

Algemene vragenlijst

ProRail

Aanbesteding: Landelijk – Ombouw hulpverlenende voertuigen Incidentenbestrijding

Datum: 19-8-2026

Versie: TN 598217 - Nota van Inlichtingen (3)

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
1	Raamovereenkomst	Artikel. 3.4	In artikel 3.4 van de Raamovereenkomst is de aansprakelijkheid van Opdrachtnemer beperkt tot: • maximaal viermaal de opdrachtwaarde per gebeurtenis; en • zesmaal de opdrachtwaarde per contractjaar, met maxima van respectievelijk € 3.000.000 per gebeurtenis en € 5.000.000 per contractjaar. Kan ProRail bevestigen dat dit twee afzonderlijke aansprakelijkheidslimieten betreft, namelijk een limiet per gebeurtenis én een afzonderlijke cumulatieve limiet per contractjaar, en dat deze limieten niet cumulatief op één schadegeval van toepassing zijn?	Ja dat kan ProRail bevestigen.	
2	Raamovereenkomst	Artikel 4.4	Artikel 4.4 bepaalt dat Opdrachtnemer na beëindiging van de Raamovereenkomst de dienstverlening dient voort te zetten totdat de overdracht aan een opvolgende opdrachtnemer is afgerond, tegen vergoeding overeenkomstig artikel 7. Artikel 7 bevat echter uitsluitend bepalingen over de reguliere betaling van Deelopdrachten en regelt geen vergoeding voor de werkzaamheden die in het kader van deze overgangsperiode worden verricht. Kan ProRail verduidelijken: • welke werkzaamheden gedurende deze overgangsperiode van Opdrachtnemer worden verwacht; • op welke wijze deze werkzaamheden worden vergoed; • of hiervoor de contractuele tarieven uit de Raamovereenkomst blijven gelden; en • of aan deze overgangsperiode een maximale duur is verbonden?	Het gaat ook om de reguliere werkzaamheden die onder de scope van de opdracht horen totdat de opvolgende Opdrachtnemer start. De overgangsperiode is afhankelijk van de dan geldende omstandigheden van het geval, maar zal een redelijke en passende termijn zijn. ProRail gaat er vanuit dat Opdrachtnemer tijdens de overgangsperiode alle relevante documentatie en informatie met ProRail deelt voor een soepele overgang/overdracht.	
3	Aanbestedingsleidraad V2.0	2.1 / Annex 5.1 v3.0	In paragraaf 2.1 is opgenomen dat aan de opgegeven aantallen geen rechten kunnen worden ontleend en dat geen enkele afnamegarantie geldt. In de beantwoording van vraag 9 van de tweede Nota van Inlichtingen bevestigt ProRail dat de fictieve hoeveelheden uitsluitend dienen voor de prijsbeoordeling. Kan ProRail bevestigen dat, indien de werkelijke afname structureel achterblijft bij de in de aanbestedingsbegroting gehanteerde fictieve hoeveelheden, dit voor ProRail geen grond oplevert voor prijsreducties, bonus-/malusafspraken of aanvullende verplichtingen van Opdrachtnemer, en dat Opdrachtnemer in dat geval het recht heeft om in overleg met ProRail de tarieven te herijken?	De fictieve hoeveelheden dienen voor de beoordeling en vormen geen afnamegarantie, ze zijn afgeleid uit afname uit het verleden. Een lagere werkelijke afname leidt op zichzelf niet tot prijsreducties, bonus- of malustoeepassing of aanvullende verplichtingen voor Opdrachtnemer. ProRail gaat niet akkoord met een automatisch recht op tariefherijking. De tarieven blijven gelden en worden uitsluitend aangepast overeenkomstig de overeengekomen indexerings- en wijzigingsbepalingen.	
4	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.2 / 5.3	In het antwoord op vraag 40 van de eerste Nota van Inlichtingen bevestigt ProRail dat vertragingen die door de dealer ontstaan niet aan Inschrijver of de leasemaatschappij worden aangemerkt. Deze bevestiging ziet uitsluitend op de dealer. Kan ProRail bevestigen dat deze risicoverdeling eveneens geldt voor afwijkingen, vertragingen, fouten en gebreken die worden veroorzaakt door de leasemaatschappij (Alphabet), On-Route B.V., overige door ProRail of de leasemaatschappij ingeschakelde ketenpartners, en dat deze niet leiden tot boetes, kortingen, KPI-afwijkingen of aansprakelijkheid van Opdrachtnemer?	ProRail bevestigt dat afwijkingen, vertragingen, fouten en gebreken die aantoonbaar zijn veroorzaakt door Alphabet, On-Route B.V. of een andere door ProRail of de leasemaatschappij ingeschakelde ketenpartner, voor zover deze niet aan Opdrachtnemer kunnen worden toegerekend, niet worden aangemerkt als een tekortkoming of nadelige KPI-afwijking van Opdrachtnemer en niet leiden tot een contractuele sanctie, korting of aansprakelijkheid van Opdrachtnemer. Opdrachtnemer blijft verantwoordelijk voor de nakoming van zijn eigen verplichtingen, waaronder tijdige afstemming, informatieverstrekking, signalering en het nemen van redelijke maatregelen om de gevolgen te voorkomen of te beperken. Opdrachtnemer dient de externe oorzaak en de gevolgen daarvan tijdig schriftelijk te melden en aannemelijk te maken. Het handelen van door Opdrachtnemer zelf ingeschakelde derden blijft voor zijn rekening en risico.	
5	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	2.1 / 2.2	Kan ProRail bevestigen dat Opdrachtnemer uitsluitend verantwoordelijk en aansprakelijk is voor de door hemzelf geleverde, ontworpen en gemonteerde componenten en werkzaamheden, en niet voor het functioneren van het basisvoertuig, fabrieksopties, door derden geleverde of ingebouwde systemen (waaronder ritregistratie, berijdersidentificatie, iPads en communicatiemiddelen) en de onderlinge integratie daarvan voor zover die integratie niet expliciet aan Opdrachtnemer is opgedragen?	ProRail bevestigt dit gedeeltelijk. Opdrachtnemer is niet verantwoordelijk voor intrinsieke gebreken of het zelfstandig functioneren van het kale basisvoertuig, fabrieksopties en systemen die door ProRail, Alphabet of door hen ingeschakelde derden worden geleverd of ingebouwd, voor zover deze gebreken niet door Opdrachtnemer zijn veroorzaakt of verergerd. Opdrachtnemer blijft verantwoordelijk voor de deugdelijke uitvoering van zijn eigen ontwerp, levering en montage, de aan hem opgedragen aansluitingen en integraties, naleving van de voorschriften van de voertuigfabrikant en het voorkomen dat zijn werkzaamheden andere voertuigsystemen nadelig beïnvloeden. Dit omvat tevens zijn signaleringsplicht bij kenbare raakvlakproblemen. Door Opdrachtnemer zelf ingeschakelde derden blijven voor zijn rekening en risico. De overige aansprakelijkheids- en vrijwaringsbepalingen blijven ongewijzigd.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
6	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.2 (ketenpartner s On-Route)	In paragraaf 5.2 is opgenomen dat de inbouw van blackbox, startonderbreker en multireader onder de overeenkomst met On-Route B.V. de scope van deze aanbesteding kan raken en dat -onder coördinatie van de leasemaatschappij- moet worden samengewerkt. Kan ProRail de exacte demarcatie vastleggen tussen de werkzaamheden van Opdrachtnemer en die van On-Route B.V., in het bijzonder ten aanzien van: (a) het aanbrengen en wegwerken van bekabeling en doorvoeren, (b) voorbereidende voorzieningen die Opdrachtnemer dient te treffen, (c) volgorde en planning van de inbouw, en (d) welke partij de kosten draagt bij demontage/hermontage indien de volgorde niet wordt gerespecteerd?	Iedere partij is verantwoordelijk voor de levering, montage en aansluiting van haar eigen producten, waaronder de daarbij behorende bekabeling en doorvoeren. Waar afstemming tussen de werkzaamheden noodzakelijk is, vindt deze plaats onder coördinatie van de leasemaatschappij. Eventuele voorbereidende voorzieningen worden voorafgaand aan de werkzaamheden afgestemd met de leasemaatschappij en de betreffende ketenpartner. Voorzieningen die niet uit de aanbestedingsstukken of de betreffende Deelopdracht volgen, worden niet zonder voorafgaande schriftelijke opdracht geacht in de overeengekomen prijs te zijn inbegrepen. De leasemaatschappij stelt de volgorde en planning van de werkzaamheden vast en legt deze vast. Wijzigingen worden eveneens door de leasemaatschappij gecoördineerd. Indien als gevolg van het niet volgen of wijzigen van de vastgestelde volgorde demontage, hermontage of aanvullende werkzaamheden noodzakelijk zijn, wordt per geval de oorzaak vastgesteld. De daarmee samenhangende kosten komen voor rekening van de partij aan wie de oorzaak kan worden toegerekend. Deze kosten komen niet voor rekening van Opdrachtnemer voor zover de noodzaak niet aan hem kan worden toegerekend.	
7	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.2 / 5.3	Wie draagt het risico en de kosten indien installaties of componenten van derden (waaronder On-Route, communicatiemiddelen en iPad-voorzieningen) technisch conflicteren met de door Opdrachtnemer ontworpen voertuiginrichting, bekabeling of OGS-installatie, en welke procedure geldt voor het oplossen van een dergelijk conflict?	De relevante ontwerpen en technische specificaties worden vooraf onder coördinatie van de leasemaatschappij tussen de ketenpartners gedeeld en beoordeeld. Bij twijfel kan een testopstelling worden verlangd. Een technisch conflict wordt direct gemeld bij de leasemaatschappij, die de vaststelling van de oorzaak en de oplossing coördineert. De kosten komen voor rekening van de partij aan wie de oorzaak van het conflict kan worden toegerekend. Kosten die niet aan Opdrachtnemer kunnen worden toegerekend, komen niet voor zijn rekening. Eventuele gevolgen voor planning en kosten worden vóór uitvoering schriftelijk vastgelegd. Het conflict moet vóór oplevering zijn opgelost.	
8	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	2.3 / SLA (Annex 3.2)	In het antwoord op vraag 10 van de eerste Nota van Inlichtingen en vraag 22 van de tweede Nota van Inlichtingen is het startmoment van de termijn van drie maanden verduidelijkt. Het gevolg van niet-tijdige beschikbaarheid is echter niet geregeld. Kan ProRail bevestigen dat de oplevertermijn van drie maanden van rechtswege wordt opgeschort, zonder boete of KPI-afwijking, indien door ProRail, de leasemaatschappij of een door hen ingeschakelde derde te verstrekken voertuigen, onderdelen, materialen, goedkeuringen of informatie niet tijdig beschikbaar zijn, en dat de termijn wordt verlengd met ten minste de duur van die vertraging?	ProRail bevestigt dit gedeeltelijk. Indien het voertuig niet tijdig beschikbaar is, vangt de termijn van drie maanden nog niet aan. Indien Opdrachtnemer na ontvangst van het voertuig aantoonbaar wordt belemmerd doordat ProRail, de leasemaatschappij of een door hen ingeschakelde derde benodigde materialen, informatie of goedkeuringen niet tijdig verstrekt, wordt de oplevertermijn verlengd met de duur van de daadwerkelijke belemmering. Deze vertraging geldt niet als een aan Opdrachtnemer toerekenbare KPI-afwijking en leidt niet tot een boete of Korting. Opdrachtnemer dient de belemmering en de gevolgen voor de planning direct schriftelijk te melden en redelijke maatregelen te nemen om de gevolgen te beperken.	SLA V3.0
9	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.3 / 5.3.1	Welke concrete beschikbaarheidsgaranties geeft de leasemaatschappij ten aanzien van de aanlevering van voertuigen, het transport tussen dealer, Opdrachtnemer en ProRail-locaties, en de actualiteit en juistheid van de planning in de LCV manager? Kan ProRail bevestigen dat afwijkingen op deze punten niet doorwerken in de KPI-score of boetesystematiek van Opdrachtnemer?	ProRail verstrekt namens de leasemaatschappij geen aanvullende beschikbaarheidsgaranties anders dan de afspraken die uit de aanbestedingsstukken en de overeenkomst met de leasemaatschappij volgen. De leasemaatschappij coördineert het bestel- en opbouwproces tot en met de turn-key oplevering en stemt de aanlevering en het transport van de voertuigen tussen de betrokken ketenpartijen af. De planning in de LCV manager heeft het karakter van een actuele prognose en is geen gegarandeerde leverdatum. De opdrachtnemer houdt de status en voortgang van de eigen werkzaamheden in dit systeem actueel; de leasemaatschappij en de overige ketenpartijen zijn verantwoordelijk voor de juistheid en tijdigheid van de door hen aangeleverde gegevens. De KPI voor tijdige oplevering wordt gemeten vanaf het moment waarop het voertuig feitelijk door de dealer/leasemaatschappij aan de opdrachtnemer voor bewerking beschikbaar is gesteld; dit moment wordt in de LCV manager geregistreerd. Vertragingen of afwijkingen in de aanlevering, het transport of de planning die niet aan de opdrachtnemer zijn toe te rekenen, werken daarom niet door in diens KPI-score en leiden niet tot een boete, mits de opdrachtnemer de afwijking tijdig meldt, de gevolgen vastlegt en waar redelijkerwijs mogelijk meewerkt aan beperking van de vertraging. Vertraging binnen de eigen invloedssfeer van de opdrachtnemer blijft wel voor diens rekening en risico.	
10	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	2.1 / Bijlage 11	Bijlage 11 en de daarin opgenomen voorbeeldconfiguraties vormen de basis voor de inschrijving. Kan ProRail bevestigen dat, indien de feitelijke voertuigsituatie bij aanlevering afwijkt van de verstrekte informatie (waaronder configuratie, verpakking, aandrijflijn, fabrieksopties of reeds aangebrachte voorzieningen), dit leidt tot verlenging van de oplevertermijn en tot vergoeding van de aantoonbare meerkosten conform de tarieven en prijslijst uit Annex 5.1 v3.0?	Indien de feitelijke voertuigsituatie materieel afwijkt van de voor de inschrijving verstrekte uitgangspunten en deze afwijking redelijkerwijs niet voorzienbaar was, meldt Opdrachtnemer dit vóór uitvoering. Partijen bepalen vervolgens schriftelijk de gevolgen voor ontwerp, planning en prijs. Aantoonbare aanvullende werkzaamheden worden uitsluitend na voorafgaande schriftelijke goedkeuring vergoed.	
11	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	2.10 / 5.1 / Bijlage 11	Voor een verantwoord ontwerp en een betrouwbare beprijzing zijn voertuigspecifieke gegevens noodzakelijk. Kan ProRail bevestigen dat per voertuigtype voorafgaand aan het ontwerp CAD-data, OEM-inbouwrichtlijnen, carrosserie- en bevestigingspuntgegevens, gewichts- en asdrukgegevens en eventuele fabrieksvoorbereidingen beschikbaar worden gesteld door ProRail of de leasemaatschappij? Indien deze gegevens niet beschikbaar zijn, kan ProRail dan bevestigen dat de daaruit voortvloeiende engineerings-, meet- en herontwerpinspanning als meerwerk wordt vergoed conform Annex 5.1 v3.0?	In de LCV categorie is dit over het algemeen voor handen, maar wanneer een personenauto wordt ingebouwd dient de opbouwer zelf in te meten en bevestigingspunten te kiezen. De leasemaatschappij weet welk voertuig besteld is/wordt en wat hiervan de specifieke eigenschappen zijn. Voor zover beschikbaar mag inschrijver verwachten dat leasemaatschappij deze informatie -indien gewenst- beschikbaar stelt aan inschrijver. Indien door inschrijver afwijkingen worden geconstateerd dient dit vooraf te worden gemeld bij de leasemaatschappij.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
12	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	6.4 / Annex 3.2 (SLA)	In paragraaf 6.4 wordt verwezen naar de SLA in Annex 3.2. Naar aanleiding van de antwoorden op de vragen 51 en 69 van de eerste Nota van Inlichtingen is de SLA op onderdelen aangepast. Kan ProRail de definitieve, na verwerking van beide Nota's van Inlichtingen geactualiseerde SLA (Annex 3.2) integraal verstrekken, inclusief alle KPI's, normwaarden, meetmethodiek, meetfrequentie, rapportageverplichtingen en de sanctiesystematiek, en wel uiterlijk zodanig tijdig voor de sluitingsdatum dat inschrijvers deze in hun inschrijving en beprizing kunnen verwerken?	Bij de publicatie van de tweede Nota van Inlichtingen is de geactualiseerde SLA abusievelijk niet meegepubliceerd. ProRail herstelt dit door bij deze Nota Annex 3.2 SLA V3.0 te publiceren. In deze versie zijn de wijzigingen naar aanleiding van de tweede en derde Nota van Inlichtingen geconsolideerd. SLA V3.0 vervangt alle eerdere versies van de SLA.	SLA v3.0
13	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	6.4	In paragraaf 6.4 is opgenomen dat ICB en de opdrachtnemer de definitieve inhoud en afspraken over de KPI's gezamenlijk bepalen tijdens de implementatieperiode. Tegelijkertijd geldt op grond van de SLA vanaf aanvang een boetesystematiek. Kan ProRail toelichten hoe objectief en controleerbaar wordt vastgesteld dat een KPI niet is gehaald (welke partij meet, op basis van welke brondata, met welke frequentie), en kan ProRail bevestigen dat geen boetes worden opgelegd op KPI's zolang de definitieve normwaarden en meetmethodiek niet gezamenlijk zijn vastgesteld en schriftelijk vastgelegd?	De KPI's, normwaarden, meetmethoden en rapportagefrequenties zijn definitief vastgelegd in SLA V3.0. De uitwerking tijdens de implementatieperiode betreft uitsluitend praktische afspraken, zoals rapportageformats, contactpersonen en het gebruik van registratiesystemen. De KPI's, normen en boetes kunnen daarbij niet worden gewijzigd of uitgebreid. Opdrachtnemer registreert en rapporteert de gegevens; ProRail controleert deze en stelt de KPI-score vast. Voor opleveringen worden de beschikbaarstellings- en opleverdatum in de LCV-manager gebruikt. Voor storingen en schade worden het moment van ontvangst van de melding, de prioriteitsclassificatie en het moment van de tijdelijke of definitieve oplossing in het serviceportaal gebruikt. Deze prestaties worden gerapporteerd met de frequentie zoals opgenomen in SLA V3.0. Alleen aantoonbaar aan Opdrachtnemer toerekenbare overschrijdingen tellen mee. Opdrachtnemer krijgt gelegenheid op een vermeende afwijking te reageren voordat deze definitief wordt vastgesteld en een eventuele boete wordt toegepast. Voor een KPI waarvoor geen norm en meetmethode schriftelijk in SLA V3.0 zijn vastgelegd, wordt geen boete opgelegd.	
14	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	2.10 / Annex 3 par. 5.3.1	In het antwoord op vraag 24 van de tweede Nota van Inlichtingen is eis 2.10 aangepast naar overhandiging van het digitaal dossier aan de leasemaatschappij bij oplevering. In paragraaf 5.3.1 van de Vraagspecificatie wordt daarnaast van Opdrachtnemer verwacht dat hij bijdraagt aan het actueel houden van de planning in de LCV manager. Kan ProRail specificeren welke gegevens Opdrachtnemer in de LCV manager dient bij te houden, met welke frequentie, welke gebruikersrechten en eventuele interfaces of exportmogelijkheden beschikbaar worden gesteld, en kan ProRail bevestigen dat storingen, beperkingen of niet-beschikbaarheid van de LCV manager en Fleet Direct niet leiden tot KPI-afwijkingen, boetes of aansprakelijkheid van Opdrachtnemer?	De opdrachtnemer houdt in de LCV manager per voertuig/opdracht de door de leasemaatschappij gevraagde planning en de voortgang van de realisatie bij. Dit betreft in ieder geval de actuele processtatus, geplande en gerealiseerde mijlpaaldata en relevante afwijkingen of vertragingen. Tevens worden in de LCV manager de ontwerptekeningen en leverspecificatie vastgelegd. Actualisatie vindt plaats zodra zich een relevante wijziging voordoet en op verzoek van de leasemaatschappij. De leasemaatschappij verstrekt de voor deze werkzaamheden noodzakelijke gebruikersrechten en instructies. De LCV manager is een operationeel hulpmiddel binnen het leaseproces en geen zelfstandig contractmanagementsysteem van ProRail. Er worden geen aanvullende interfaces of exportmogelijkheden voorgeschreven of gegarandeerd; de beschikbare standaardfunctionaliteit kan worden gebruikt. Storingen, beperkingen of niet-beschikbaarheid van de LCV manager die niet aan de opdrachtnemer zijn toe te rekenen, leiden niet tot KPI-afwijkingen, boetes of aansprakelijkheid, mits de opdrachtnemer de storing tijdig meldt en de benodigde informatie gedurende de storing via een met de leasemaatschappij afgestemde alternatieve werkwijze beschikbaar stelt.	
15	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.4 / Annex 3.1 par. 5	Welke objectieve en controleerbare acceptatiecriteria hanteert ProRail respectievelijk de leasemaatschappij voor de achtereenvolgende stappen in het proces: het ontwerp en het 3D-model, het licht- en geluidsplan (OGS), de bestickering, de inbouw en de eindoplevering van het voertuig? Kan ProRail deze criteria per stap vastleggen in de aanbestedingsdocumenten of in het DAP?	ProRail hanteert geen afzonderlijk gewogen acceptatiekader voor de genoemde onderdelen. De toepasselijke eisen uit Annex 3, Annex 3.1, de betreffende deelopdracht, toepasselijke wet- en regelgeving en overeengekomen ontwerpen vormen gezamenlijk het toetsingskader. Per voertuigtype stelt Opdrachtnemer op basis van de aanbestedingsstukken en de verstrekte voertuigspecificaties een conceptontwerp voor de inrichting van de laadruimte op, inclusief de relevante tekeningen en het 3D-model. De leasemaatschappij coördineert de afstemming tussen Opdrachtnemer, ProRail en de overige ketenpartners. ProRail beoordeelt het ontwerp op de functionele en operationele eisen; de leasemaatschappij beoordeelt de voertuigtechnische en leasegerelateerde aspecten. Ontwerpen dienen vóór uitvoering overeenkomstig eis 3.17 van Annex 3.1 door Opdrachtgever te zijn geaccordeerd. Deze accordering houdt in dat het ontwerp aansluit op de voertuiggebonden opdracht en de toepasselijke contracteisen. Accordering ontslaat Opdrachtnemer niet van zijn verantwoordelijkheid voor de deugdelijkheid en conformiteit van het ontwerp en de uitvoering. Het eindresultaat wordt door de leasemaatschappij geaccepteerd indien het voertuig aantoonbaar aan de toepasselijke contracteisen voldoet, de vereiste certificaten, meetrapporten, tekeningen en het digitale voertuigdossier volledig zijn aangeleverd en eventuele geconstateerde tekortkomingen zijn hersteld. De praktische werkwijze rond indiening, controle en vastlegging wordt in het DAP uitgewerkt. Het DAP wijzigt de inhoudelijke eisen en verantwoordelijkheden uit de aanbestedingsdocumenten niet.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
16	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.4	Kan ProRail bevestigen dat voor elke acceptatiestap (ontwerp, 3D-model, OGS-plan, prototype-inbouw en eindoplevering) een vaste reactietermijn geldt, en dat het betreffende document of de betreffende uitvoering geacht wordt te zijn geaccepteerd indien ProRail dan wel de leasemaatschappij niet binnen die termijn schriftelijk en gemotiveerd reageert? Welke termijn stelt ProRail hierbij voor?	Voor zover op grond van de contractdocumenten voorafgaande goedkeuring of acceptatie is vereist, ontvangt Opdrachtnemer binnen tien werkdagen na ontvangst van een volledige en toetsbare indiening een schriftelijk akkoord dan wel een schriftelijk gemotiveerde afwijzing van ProRail of de leasemaatschappij. Het uitblijven van een reactie binnen deze termijn leidt niet tot automatische acceptatie. Opdrachtnemer hoeft werkzaamheden die afhankelijk zijn van de betreffende goedkeuring niet voort te zetten zolang de reactie ontbreekt. Een vertraging die uitsluitend ontstaat doordat ProRail of de leasemaatschappij de reactietermijn overschrijdt, wordt niet aan Opdrachtnemer toegerekend. De daardoor geraakte uitvoeringstermijnen worden naar evenredigheid verlengd.	
17	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	5.5 / Annex 3 par. 5.3	In het antwoord op vraag 37 van de eerste Nota van Inlichtingen bevestigt ProRail dat Opdrachtnemer het voertuig volledig in originele staat terugbrengt, in afstemming met de leasemaatschappij. Kan ProRail bevestigen dat deze verplichting uitsluitend ziet op aantoonbaar door Opdrachtnemer zelf aangebrachte wijzigingen, en kan ProRail aangeven hoe wordt omgegaan met reeds bij aanvang aanwezige schade, door derden aangebrachte modificaties en ontbrekende originele voertuigdelen? Op welke wijze wordt de begintoestand van het voertuig vastgelegd en door wie?	De ontmantelingsverplichting is niet uitsluitend beperkt tot wijzigingen die Opdrachtnemer zelf heeft aangebracht. Zij omvat tevens (vóór aanvang van deze overeenkomst) door derden aangebrachte voertuigaanpassingen waarvan de ontmanteling uitdrukkelijk onderdeel vormt van de betreffende deelopdracht, waaronder de in de aanbestedingsstukken beschreven bestaande vloot. Opdrachtnemer is niet verantwoordelijk voor reeds aanwezige schade, gebruikssporen, ontbrekende voertuigdelen, verborgen gebreken of niet in de deelopdracht opgenomen modificaties. Voor zover de aard of omvang van bestaande modificaties aantoonbaar afwijkt van de informatie in de aanbestedingsstukken, de vlootshow of de deelopdracht, worden de daardoor noodzakelijke aanvullende werkzaamheden overeenkomstig het antwoord op vraag 19 afzonderlijk vergoed. Voorafgaand aan de eerste werkzaamheden wordt per voertuig een gezamenlijke nulmeting uitgevoerd. Opdrachtnemer stelt een inspectierapport op, dat door de coördinerende partij en de eigenaar of leasemaatschappij wordt vastgesteld. Het rapport bevat ten minste de voertuigidentificatie, kilometerstand, foto's, zichtbare schade en gebruikssporen, aanwezige modificaties, ontbrekende onderdelen en de staat en beschikbaarheid van de voor terugbouw bestemde originele voertuigdelen. De nulmeting ziet uitsluitend op redelijkerwijs waarneembare omstandigheden.	
18	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	5.5 / 5.17	Kan ProRail het volledige ontmantelingsproces beschrijven, inclusief de rolverdeling tussen ProRail, de leasemaatschappij en Opdrachtnemer, de acceptatieprocedure en oplevercriteria, en de partij die het eindakkoord geeft? Kan ProRail daarbij tevens aangeven welke geschilprocedure geldt indien de leasemaatschappij en Opdrachtnemer van mening verschillen over de vraag welke gebruikssporen als acceptabele restschade gelden, gegeven dat de leasemaatschappij op grond van het antwoord op vraag 23 van de eerste Nota van Inlichtingen dit eenzijdig bepaalt?	De leasemaatschappij stemt de volgorde van planning van ontmanteling binnen de 2 weken af met de betreffende ketenpartners en bepaalt de oplevercriteria. Dit wordt tussen de leasemaatschappij en de ketenpartners vastgelegd. De leasemaatschappij is de eigenaar van het voertuig en beoordeelt dit (geeft eindakkoord). Wanneer er een geschil ontstaat tussen de leasemaatschappij en inschrijver wordt de geschilprocedure van de leasemaatschappij gevolgd.	
19	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	5.5 / 5.17 / Annex 5.1 v3.0	Eis 5.17 regelt uitsluitend dat ProRail de bij uitbouw gedemonteerde voertuigdelen, zoals banken, langdurig opslaat. In het antwoord op vraag 37 van de eerste Nota van Inlichtingen is daarnaast bevestigd dat Opdrachtnemer bij ontmanteling het voertuig volledig in originele staat terugbrengt, uitdrukkelijk inclusief het vervangen van dashboorddelen. Wie draagt de kosten van de daarvoor benodigde nieuwe interieur- en voertuigdelen, inclusief de bijbehorende arbeid, in de volgende situaties: (a) een origineel onderdeel is bij de oorspronkelijke demontage of bij de ontmanteling onherstelbaar beschadigd geraakt of niet herbruikbaar, zoals clips, kunststof afdekdelen, bekleding en dashboorddelen die bij demontage doorgaans breken, (b) het door ProRail opgeslagen onderdeel blijkt bij terugbouw te ontbreken, beschadigd of incompleet te zijn, (c) het onderdeel is na vier tot acht jaar niet meer leverbaar door de fabrikant? Kan ProRail bevestigen dat deze materiaal- en arbeidskosten geen deel uitmaken van de vaste ontmantelingsprijs, maar worden vergoed conform de prijslijst en tarieven uit Annex 5.1 v3.0 dan wel op nacalculatiebasis, na voorafgaande schriftelijke goedkeuring?	De vaste all-inprijs voor volledige ontmanteling omvat de reguliere demontagewerkzaamheden, het herplaatsen van beschikbare originele voertuigdelen, normale reiniging en afwerking en de gebruikelijke, voorzienbare verbruiksmaterialen en kleine vervangingsmaterialen, zoals clips, bevestigingsmiddelen, afdekdoppen en afdeklingsmateriaal. Voor de genoemde situaties geldt het volgende: a. Schade aan een onderdeel die aantoonbaar door een aan Opdrachtnemer toerekenbare onzorgvuldige uitvoering is veroorzaakt, wordt voor rekening van Opdrachtnemer hersteld. Ook de vervanging van voorzienbaar eenmalig te gebruiken kleine onderdelen valt binnen de vaste ontmantelingsprijs. Indien een onderdeel ondanks zorgvuldig en vakkundig handelen onvoorzien niet herbruikbaar blijkt en dit niet redelijkerwijs in de vaste prijs kon worden voorzien, worden de noodzakelijke aanvullende materiaal- en arbeidskosten afzonderlijk vergoed. b. Het ontbreken, beschadigd zijn of incompleet zijn van door ProRail opgeslagen voertuigdelen komt niet voor rekening van Opdrachtnemer, tenzij dit na overdracht aantoonbaar door Opdrachtnemer is veroorzaakt. De noodzakelijke vervangende onderdelen en de aanvullende arbeid worden afzonderlijk vergoed. c. Indien een noodzakelijk onderdeel aantoonbaar niet meer leverbaar is, legt Opdrachtnemer een voorstel voor een technisch gelijkwaardig alternatief of een aangepaste wijze van oplevering voor. ProRail en de eigenaar of leasemaatschappij nemen hierover vooraf een schriftelijk besluit. De aantoonbare aanvullende kosten komen niet voor rekening van Opdrachtnemer, tenzij de noodzaak tot vervanging aan Opdrachtnemer is toe te rekenen of bij de prijsvorming redelijkerwijs voorzienbaar was. Voor standaardcomponenten gelden de prijzen en normtijden uit Annex 5.1. Voor niet in Annex 5.1 opgenomen onderdelen worden vooraf een gespecificeerde offerte en, op verzoek, de onderliggende inkoopprijs verstrekt. Verrekening vindt uitsluitend plaats na voorafgaande schriftelijke goedkeuring van ProRail. Aanvullende arbeid wordt verrekend tegen het toepasselijke all-in arbeidstarief uit Annex 5.1. Zonder voorafgaande goedkeuring bestaat geen aanspraak op vergoeding, behoudens aantoonbaar noodzakelijke spoedmaatregelen ter voorkoming van schade of een onveilige situatie.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
20	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	5.5 / 5.17	Op welke wijze en door welke partij wordt bij aanvang van de ontmanteling vastgelegd welke door ProRail opgeslagen voertuigdelen daadwerkelijk en in welke staat aan Opdrachtnemer ter beschikking worden gesteld? Kan ProRail bevestigen dat Opdrachtnemer niet verantwoordelijk of aansprakelijk is voor het ontbreken, de staat of de niet-leverbaarheid van deze door ProRail beheerde onderdelen, en dat de oplevertermijn wordt opgeschort zolang deze onderdelen niet beschikbaar zijn?	ProRail bevestigt dit. Bij aanvang van de ontmanteling leggen Opdrachtnemer en ProRail dan wel de coördinerende leasemaatschappij gezamenlijk in een overdrachtsrapport vast welke opgeslagen voertuigdelen worden verstrekt en in welke staat deze verkeren. Opdrachtnemer is niet verantwoordelijk of aansprakelijk voor ontbrekende, beschadigde, incomplete of niet-leverbare onderdelen die door ProRail worden beheerd, tenzij verlies of beschadiging na overdracht aantoonbaar aan Opdrachtnemer is toe te rekenen. De oplevertermijn vangt pas aan zodra de voor de ontmanteling noodzakelijke onderdelen beschikbaar zijn. Indien tijdens de uitvoering blijkt dat onderdelen ontbreken of niet bruikbaar zijn, wordt de oplevertermijn opgeschort voor de aantoonbaar daardoor veroorzaakte vertraging. Deze vertraging wordt niet aan Opdrachtnemer toegerekend.	
21	Bijlage 8 - Raamovereenkomst V2.0	3.4 / Annex 2 art. 30	In het antwoord op vraag 7 van de tweede Nota van Inlichtingen bevestigt ProRail dat de aansprakelijkheid en de vrijwaringsverplichting op grond van artikel 3.4 van de Raamovereenkomst zijn gemaximeerd. De aard van de gedekte schade is daarmee echter niet afgebakend. Kan ProRail bevestigen dat indirecte schade, gevolgschade, omzet- en winstderving, bedrijfsschade, gemiste besparingen en reputatieschade van vergoeding zijn uitgesloten, en dat het genoemde maximum van EUR 3.000.000 per gebeurtenis en EUR 5.000.000 per contractjaar geldt voor alle directe schade en vrijwaringen gezamenlijk?	ProRail heeft voor deze overeenkomst gekozen om geen onderscheid te maken naar schadesoorten. ProRail wijst er daarbij op dat gelet op de aard van haar bedrijfsvoering 'indirecte schade' in de zin van omzeterverlies en winstderving bepaald niet voor de hand liggen	
22	Bijlage 8 - Raamovereenkomst V2.0	Wijzigingspro- cedure / Annex 3.1 eis 2.18	Op grond van eis 2.18 informeert Opdrachtnemer ProRail proactief over wijzigingen in wet- en regelgeving. Kan ProRail bevestigen dat wijzigingen in de scope, het ontwerp of de uitvoering die het gevolg zijn van na inschrijvingsdatum gewijzigde of nieuwe wet- en regelgeving, normen of typegoedkeuringseisen (waaronder de Regeling Optische- en Geluidssignalen, ECE R65 en eisen rond elektrische aandrijflijnen), worden behandeld als wijziging en voor vergoeding in aanmerking komen conform de wijzigingsprocedure en Annex 5.1 v3.0?	ProRail kan dit niet op voorhand bevestigen, omdat de aard en gevolgen van toekomstige wijzigingen niet bekend zijn. Indien na de inschrijfdatum gewijzigde wet- en regelgeving, normen of typegoedkeuringseisen leiden tot aantoonbare extra kosten, treden partijen hierover in overleg en zal ProRail in alle redelijkheid beoordelen of en in hoeverre deze kosten voor vergoeding in aanmerking komen.	
23	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	7.1 Exitplan	In paragraaf 7.1 staat vermeld dat Opdrachtnemer 'binnen uiterlijk 6 12 maanden na gunning' een concreet exitplan oplevert. Kan ProRail verduidelijken welke termijn hier geldt? Kan ProRail daarnaast een maximale duur en een maximale omvang benoemen van de van Opdrachtnemer verlangde ondersteuning bij contractoverdracht na beëindiging van de overeenkomst, en bevestigen dat inspanningen die deze omvang overschrijden separaat worden vergoed conform de tarieven uit Annex 5.1 v3.0?	De juiste termijn voor het opleveren van het eerste exitplan is twaalf maanden na gunning. De tekst "6 12 maanden" wordt overeenkomstig gecorrigeerd. Voor de aard, maximale omvang, maximale duur en vergoeding van de ondersteuning bij de contractoverdracht wordt verwezen naar het antwoord op vraag 2 van deze Nota van Inlichtingen. De daarin genoemde maximale duur en omvang begrenzen de ondersteuningsverplichting van Opdrachtnemer. Ondersteuning boven deze grenzen wordt uitsluitend na voorafgaande schriftelijke opdracht uitgevoerd en afzonderlijk vergoed overeenkomstig de in antwoord 2 beschreven vergoedingsregeling.	Annex 3 - vraagspecificatie v4.0
24	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	4.4 / Bijlage 10	In de antwoorden op de vragen 17 en 54 van de eerste Nota van Inlichtingen zijn de norm (Regeling Optische- en Geluidssignalen, met Bijlage 10 als meetvoorschrift) en de reikwijdte (de ingebouwde middelen) verduidelijkt. De uitvoeringsverantwoordelijkheid is nog niet belegd. Kan ProRail aangeven welke partij de initiële meting bij oplevering uitvoert, welke partij de periodieke vervolgmetingen uitvoert en met welke frequentie, op welke voertuigen deze metingen van toepassing zijn, en of deze metingen binnen de vaste contractprijs vallen dan wel separaat worden vergoed?	Opdrachtnemer voert zowel de initiële meting bij oplevering als de periodieke vervolgmetingen uit, dan wel laat deze onder zijn verantwoordelijkheid uitvoeren. De vervolgmetingen vinden jaarlijks plaats. De meetverplichting geldt voor alle voertuigen binnen de scope van deze overeenkomst die zijn uitgerust met optische en geluidssignalen. Opdrachtnemer verstrekt per meting een meetrapport aan ProRail. De metingen worden afgerekend tegen de door Opdrachtnemer aangeboden vaste prijs per voertuig zoals opgenomen in Annex 5.1, tabblad 1.1, onderdeel 3. Buiten deze contractuele prijs wordt geen aanvullende vergoeding verstrekt.	
25	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	4.2 / 6.2 / Bijlage 11	Voor een verantwoorde beprijzing van de service- en onderhoudsverplichting op de bestaande vloot is inzicht in het historische gebruik noodzakelijk. Kan ProRail per jaar inzicht geven in de historische aantallen storingen en schades, de gemiddelde herstelomvang, de geografische spreiding van de werkzaamheden en de locaties van dienstverlening? Kan ProRail daarbij tevens aangeven welke werkzaamheden onder garantie vallen en welke op basis van de prijslijst en tarieven uit Annex 5.1 v3.0 worden vergoed?	ProRail beschikt niet over een volledige en betrouwbare historische registratie op het gevraagde detailniveau en kan deze gegevens daarom niet verstrekken. Garantie geldt uitsluitend voor gebreken die zijn toe te rekenen aan door Opdrachtnemer geleverde werkzaamheden of materialen en die binnen de toepasselijke garantietermijn optreden. Werkzaamheden aan de bestaande vloot die niet onder garantie vallen, worden na opdrachtverlening vergoed op basis van de toepasselijke prijzen en tarieven uit Annex 5.1.	
26	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting v3.0	tabblad 1.3 Uurtarieven	In het antwoord op vraag 29 van de tweede Nota van Inlichtingen bevestigt ProRail dat de uurtarieven all-in arbeidstarieven zijn exclusief componentkosten. De verrekening van voorrijden is daarmee nog niet geregeld, terwijl deze afhankelijk is van de afstand en per rit geldt in plaats van per ingezet uur. Kan ProRail bevestigen dat werkzaamheden op locatie buiten de reguliere serviceomvang (waaronder voorrijden, prio-1 inzet op afstand en werkzaamheden op ProRail-locaties) separaat worden vergoed, en kan ProRail een verrekensystematiek voor voorrijkosten per rit of per afstandsklasse opnemen in Annex 5.1?	ProRail bevestigt dat werkzaamheden op locatie buiten de reguliere serviceomvang afzonderlijk worden verrekend. De daadwerkelijk verrichte werkzaamheden worden verrekend tegen de toepasselijke arbeidstarieven en gebruikte componenten overeenkomstig de prijslijst uit Annex 5.1. Voor het voorrijden geldt één vast all-in tarief per door ProRail opgedragen en noodzakelijke inzet op locatie, waaronder een Prio 1-inzet. Dit tarief omvat alle reisuren, kilometerkosten, vervoerskosten en overige reisgebonden kosten en mag eenmaal per inzet in rekening worden gebracht. Een afzonderlijke kilometervergoeding wordt niet opgenomen. Annex 5.1 is hierop aangepast. Voor zover het antwoord op vraag 29 van de tweede Nota van Inlichtingen het vaste voorrijtarief uitsluitend beperkt tot Prio 1, wordt die beperking met dit antwoord gewijzigd.	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting v4.0
27	Annex 3.1 - Technisch PvE V2.0	4.2 / 6.2	In het antwoord op vraag 16 van de eerste Nota van Inlichtingen is een 'best effort'-benadering voor de bestaande vloot bevestigd en is vergoeding van volledige vervanging op basis van de prijslijst toegezegd. Kan ProRail aanvullend bevestigen dat werkzaamheden aan voertuigen die niet door Opdrachtnemer zijn ingebouwd worden vergoed op nabalculatiebasis conform de tarieven uit Annex 5.1 v3.0, inclusief diagnose-, zoek- en demontagetijd, en dat op deze voertuigen geen resultaatsverplichting of KPI-verplichting rust?	Ja dit kan ProRail bevestigen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
28	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	5.4.1 / Bijlage 11	Kan ProRail beschrijven op welke wijze per voertuigtype overeenstemming wordt bereikt over de definitieve inrichting van de laadruimte, inclusief besluitvormingsproces, goedkeuringsprocedure, doorlooptijd en de rolverdeling tussen ProRail, de leasemaatschappij en Opdrachtnemer? Kan ProRail bevestigen dat de definitieve inrichting pas na schriftelijke goedkeuring wordt vastgesteld en dat wijzigingen na die goedkeuring als meerwerk worden behandeld conform Annex 5.1 v3.0?	Per voertuigtype stelt Opdrachtnemer op basis van de aanbestedingsstukken en de verstrekte voertuigspecificaties een conceptontwerp voor de inrichting van de laadruimte op, inclusief de relevante tekeningen en het 3D-model. De leasemaatschappij coördineert de afstemming tussen Opdrachtnemer, ProRail en de overige ketenpartners. ProRail beoordeelt het ontwerp op de functionele en operationele eisen; de leasemaatschappij beoordeelt de voertuigtechnische en leasegerelateerde aspecten. ProRail en de leasemaatschappij verstrekken uiterlijk binnen tien werkdagen na ontvangst van een volledig ontwerp één geconsolideerde schriftelijke reactie. Indien aanpassing nodig is, verwerkt Opdrachtnemer de opmerkingen en legt hij het aangepaste ontwerp opnieuw ter goedkeuring voor. De definitieve inrichting wordt per voertuigtype vastgesteld nadat ProRail en de leasemaatschappij deze schriftelijk hebben goedgekeurd. Seriematige uitvoering vindt niet eerder plaats dan na deze goedkeuring. De goedkeuring ontslaat Opdrachtnemer niet van zijn verantwoordelijkheid voor de deugdelijke uitvoering en de naleving van de op hem rustende eisen. Een wijziging die na deze goedkeuring door ProRail, of namens ProRail door een daartoe schriftelijk gemandateerde vertegenwoordiger van de leasemaatschappij, wordt verlangd en gevolgen heeft voor de scope, planning of kosten, wordt behandeld overeenkomstig de contractuele wijzigingsprocedure. Opdrachtnemer brengt vóór uitvoering de gevolgen voor ontwerp, planning en prijs schriftelijk in beeld. Uitvoering vindt uitsluitend plaats na een voorafgaande schriftelijke opdracht. De vergoeding wordt bepaald aan de hand van Annex 5.1 of, indien daarin geen toepasselijk tarief is opgenomen, op basis van een vooraf schriftelijk overeengekomen prijs of nacalculatie. Herstel van afwijkingen van de aanbestedingseisen of het goedgekeurde ontwerp, dan wel van ontwerp- of uitvoeringsfouten die aan Opdrachtnemer zijn toe te rekenen, geldt niet als meerwerk.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v4.0
29	Aanbestedingsleidraad V2.0	5.3 / Annex 3 par. 5.4.1	Kan ProRail toelichten waarom geen prototype-, pilot- of proof-of-conceptfase onderdeel uitmaakt van de opdracht, gegeven dat voor minimaal twee voertuigtypen een ontwerp wordt uitgevraagd en de definitieve configuratie pas in de ontwerpfase wordt vastgesteld? Is ProRail bereid om voorafgaand aan seriebouw per voertuigtype een gezamenlijk te ontwikkelen en te accepteren referentievoertuig op te nemen in het proces, en zo ja, op welke wijze wordt dit contractueel en financieel geregeld?	ProRail heeft geen afzonderlijke prototype-, pilot- of proof-of-conceptfase opgenomen, omdat de opdrachtnemer per voertuigtype een ontwerp uitwerkt binnen de functionele en technische eisen van Annex 3 en Annex 3.1. De configuraties in Bijlage 11 gelden daarbij als functioneel en kwalitatief referentieniveau. Een afwijkend ontwerp is toegestaan indien overeenkomstig paragraaf 5.4.1 van Annex 3 wordt aangetoond dat dit minimaal gelijkwaardig is.	
30	Annex 3 - Vraagspecificatie V3.0	6.4 Rapportages / Bijlage 8.2 DAP	De opdracht omvat kwartaal- en jaarrapportages, het bijhouden van de planning in de LCV manager, het digitaal dossier per voertuig, het DAP en de jaarlijkse rapportage over de gunningscriteria (antwoord op vraag 8 van de tweede Nota van Inlichtingen). Kan ProRail inzicht geven in de verwachte administratieve inspanning, bijvoorbeeld in uren per jaar of per voertuig, en bevestigen dat een substantiele uitbreiding van deze verplichtingen gedurende de looptijd aanleiding geeft tot herziening van prijs en scope?	De in de aanbestedingsdocumenten beschreven rapportages, dossiers, LCV-werkzaamheden, DAP-bijdragen en monitoring van de aangeboden kwaliteitsbeloften behoren tot de scope en dienen in de aangeboden prijzen te zijn inbegrepen. ProRail kan hiervoor geen betrouwbare uniforme ureninschatting geven, omdat de benodigde inspanning onder meer afhangt van de werkprocessen en systemen van Opdrachtnemer en de daadwerkelijke omvang van de dienstverlening. Een na gunning door ProRail verlangde materiële uitbreiding van de frequentie, inhoud of te gebruiken systemen wordt uitsluitend via de contractuele wijzigingsprocedure opgedragen. De gevolgen daarvan voor de scope en prijs worden vooraf schriftelijk vastgesteld.	
31	Bijlage 8 - Raamovereenkomst V2.0	Opdrachtverle- ning / Annex 3 par. 5.3	In paragraaf 5.3 van de Vraagspecificatie is opgenomen dat de leasemaatschappij in opdracht van ProRail optreedt als opdrachtgever. Kan ProRail bevestigen dat uitsluitend schriftelijke opdrachten van een daartoe gemandateerde vertegenwoordiger leiden tot een rechtsgeldige deelopdracht, en kan ProRail aangeven welke functionarissen bij ProRail respectievelijk de leasemaatschappij over dit mandaat beschikken en tot welke waarde?	ProRail kan bevestigen dat opdrachten uitsluitend worden verstrekt door gemandateerde medewerkers van ProRail en de leasemaatschappij. Tijdens de Implementatie zullen de functionarissen incl. de benodigde (contact)gegevens en de grenzen van het mandaat in het DAP worden vastgelegd.	
32	Bijlage 8 - Raamovereenkomst V2.0	art. 4 / Annex 2 art. 28	Kan ProRail bevestigen dat zowel verlenging van de uitvoeringstermijn als vergoeding van de aantoonbare meerkosten van toepassing is indien de uitvoering wordt vertraagd door een omstandigheid die is toe te rekenen aan ProRail, de leasemaatschappij of een door hen ingeschakelde derde, en dat in die situatie geen boetes of kortingen op grond van de SLA worden opgelegd?	ProRail bevestigt dit voor zover de vertraging het gevolg is van een toerekenbare tekortkoming van ProRail, waaronder tevens een handelen of nalaten van de leasemaatschappij of een door ProRail ingeschakelde derde valt indien dit in de contractuele verhouding voor rekening van ProRail komt. Overeenkomstig artikel 11.3 van de Inkoopvoorwaarden heeft Opdrachtnemer in dat geval, met inachtneming van de procedure van artikel 6, recht op termijnverlenging naar rato van de aantoonbare vertraging en op vergoeding van de daardoor aannemelijk gemaakte, onvermijdbare extra kosten. Opdrachtnemer dient de oorzaak en gevolgen zo snel mogelijk schriftelijk te melden en de gevolgen voor planning en kosten te onderbouwen; eventuele aanvullende werkzaamheden en kosten worden vooraf schriftelijk vastgelegd. Boetes, kortingen en KPI-afwijkingen worden niet toegepast voor zover de betreffende overschrijding aantoonbaar door deze niet aan Opdrachtnemer toe te rekenen omstandigheid is veroorzaakt. Dit geldt niet automatisch voor iedere vertraging door een derde: bepalend is aan welke partij de oorzaak contractueel kan worden toegerekend. Bij overmacht geldt artikel 28 van de Inkoopvoorwaarden: de verplichtingen worden opgeschort voor de duur van de overmacht en verdragingskortingen zijn niet van toepassing, maar overmacht geeft op zichzelf geen recht op vergoeding van meerkosten.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
33	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting Ombouw hulpverlenende voertuigen ICB_v3.0 Annex 3.1/Technisch PVE - Landelijk Ombouw hulpverlenende voertuigen Incidentenbestrijding_V2.0.pdf /Antwoorden Nota van inlichtingen 2_23-07-2026.pdf		Ten aanzien van de werkverlichting constateren wij een tegenstrijdigheid tussen de documenten: Aanbiedingsbegroting spreekt over extra werkverlichting voor en achter; NvI 2 spreekt over werkverlichting rondom (360 graden) met 5 meter zichtbaarheid; Technisch PVE spreekt over zij- en achter werkverlichting. Kan ProRail exact specificeren aan welke technische configuratie en positionering de werkverlichting moet voldoen, zodat alle inschrijvers hetzelfde beprijsen?	Extra zij- en achter werkverlichting, uitstralend minimaal 5 meter.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v4.0
34	Technisch PVE		De arbeidsomstandighedenwet is algemeen en bevat geen normering voor het gebruik in voertuigen. Het uitvoeren van individuele geluidsmetingen op elk serievoertuig levert geen extra kwaliteitsborging op, maar werkt wel sterk kostenverhogend voor inschrijver en aanbestedende partij. Is ProRail bereid de eis zo aan te passen dat een eenmalige geluidsmeting volgens NEN-ISO 5128 op het prototype volstaat ter typegoedkeuring en validatie voor de gehele serie, waarbij elk opvolgend serievoertuig wordt voorzien van een individueel kwaliteits- en meetrapport op basis van deze prototype-validatie?	Nee, ProRail is hiertoe niet bereid. Een geluidsmeting is voertuigspecifiek en moet daarom voor ieder voertuig afzonderlijk worden uitgevoerd. Een meting op één voertuig kan niet als meetresultaat voor de overige voertuigen in de serie worden gebruikt. De eis wordt niet aangepast.	
35	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting Ombouw hulpverlenende voertuigen ICB_v3.0		U benoemt hier 2x een koplampschakeling. Kan ProRail deze dubbeling verwijderen en bevestigen dat dit eenmaal beprijsd moet worden?	De dubbeling in kopschakeling in regels 85 en 86 zijn verwijderd van tabblad 1.2 en uit de formule van tabblad 1.1.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v4.0
36	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting Ombouw hulpverlenende voertuigen ICB_v3.0		Bij de componenten voor signalering kan het voorkomen dat een geclusterde set wordt aangeboden waarbij meerdere componenten (zoals flitsers) onder één hoofpost worden beprijsd. Kan ProRail bevestigen dat het invullen van € 0,- (of 'inbegrepen') in cellen niet leidt tot uitsluiting, indien de totale functionaliteit aantoonbaar in de hoofdsom is verwerkt?	Het invullen van € 0,00 leidt op zichzelf niet tot terzijdelegging, mits de betreffende functionaliteit aantoonbaar onderdeel is van een andere volledig beprijsde set. Inschrijver vermeldt daarbij in welke prijsregel de functionaliteit en bijbehorende kosten zijn opgenomen. De prijscellen dienen uitsluitend numeriek te worden ingevuld. De vermelding 'inbegrepen' wordt daarom niet in een prijscel opgenomen. Alle aangeboden functionaliteiten en bijbehorende kosten moeten volledig in de totaalprijs per voertuig zijn verwerkt.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v4.0
37	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting Ombouw hulpverlenende voertuigen ICB_v3.0		Wij zien dat er een luchthoorn is toegevoegd aan de prijslijst. Deze wordt verder nergens in het PVE benoemd. Wat zijn de technische eisen aan de luchthoorn? Kunt u dit specificeren?	Deze optionele post ziet uitsluitend op onderhoud en eventuele vervanging bij bestaande zware voertuigen die over een compressor beschikken. Het betreft een complete pneumatische tweetonige hoornset, inclusief de benodigde aansturing, ventielen, bevestigingsmiddelen en montagevoorzieningen. De set moet geschikt zijn voor aansluiting op de bestaande voertuiginstallatie en voldoen aan de eisen uit Annex 3.1, waaronder de eisen aan frequentie en geluidsterkte uit eis 4.11. Een product van Max B. Martin of een gelijkwaardig product is toegestaan. De post maakt geen onderdeel uit van de basisconfiguraties voor de personenauto en bedrijfswagen.	Annex 3.1 Programma van Eisen v3.0 & Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting v4.0
38	Annex 5.1 - Aanbiedingsbegroting Ombouw hulpverlenende voertuigen ICB_v3.0		Onder het kopje 'Flitsers' lijken meerdere overlappingsen en dubbel uitgevraagde componenten te staan. Kan ProRail dit aanpassen/clusteren en verduidelijken welke componenten exact gewenst zijn?	De componenten zijn niet dubbel opgenomen. In kolom E is aangegeven op welk voertuigtype iedere prijsregel betrekking heeft. Er kunnen kleine verschillen tussen de componenten voor personenauto en bedrijfswagen voorkomen, daarvoor wordt in deze lijst de dubbeling opgenomen. Als de tarieven voor deze "dubbelingen" hetzelfde zijn, kan inschrijver 2x dezelfde prijs invullen.	
39	Aanbestedingsleidraad	5.4	"waarbij de beoordelaar een waardering kan geven van 0 tot en met 10." Wat wordt hiermee bedoeld? Kunt u bevestigen dat conform het scoremodel alleen de scores 0-4-6-8-10 kunnen worden toegekend? Meer in het algemeen is (ook in de definitieve score na het plenair overleg) alleen 10/8/6/4/0 mogelijk of zijn ook tussenliggende scores, bijvoorbeeld 7 of 9 mogelijk?	Aleen de scores 0, 4, 6, 8 en 10 kunnen worden toegekend. Dit geldt zowel voor de individuele beoordelingen als voor de definitieve consensusscore.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
40	Aanbestedingsleidraad	4.5, eis 3	Bij de kerncompetenties werd in eerste instantie gevraagd naar ervaring met opdrachten waarbij integraal inrichting en OGS in combinatie met bestickering werd uitgevraagd. In vraag 50 van de NvI van 27 juli is aangegeven dat ook ervaring op deelaspecten mag worden aangetoond. Ten aanzien van het deelaspect bestickering is het gebruikelijk dat een hoofdaannemer de feitelijke uitvoering uitbesteedt aan een gespecialiseerde onderaannemer. Het is daarbij eveneens gebruikelijk dat de hoofdaannemer deze opdracht als referentie mag opvoeren. Kunt u bevestigen dat een inschrijver een dergelijke opdracht als geldige referentie voor het aspect bestickering mag opvoeren, mits hij als hoofdaannemer contractueel verantwoordelijk was voor dit onderdeel?	ProRail kan dit niet bevestigen. Een Inschrijver mag een referentieopdracht waarbij hij als hoofdaannemer is opgetreden opvoeren als bewijsstuk in het kader van de gestelde ervaringseis 3. Voor het daadwerkelijk aantonen van de gevraagde technische en beroepsbekwaamheid is echter bepalend welke partij de voor de ervaringseis 3 relevante werkzaamheden feitelijk heeft uitgevoerd. In het referentiefomulier kunnen om die reden alleen werkzaamheden die door de Inschrijver zelf zijn verricht opgenomen worden. Het feit dat de Inschrijver contractueel verantwoordelijk was voor het onderdeel bestickering is onvoldoende om de door een onderaannemer uitgevoerde bestickeringswerkzaamheden als eigen ervaring van de Inschrijver aan te merken. De geschiktheidseis is erop gericht vast te stellen dat een Inschrijver daadwerkelijk ervaring heeft opgedaan met de gevraagde werkzaamheden. Indien de ervaring met het onderdeel bestickering feitelijk door een onderaannemer is opgedaan, kan de inschrijver zich voor dit onderdeel beroepen op de technische en beroepsbekwaamheid van die/een andere derde overeenkomstig paragraaf 4.2.3 en 4.5.1 van de Aanbestedingsleidraad. Bij de beoordeling van referenties zal ProRail daarom - conform Bijlage 6 Referentiefomulier - uitgaan van de feitelijk door de inschrijver uitgevoerde werkzaamheden en niet uitsluitend van de contractuele rolverdeling binnen de referentieopdracht.	Landelijk – Ombouw hulpverlenende voertuigen Incidentenbestrijding -V4.0
41	Nota van Inlichtingen 2	vraag 4 en 5	In de Nota wordt verwezen naar een Aanbiedingsbegroting v3.0. Er is een nieuw document, maar dit is niet voorzien van een versienummer of datum in de bestandsnaam of in het document. Hetzelfde geldt voor andere bestanden, zoals Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting, Annex 3.1 Technisch PvE, Annex 3 waarbij zelfs meerdere herziene versies zijn gepubliceerd, maar welke niet zijn voorzien van verschillende versieaanduidingen. Dit maakt het moeilijk om tijdens het inschrijfproces steeds zeker te zijn dat de juiste versie is gehanteerd en geeft risico op fouten. Wilt u voor alle duidelijkheid alle laatste versies van documenten nogmaals uploaden voorzien van een datum, waaruit inschrijver kan opmaken dat dit de laatste versie is?	ProRail begrijpt de behoefte aan duidelijkheid over de toepasselijke documentversies. Bij deze derde Nota van Inlichtingen publiceert ProRail één ZIP-bestand met daarin het volledige en actuele pakket aanbestedingsdocumenten, inclusief alle bijbehorende annexen en bijlagen. De documenten in dit ZIP-bestand zijn voorzien van de toepasselijke versienummers. Het bij deze derde Nota van Inlichtingen gepubliceerde ZIP-bestand is leidend voor het opstellen van de inschrijving. De daarin opgenomen documenten vervangen de eerder gepubliceerde versies van die documenten. Eerdere versies van de opnieuw opgenomen documenten zijn niet langer van toepassing. De publicatiedatum van het ZIP-bestand in TenderNed geldt als publicatiedatum van het volledige	
42	Bijlage 3.2 SLA; Bepakkingenlijst		Deze twee bijlagen waren wel bijgevoegd bij het oude dossier, maar niet bij de rectificatie. Wat is de status van deze documenten? Zijn dit de laatste versies en zijn die van toepassing? Zo nee, wilt u de meest recente versies hiervan verstrekken?	Annex 3.2 SLA was abusievelijk niet bij de rectificatie gevoegd. De geactualiseerde en definitieve SLA, versie 3, wordt bij deze Nota verstrekt en vervangt alle eerdere versies. Deze opnieuw verstrekte versies zijn van toepassing.	SLA V3.0
43	Aanbiedingsbegroting	Tabblad 1.2	Wat is de gedachte om in te vullen bij de normtijd montage en demontage? N.B. Ongeacht wat we hier invullen, verandert dit in 00:00:00. Wij vermoeden dat dit moet doortellen naar de arbeidskosten in kolom D op het tabblad Vaste Kosten, maar dit kunnen wij nu niet goed nagaan. Wilt u een nieuw prijzenblad publiceren, waarin dit is aangepast en voorzien van een nadere toelichting op dit punt?	In de kolommen 'Normtijd montage' en 'Normtijd demontage' vult Inschrijver per prijsregel het aantal minuten in dat nodig is voor montage respectievelijk demontage van de complete, op die regel aangeboden set. Deze normtijden worden niet automatisch opgeteld bij de arbeidsuren in tabblad 1.1. De arbeidsuren in tabblad 1.1 betreffen de totale arbeid voor uitvoering van de volledige basisconfiguratie. De normtijden uit tabblad 1.2 worden gebruikt voor de berekening van vóór uitvoering opgedragen kleine afwijkingen van de basisconfiguratie, overeenkomstig de daar opgenomen rekenregel. ProRail publiceert een aangepast prijzenblad waarin de invoer als een getal in minuten wordt weergegeven.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting V4.0

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Antwoord	Gewijzigd document
44	Aanbiedingsbegroting	Tabblad 1.2	In de nieuwe aanbiedingsbegroting wordt expliciet de mogelijkheid meegenomen dat de inschrijver een alternatief inrichtingsconcept aanbiedt. De componentenlijst vormt nog een struikelblok hierbij. Een alternatief inrichtingsconcept betekent namelijk dat sommige functionele zaken een andere technische invulling krijgen, waardoor componenten die wél in de huidige inrichting aanwezig zijn, niet of anders worden ingevuld in de aangeboden inrichting, en andersom. Ons voorstel is om toe te staan dat cellen die niet van toepassing zijn leegblijven, en daarnaast regels toevoegen waarop inschrijvers zelf componenten kunnen invullen, die ook doorrekenen naar de Totaalprijs per voertuig. En daarnaast expliciet te bevestigen dat het door inschrijvers op deze manier ingevulde overzicht van componenten compleet moet zijn, d.w.z. dat de gehele inrichting hierin moet zijn afgeprijsd. t Gaat u hiermee akkoord? Zo nee, hoe om te gaan met deze kwestie?	ProRail gaat gedeeltelijk akkoord. Voor de reeds voorgeschreven componentregels geldt dat de prijsceel niet leeg mag blijven. Indien een voorgeschreven functionaliteit binnen het aangeboden inrichtingsconcept niet als afzonderlijk component wordt uitgevoerd, maar onderdeel is van een andere aangeboden set of oplossing, vult Inschrijver voor die prijsregel € 0,00 in. In kolom F 'Toelichting/verwijzing' vermeldt Inschrijver vervolgens in welke volledig beprijsde regel de betreffende functionaliteit en kosten zijn opgenomen. Annex 5.1 wordt daarnaast per voertuigtype aangevuld met regels waarop Inschrijver afwijkende of aanvullende componenten en oplossingen van het eigen inrichtingsconcept kan opnemen. Niet-benutte aanvullende regels mogen volledig leeg blijven. Zodra een aanvullende regel wordt gebruikt, vult Inschrijver de omschrijving, de prijs en de normtijden voor montage en demontage in. De toepassing is in kolom E reeds per voertuigtype voorgedrukt. Kolom F wordt ingevuld voor zover een toelichting of verwijzing van toepassing is. De bedragen van de gebruikte aanvullende regels worden meegenomen in de berekening van de totaalprijs van het betreffende voertuigtype. Het ingevulde overzicht moet de volledige aangeboden configuratie bevatten. Alle componenten, werkzaamheden en overige kosten die nodig zijn om aan de aanbestedingseisen en de aangeboden kwaliteitsbeloften te voldoen, moeten volledig in de totaalprijs per voertuig zijn opgenomen.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting V4.0
45	Raamovereenkomst	Art. 4.2	Het einde van de laatste zin ontbreekt. Wij verzoeken u de volledige tekst van dit artikel te verstrekken.	Het artikel 4.2 luidt als volgt. ProRail heeft het recht om eenzijdig de looptijd van de Raamovereenkomst vier (4) maal met een periode van één (1) jaar onder dezelfde voorwaarden te verlengen. Indien ProRail van dit (optie)recht gebruik wil maken, dan informeert ProRail Opdrachtnemer hierover tenminste drie (3) maanden voor het einde van de looptijd respectievelijk voor het einde van de betreffende verlenging.	Raamovereenkomst v2.0
46	SLA/Annex 3.1	Eis 3.14	Bepaalde eisen in de SLA (oorspronkelijke publicatie) komen niet overeen met de eisen uit Annex 3.1 (laatste versie gepubliceerd bij de NvI). In het bijzonder vermeldt eis 3.14 een termijn voor schadeherstel van 48 uur, het eerdere document 24 uur voor prio 1 en 5 werkdagen voor prio 2. Wij nemen aan dat Annex 3.1 leidend is?	De hersteltijden uit de SLA zijn leidend, PvE eis 3.14 is hier op gecorrigeerd.	Annex 3.1 Programma van Eisen v3.0 , eis 3.14
47	Algemeen		Kunt u het ProRail huisstijlbestand delen? Dit is van belang voor het afprijzen van de bestickering.	Bij deze Nota wordt het ProRail-logo als afzonderlijke bijlage verstrekt. Er is geen afzonderlijk bewerkbaar logo- of voertuigspecifiek ontwerpbestand beschikbaar. Voor de prijsstelling dient Inschrijver uit te gaan van de voorbeelden van de huidige voertuigbestickering in Annex 3 en de eisen 3.1 tot en met 3.12 van Annex 3.1. Deze stukken vormen gezamenlijk de prijsgrondslag voor de bestickering. De kosten voor het uitwerken en passend maken van het voertuigspecifieke ontwerp, inclusief de benodigde ontwerp- en afstemmingswerkzaamheden, dienen volledig in de aangeboden prijs te zijn opgenomen. Voor het ProRail-logo geldt de volgende digitale kleurwaarde: rood HEX #CD1E44 (RGB 205, 30, 68). Het bij deze Nota verstrekte logo is leidend voor vorm, verhoudingen en kleurtoepassing. De bestickering en herkenbaarheid van de voertuigen moeten voldoen aan de Regeling optische en geluidssignalen 2009 en de toepasselijke eisen uit de aanbestedingsstukken. Voor zover contourmarkering wordt toegepast of op grond van de voertuigcategorie is vereist, moet deze tevens voldoen aan de toepasselijke voertuigregelgeving en goedkeuringsvoorschriften voor retroreflecterende contourmarkering. Het voertuigspecifieke ontwerp wordt vóór uitvoering overeenkomstig eis 3.17 van Annex 3.1 ter schriftelijke goedkeuring aan ProRail voorgelegd. Deze goedkeuring ontslaat Opdrachtnemer niet van zijn verantwoordelijkheid om aan de contractuele eisen en toepasselijke wet- en regelgeving te voldoen.	
48	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting		Tabblad 1.2 Prijslijst componenten: regel 122 is geel gemaakt – kunt u voor alle duidelijkheid bevestigen dat 'Tussenschot' een categorie is die de items in 12 en 124 omvat en niet separaat afgeprijsd dient te worden?	Dit kunnen wij bevestigen.	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting V4.0
49	Nota van Inlichtingen 2	Vraag 29	De uurtarieven betreffen all-in arbeidstarieven; voorrijkosten zijn niet opgenomen in het uurtarief. Tegelijk is alleen voor de prio 1 meldingen iets opgenomen over tarief voor voorrijkosten, maar niet voor algemeen schadeherstel of kleine wijzigingen. Hoe daarmee om te gaan? Daarbij wijzen wij erop dat het niet logisch (zoals betoogd in vraag 29) om de voorrijkosten in het arbeidstarief op te nemen.	Zie antwoord vraag 26	