 is een uitzondering opgenomen wanneer de betrouwbaarheidsnormen van Tabel 2 niet gelden, namelijk wanneer sprake is van Bodem Echo Verlies. Echter, deze uitzondering ontbreekt door enkel slechts te verwijzen naar Tabel 2. ProRail wordt verzocht deze uitzondering tevens van toepassing te verklaren voor KPI1 danwel toe te lichten hoe omgegaan moet worden met het niet voldoen aan de normen als gevolg van Bodem Echo Verlies.	30-4-2026	De uitzondering voor Bodem Echo Verlies is ook van toepassing voor het berekenen van K.P.I. 1. Dat wil zeggen dat Bodem Echo Verlies buiten beschouwing wordt gelaten bij het berekenen van de genoemde percentages uit KPI 1.	Annex 10 V1.1
167	Annex 10.0	par. 5.4.1	In par. 5.4.1 is gesteld dat Opdrachtnemer altijd minimaal aan de normen van Tabel 2 van par. 4.3 Annex 2.1 moet voldoen en dat bij beter presteren de inhouding van 3% ex par. 5.3 Annex 10.0 (deels) 'terugverdiend' kan worden middels de "bonusprocenten". Is de interpretatie van Gegadigde correct dat er geen sprake is van een bonus boven op de inhouding, met andere woorden er kan nooit meer dan 3% worden 'terugverdiend'?	30-4-2026	De aanname van gegadigde is correct. Er is geen sprake van een zgn. "bonus" en er kan nooit meer worden "terugverdiend" dan is ingehouden/gereserveerd. Zie ook paragraaf 5.3 van Vraagspecificatie Annex 10. Dit principe geldt voor alle hier beschreven K.P.I.'s.	
168	Annex 10.0	par. 5.4.2	Bij KPI2 wordt gevraagd een rapportage te maken van het aantal overschrijdingen per week, inclusief een prognose van minimaal 2 maanden vooruitkijkend t.o.v. de rapportagedatum. Het doet Gegadigde vreemd voorkomen dat de prestatie van KPI 2 afhangt van mogelijk in de toekomst te gaan oplopen overschrijdingen. Gegadigde acht het meer realistisch dat enkel de opgetreden overschrijvingen op het wekelijkse peilmoment gelden als maatstaf voor de KPI2, e.e.a. ter voorkoming dat Opdrachtnemer op voorhand een (te) rooskleurig beeld schetst over de verwachten overschrijvingen in de toekomst ten faveure van een hogere KPI-score.	30-4-2026	De gevraagde prognose is noodzakelijk om tijdig te kunnen bijsturen op het aantal overschrijdingen, maar wordt niet gebruikt voor het bepalen van de KPI-score. Deze wordt immers aan het einde van het meetjaar bepaald op basis van het wekelijkse aantal werkelijke overschrijdingen in het meetjaar. Een realisatische prognose zal Opdrachtnemer en ProRail in staat stellen tijdig bij te sturen om het aantal overschrijdingen binnen de perken te houden.	
169	Annex 10.0	par .5.4.2	Bij KPI2 worden opvolgstermijnen voor het uitvoeren van USH-inspecties 'beloond' c.q. 'bestraft'. Twee daarvan volgen uit activiteiten van onderhoudsaannemers, nl. bullet 2 en 3 van par. 5.6 RNL00399-1 v004, zijnde: "Verzoeken van onderhoudsaannemer, volgend uit de Inspectie Veilige Berijdbaarheid" en "ZE-rcf defecten , volgend uit de rcf-inspectie van de onderhoudsaannemer.". Gegadigde acht het onwenselijk dat handelen van de onderhoudsaannemer, hetgeen buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer ligt, kan leiden tot een negatieve incentive voor Opdrachtnemer. ProRail wordt verzocht deze afhankelijkheid weg te nemen of in ieder geval te nuanceren dat enkel een inspanningsverplichting wordt gevraagd van Opdrachtnemer zonder impact op KPI2.	30-4-2026	ProRail gaat niet akkoord met uw verzoek. Over de genoemde bullets uit paragraaf 5.6 RNL00399-1 v004 staat in dezelfde paragraaf: "De volgende ush-inspecties hebben de hoogste prioriteit en daarvoor mogen de opvolgingstijden niet overschreden worden". Opdrachtnemer wordt geacht dergelijke verzoeken te kunnen opvangen in haar planning.	
170	Annex 10.0	par. 5.4.3	Verwezen wordt naar "inspectiefrequenties zoals beschreven in hoofdstuk 5 van RNL00399 deel 1". ProRail wordt verzocht nader te specificeren welke frequenties bedoeld worden i.h.k.v. KPI3 UST, want niet alle frequenties in hoofdstuk 5 RNL00399-1 betreffen UST (ook USH (Jaarplanpunten e.d.)). Of bedoelt ProRail specifiek enkel de frequenties als genoemd in par. 5.1 RNL00399-1?	30-4-2026	Omdat KPI 3 ziet op de planning en uitvoering van de meetvoertuigritten, zijn alleen de inspectietermijnen relevant die zien op inspecties die worden uitgevoerd met het meetvoertuig.	
171	Annex 10.0	par. 5.4.5	Voor de opbouw van KPI5 wordt verwezen bij "Te leveren door Opdrachtnemer" naar Eis 4.1.7 (van Annex 3.0). Deze verwijzing lijkt incorrect. Het genoemde product in par. 5.4.5 van Annex 10.0 is opgenomen onder Eis 4.1.6 (van Annex 3.0). ProRail wordt verzocht de verwijzing te corrigeren.	30-4-2026	In vraagspecificatie Annex 10 paragraaf 5.4.5 wordt in de tabel "Te leveren door Opdrachtnemer" per abuis verwezen naar Vraagspecificatie Annex 3.0 Eis 4.1.7. Dit moet inderdaad Vraagspecificatie Annex 3.0 eis 4.1.6 zijn. ProRail zal dit corrigeren.	Annex 10 V1.1
172	Annex 10.0	par. 5.4.5	Voor de opbouw van KPI5 wordt verwezen bij "Te leveren door Opdrachtnemer" naar Eis 6.1.9 (van Annex 3.0). Deze verwijzing lijkt incorrect. Het genoemde product in par. 6.1.8 van Annex 10.0 is opgenomen onder Eis 4.2.1 (van Annex 3.0). ProRail wordt verzocht de verwijzing te corrigeren.	30-4-2026	In vraagspecificatie Annex 10 paragraaf 5.4.5 wordt in de tabel "Te leveren door Opdrachtnemer" per abuis verwezen naar Vraagspecificatie Annex 3.0 Eis 6.1.9. Dit moet inderdaad Vraagspecificatie Annex 3.0 eis 6.1.8 zijn. ProRail zal dit corrigeren.	Annex 10 V1.1
173	Annex 10.0	par. 5.4.5	Voor de opbouw van KPI5 wordt verwezen bij "Te leveren door Opdrachtgever" naar Eis 4.2.2 (van Annex 3.0). Deze verwijzing lijkt incorrect. Het genoemde product in par. 5.4.5 van Annex 10.0 is opgenomen onder Eis 4.2.1 (van Annex 3.0). ProRail wordt verzocht de verwijzing te corrigeren.	30-4-2026	Het betreft hier de tabel "Te leveren door ProRail". In vraagspecificatie Annex 10 paragraaf 5.4.5 wordt in de tabel "Te leveren door ProRail" per abuis verwezen naar Vraagspecificatie Annex 3.0 Eis 4.2.2. Dit moet inderdaad Vraagspecificatie Annex 3.0 Eis 4.2.1 zijn. ProRail zal dit corrigeren.	Annex 10 V1.1
174	Annex 16.0	H. a)	In eis H. a) is gesteld dat alle gegevens versleuteld dienen te worden. Binnen deze Overeenkomst worden vele Terabytes aan (ruwe) data opgeslagen en verstuurd. Versleuteling hiervan kost veel processtijd. ProRail wordt verzocht om dit artikel te nuanceren naar bijvoorbeeld enkel de aan ProRail te leveren rapportages en deze eis niet van toepassing te laten zijn voor alle te op te slaan en/of te leveren (ruwe) meetdata (incl. videobeelden).	30-4-2026	In de werkwijze bij het huidige BBMS systeem wordt geen gebruik gemaakt van versleuteling. De eis ten aanzien van versleuteling komt te vervallen.	Annex 16 V1.1
175	Annex 16.0	U. b)	Onder b) wordt verwezen naar de (wachtwoord)eisen zoals opgenomen in het informatiebeveiligingsbeleid van ProRail. Gegadigde verzoekt ProRail dit informatiebeveiligingsbeleid beschikbaar te stellen.	30-4-2026	Het informatiebeveiligingsbeleid van ProRail is een intern document en wordt niet ter beschikking gesteld. Daar waar gegadigde toegang nodig heeft tot ProRail systemen wordt deze toegang verleend (zie Annex 16.0 U. a) en wordt kenbaar gemaakt waar het wachtwoord aan dient te voldoen.	
176	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	B) Handmetingen	Er wordt genoemd dat 'uitgangspunt voor de prijsvorming van de HIT's is een lengte van maximaal 50 meter'. Betekent dit dat wij voor de prijsvorming rekening kunnen houden met een HIT-lengte van 50 mtr? Zo niet waar kunnen wij dan prijstechnisch rekening mee houden?	30-4-2026	In cel J60 van de Aanbiedingsbegroting dient inschrijver een stuksprijs voor het meten van HIT's aan te bieden die vast staat tot en met een lengte van 50 meter.	
177	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	B) Handmetingen	Er lijkt een berekening te zitten onder de HIT's waar na 500 meter er een lagere verrekening plaatsvindt. Bij lengtes t/m 500 meter vind de verrekening plaats in meervoud van de 50 meter, echter wordt het daarna per 100 meter. Kunt u aangeven of deze vorm van staffel correct is?	30-4-2026	Uw constatering is correct. De staffel kent vanaf 51 meter een aflopende prijsopbouw in relatie tot het aantal meters.	
178	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v1.0	B) Handmetingen	Indien het antwoord op vraag 2 is dat de huidige verrekening correct is, maakt dit het lastig voor prijsvorming in dit stadium. Het dient een vaste all-in prijs te zijn voor deze metingen. Hoeveel metingen vallen er dan in de lengte t/m 500 meter en hoeveel vallen er buiten? Graag ontvangen wij een helder uitgangspunt voor prijsvorming.	30-4-2026	Op basis van het recente verleden verwacht ProRail dat 90% tot 95% van de metingen 50 meter of korter zal zijn. Tussen de 3% en 6% van de metingen zal tussen de 51 en 150 meter vallen. Voor wat de overige categorieën betreft verwacht ProRail dat deze elk minder dan 1% van de metingen zullen zijn.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
179	Aanbestedingsleidraad V1.1	Subgunningscriterium G1 – Plan van aanpak validatie	In paragraaf 5.3 geeft u aan dat bij de uitvoering van handmetingen nauwelijks mogelijkheden bestaan voor kwalitatief onderscheid. Tegelijkertijd maken handmeetsystemen en handmetingen onderdeel uit van de scope van de opdracht en worden deze genoemd in de context van subgunningscriteria G1A en G1B (meetsystemen en borging van het aantonningsdossier conform Annex 5.0), evenals bij subgunningscriterium G2 (beheersing continuïteit en kwaliteit). Kunt u aangeven in hoeverre en op welke wijze handmeetsystemen en handmetingen dienen te worden betrokken bij de beantwoording van subgunningscriteria G1 en G2?	30-4-2026	Handmeetsystemen en handmetingen dienen te worden meegenomen bij de beantwoording van G1 en G2, voor zover relevant voor validatie, borging en beheersing. Conform paragraaf 5.3 ligt het onderscheid niet in de uitvoering van de handmeting zelf, maar in de wijze waarop deze procesmatig, organisatorisch en beheersmatig worden ingepast in validatie, continuïteit en kwaliteitsborging.	
180	Aanbestedingsleidraad V1.1	Subcriterium G1B: Kwaliteitsborging aantonningsdossier	Onder subgunningscriterium G1B vraagt u hoe wordt geborgd dat het aantonningsdossier bij oplevering volledig, consistent en conform Annex 5.0 is. Annex 5.0 is van toepassing op zowel de validatiefase als de uitvoeringsfase van de overeenkomst. Kunt u toelichten of bij de beantwoording van subgunningscriterium G1B uitsluitend moet worden ingegaan op de borging van het aantonningsdossier tijdens de validatiefase, of dat ook de borging gedurende de uitvoeringsfase onderdeel is van de beoordeling?	30-4-2026	De beoordeling van subgunningscriterium G1B richt zich op de borging van het aantonningsdossier tot en met de oplevering aan het einde van de validatiefase. Van inschrijvers wordt verwacht dat zij toelichten hoe wordt geborgd dat het aantonningsdossier bij oplevering volledig, consistent en conform Annex 5.0 is. De wijze waarop het aantonningsdossier gedurende de uitvoeringsfase wordt bijgehouden, valt buiten de reikwijdte van de beoordeling van subgunningscriterium G1B.	
181	Annex 5.0	Par. 5.4.4	In deze paragraaf is sprake van een 'oud meetsysteem'. Kan ProRail aangeven met welk 'oud meetsysteem' gemeten gaat worden?	30-4-2026	ProRail gaat uit van het huidige meetsysteem.	
182	Nvl-1	V&A 58	<p>Naar aanleiding van het antwoord van ProRail op vraag 58 in de Nvl-1 over de kortingsregeling op de indexering (hoofdstuk 2, bullets 6 en 7), heeft Gegadigde behoefte aan nadere verduidelijking en heroverweging.</p> <p>ProRail stelt dat bij zeer langdurige contracten de marktconformiteit van gecontracteerde prijzen en tarieven "uit de pas gaat lopen" en dat dit aanleiding vormt voor het slechts gedeeltelijk doorvoeren van de berekende indexering. Gegadigde kan deze redenering niet volgen en acht de voorgestelde kortingsregeling niet redelijk en billijk, om de navolgende redenen:</p> <p>1. Indexering beoogt compensatie van objectieve kostenontwikkelingen, niet marktconformiteit te corrigeren</p> <p>De toegepaste indexeringsmethodiek is gebaseerd op objectieve, externe indices (zoals CBS-loon- en kostenindices) en beoogt uitsluitend compensatie te bieden voor onvoorzienbare en niet-beïnvloedbare kostenstijgingen. Het instrument indexering is daarmee niet bedoeld – en ook niet geschikt – om vermeende afwijkingen in marktconformiteit van tarieven te corrigeren. Het structureel korten op indexering leidt ertoe dat aantoonbare kostenstijgingen slechts gedeeltelijk worden vergoed, hetgeen strijdig is met het doel en karakter van indexering als risicodelingsmechanisme.</p> <p>2. Structurele korting leidt tot cumulatieve ondercompensatie</p> <p>De kortingsregeling werkt cumulatief en resulteert er in dat Opdrachtnemer jaar-op-jaar slechts een deel van de feitelijke kostenstijgingen vergoed krijgt. In latere contractjaren (bijvoorbeeld jaar 13) kan dit ertoe leiden dat bij een feitelijke kostenstijging van 5%, slechts 2,5% wordt gecompenseerd, terwijl de resterende kostenstijging volledig voor rekening van Opdrachtnemer komt. Dit terwijl de onderliggende kosten (lonen, materieel, energie) wél volledig zijn gestegen. Deze systematische ondercompensatie staat op gespannen voet met het beginsel van evenwichtige risicoverdeling.</p> <p>3. Geen relatie met beïnvloedbaarheid of prestaties van Opdrachtnemer</p> <p>De kortingsregeling is generiek en staat los van de mate waarin Opdrachtnemer invloed kan uitoefenen op de betreffende kostencomponenten. Kostenontwikkelingen als gevolg van macro-economische omstandigheden, geopolitieke spanningen, schaarste op de arbeidsmarkt en energiemarkten (zoals thans aan de orde) liggen aantoonbaar buiten de risicosfeer van Opdrachtnemer. Het desondanks structureel beperken van compensatie leidt tot een onevenredige risicotoedeling.</p> <p>4. Strijd met redelijkheid en billijkheid bij langdurige overeenkomsten</p> <p>Juist bij zeer langdurige contracten is volledige en correcte indexering essentieel om te voorkomen dat het contractuele evenwicht wezenlijk wordt verstoord. Een vooraf bepaalde, steeds verder oplopende korting op indexering is niet gebaseerd op feitelijke kostenontwikkelingen, maar op een abstracte veronderstelling over marktwerking en leidt ertoe dat het contract na verloop van tijd economisch onevenwichtig wordt, hetgeen in strijd kan komen met de maatstaven van redelijkheid en billijkheid zoals bedoeld in artikel 6:248 BW.</p> <p>Vraag: Kan ProRail, gelet op bovenstaande, nader toelichten op welke juridische en economische grondslag zij het redelijk en billijk acht dat aantoonbare, objectieve kostenstijgingen bij Opdrachtnemer slechts gedeeltelijk worden gecompenseerd, en is ProRail bereid de kortingsregeling op de indexering te laten vervallen dan wel zodanig aan te passen dat volledige indexering plaatsvindt conform de berekende index, zonder generieke afslag?</p>	30-4-2026	Zie het antwoord op vraag 127	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-	Antwoord	Gewijzigd document
183	Raamovereenkomst	Art. 5	<p>In de concept-Raamovereenkomst en artikel 29.3 van de Inkoopvoorwaarden is bepaald dat ProRail de Raamovereenkomst op elk moment (tussentijds) kan opzeggen respectievelijk (gedeeltelijk) kan ontbinden, waarbij Opdrachtnemer in dat geval slechts aanspraak heeft op een vergoeding "naar redelijkheid en billijkheid" van gemaakte kosten. Gegeven de aard van deze Raamovereenkomst, waarin gedurende de eerste jaren substantiële investeringen worden vereist in onder meer organisatie, gespecialiseerd personeel en materieel, verzoeken wij ProRail toe te lichten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoe ProRail het begrip "vergoeding naar redelijkheid en billijkheid" concreet invult in geval van tussentijdse opzegging of (gedeeltelijke) ontbinding van de Raamovereenkomst; 2. Welke categorieën kosten en investeringen hierbij in beginsel voor vergoeding in aanmerking komen, zoals bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> - aantoonbaar gemaakte voorbereidings- en implementatiekosten; - personeelskosten en langdurige arbeidsverplichtingen; - investeringen in specifiek materieel en systemen die uitsluitend of hoofdzakelijk voor deze Raamovereenkomst zijn gedaan; 3. Op welke wijze wordt omgegaan met niet-terugverdiende investeringen bij beëindiging of substantiële afschaling van de Raamovereenkomst vóór aanvang of voltooiing van de realisatiefase; 4. Of ProRail bereid is deze uitleg (bijvoorbeeld via uitgangspunten of beoordelingscriteria) expliciet vast te leggen, zodat voor inschrijvers vooraf voldoende duidelijkheid bestaat over het financiële risico dat samenhangt met tussentijdse beëindiging. <p>Deze toelichting is voor ons van wezenlijk belang bij het inschatten van de proportionaliteit van de gevraagde investeringen en het contractuele risicoprofiel van de Raamovereenkomst.</p>	30-4-2026	Om het antwoord op deze vraag te kunnen geven heeft ProRail meer tijd nodig. Deze vraag zal dan ook in de volgende Nota van Inlichtingen worden beantwoord.	