Algemene vragenlijst

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Vraagspecificatie Afroepdiensten	3.5.7	ProRail geeft aan bij de financiële bepalingen dat zij een vast bedrag per uitslag en per inname van het hijshulpmiddel vergoedt. Kan ProRail deze financiële vergoeding nader duiden aangezien deze vergoeding niet is opgenomen in de aanbiedingsbegroting.	14-7-2026	Zie antwoord NvI 3 vraag 64.	geen
2	Vraagspecificatie Basisdiensten	Algemeen	In de Vraagspecificatie Basisdiensten (bv 3.2, 3.5, 4.3, 5.2 en 5.6) staan meer werkpakketten omschreven dan in het format aanbiedingsbegroting zijn opgenomen. Kan ProRail aangeven hoe met de ontbrekende werkpakketten uit de Vraagspecificatie Basisdiensten moet worden omgegaan?	14-7-2026	Een correctie op het gegeven antwoord in de NVI 1 vraag 9; De werkpakketten uit de Vraagspecificatie Basisdiensten waarvoor geen afzonderlijke post is opgenomen in het format van de aanbiedingsbegroting blijven onderdeel van de overeenkomst. Alle kosten die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de eisen, verplichtingen en prestaties uit de aanbestedingsstukken dienen door ON te zijn verwerkt in het format van de aanbiedingsbegroting. Het ontbreken van een afzonderlijke prijsregel betekent niet dat het betreffende werkpakket buiten de scope van de overeenkomst valt. Werkpakket 3.2 Probleemmanagement Voor dit werkpakket is geen afzonderlijke vergoeding opgenomen. Eventuele kosten dienen door ON te worden verwerkt in de overige relevante posten van de aanbiedingsbegroting. Werkpakket 3.5 Bestaat niet Werkpakket 4.3 Wijzigingen Wijzigingen worden behandeld conform de contractuele wijzigingsprocedure. Eventuele financiële gevolgen worden per wijziging afzonderlijk beoordeeld. Werkpakket 5.2 Bereikbaarheid Voor dit werkpakket is geen afzonderlijke vergoeding opgenomen. ProRail vraagt geen 24/7 bereikbaarheid. Eventuele kosten dienen door ON te worden verwerkt in de overige relevante posten van de aanbiedingsbegroting. Werkpakket 5.6 Doorontwikkelen BIM-model Voor dit werkpakket is geen afzonderlijke post opgenomen in het format van de aanbiedingsbegroting. De vergoeding van deze werkzaamheden is opgenomen in de Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities Hst 4.	geen
3	Prijzen, tarieven en leveringscondities	3.5	In artikel 3.5 is opgenomen dat de overige betalingen per kwartaal plaatsvinden. Deze betalingssystematiek wijkt af van de gebruikelijke betalingsvoorwaarden binnen vergelijkbare ProRail-contracten, waarin veelal maandelijkse termijnen worden gehanteerd. Een kwartaalfacturatie leidt voor opdrachtnemers tot een substantiele voorfinanciering en een onevenredig negatieve cashflow gedurende de contractuitvoering. Gelet op het proportionaliteitsbeginsel en het belang van een evenwichtige risicoverdeling verzoeken wij ProRail om de betalingstermijnen aan te passen naar een maandelijkse betalingscyclus. Is ProRail bereid artikel [X] hierop aan te passen? Indien niet, verzoeken wij ProRail te motiveren waarom een kwartaalbetaling in dit geval proportioneel wordt geacht.	14-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 10	geen
4	Prijzen, tarieven en leveringscondities	3	In artikel 3.3 is bepaald dat slechts bij deelopdrachten groter dan € 50.000,- EN een levertermijn langer dan 3 maanden een vooruitbetaling van maximaal 30% kan worden verzocht, onder verstrekking van een bankgarantie. Daarnaast zijn de mogelijkheden voor tussentijdse facturatie in artikel 3.4 eveneens beperkt. Gezien de aard van de opdracht worden materialen, engineering, inkoop en productiewerkzaamheden reeds in een vroeg stadium uitgevoerd en gefinancierd door de opdrachtnemer. De huidige betalingsregeling leidt daardoor bij grotere deelopdrachten tot een substantiële negatieve cashflow gedurende de uitvoering. Is opdrachtgever bereid de betalingsregeling zodanig aan te passen dat deze beter aansluit bij de werkelijke kostenopbouw van de deelopdrachten en leidt tot een ten minste nagenoeg neutrale cashflow, bijvoorbeeld door: - een hogere aanvangsbetaling bij opdrachtverstrekking; - tussentijdse termijnbetalingen op basis van voortgang of gerealiseerde productiemijlpalen; - vergoeding van aantoonbaar gemaakte materiaal- en inkoopkosten voorafgaand aan levering?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 11 en NvI 3 vraag 66 en 67.	geen
5	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	In kolom M56 t/m M83 wordt een doortelling gemaakt van de kolommen I t/m L op dezelfde regel. Echter alleen de kolom L is gevuld mat tarieven. Wat is de insteek om ook de kolommen I t/m K in deze optelling mee te nemen?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 12	geen

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
6	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Er wordt nu geen onderscheid gemaakt tav het uurtarief van een montagemonteur voor de constructie van de module zelf als voor de laagspanningsinstallatie. Eea is nader toegelicht tijdens de startbijeenkomst. Echter de rol van montagemonteur is dusdanig divers (laagspannings-installatie of constructieve werkzaamheden) en kent derhalve een grote bandbreedte qua tariefstelling dat dit tot een niet dekkende vergoeding kan leiden. Graag alsnog differentiatie aanbrengen in het rekenmodel.	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 13	geen
7	Format aanbiedingsbegroting Annex Prijzen, Tarieven en Leverings-condities	Algemeen	In paragraaf 4.3 is bepaald dat materialen van derden die worden toegepast in railgebonden installaties en systemen worden vergoed tegen kostprijs vermeerderd met een opslag van 10%. Deze opslag dient echter niet alleen ter dekking van de directe inkoopinspanning, maar tevens van de algemene indirecte kosten en staartkosten van opdrachtnemer, waaronder onder meer huisvestingskosten, administratie, ICT, verzekeringen, kwaliteitsmanagement, HR, contractmanagement, inkoopmanagement en overige bedrijfsvoering. Daarnaast draagt opdrachtnemer risico's ten aanzien van garantie, leveranciersmanagement, prijsfluctuaties, financiering en coördinatie van de werkzaamheden. Op grond hiervan achten wij de voorgeschreven opslag van 10% niet kostendekkend en niet in lijn met een marktconforme vergoeding voor de gevraagde prestaties. Is ProRail bereid dit uitgangspunt te herzien door: - een hogere, marktconforme opslag toe te staan; - of het opslagpercentage vrij te laten zodat inschrijvers dit in concurrentie kunnen aanbieden als onderdeel van hun commerciële inschrijving?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 14	geen
8	Format aanbiediengsbegroting Presentatie startbijeenkomst	Algemeen	In de startbijeenkomst (sheet 6) geeft ProRail aan dat bij de beoordeling nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan de Total Cost of Ownership (TCO), waaronder aspecten als beheer, onderhoud, levensduur en restwaarde, teneinde te komen tot een robuuste en toekomstbestendige oplossing. Wij kunnen in de aanbestedingsstukken niet herleiden op welke wijze deze TCO-aspecten zijn verwerkt in de financiële beoordeling en/of aanbieding. Kan ProRail toelichten hoe beheer-, onderhouds-, levensduur- en restwaarde-effecten worden meegewogen binnen de financiële beoordeling en op welke wijze deze invloed hebben op de uiteindelijke gunning?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 15	geen
9	Startbijeenkomst Aanbestedingsleidraad	Algemeen	ProRail geeft in de startbijeenkomst en in de aanbestedingsleidraad aan dat het gaat om maximaal 274 modules. Tevens wordt gesproken over een contractduur van 6 jaar met een mogelijkheid van 2x één jaar verlenging. Is de verlenging opgenomen om alsnog het maximaal aantal modules te kunnen afroepen of is er een mogelijkheid dat ProRail alsnog meer dan 274 modules gaat afnemen?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 16	geen
10	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	In de rekensheet zijn voor een groot aantal installatie-werkzaamheden uren voorzien die door ProRail zijn ingeschat. In hoeverre zijn deze ingeschatte uren bindend aangezien er ook gesproken wordt in de startbijeenkomst sheet 17 over verrekening op basis van nacalculatie of zijn deze uren alleen als rekeneenheid opgenomen?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 17 en Nvl 3 vraag 86.	geen
11	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	De tarieven / prijzen zijn uitgevraagd op basis van de ARBIT 2022 (zie ook toelichting op de aanbiedings-begroting). De ARBIT 2022 staat voor Algemene Rijksvoorwaarden bij IT-overeenkomsten 2022. Het zijn de standaard contractvoorwaarden die de Nederlandse Rijksoverheid gebruikt bij de inkoop van IT-producten en IT-diensten. Waarom op basis van deze voorwaarden (zijn deze het best passend aangezien het grootste aandeel in omzet de rail gebonden installaties en de CLT-modules betreft ….) en wat beoogd ProRail met deze voorwaarden irt de tarieven?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 18	geen
12	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail een overzicht verstrekken van de demarcatie in scope tussen A1 t/m A9 uit de aanbiedingsbegroting tbv volledigheid en éénduidigheid van prijsopbouw?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 19	geen
13	Basisovereenkomst	Algemeen	De Inkoopvoorwaarden 2017 van ProRail zijn als document toegevoegd aan het contractdossier maar worden verder niet genoemd in de Basisovereenkomst c.q. Raamovereenkomst (bv in art. 4.1). De Inkoopvoorwaarden zijn alleen als bijlage genoemd in de aanbestedingsleidraad. Kunt u bevestigen dat deze niet van toepassing zijn?	21-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 20	geen
14	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail een toelichting geven op de gebouw gebonden installaties tav scope aangezien er conform de aanbiedingsbegroting één eenheidsprijs per module afgegeven moet worden en afhankelijk van de inhoud deze onderling wel afwijken qua inrichting. Daarnaast is het nog onduidelijk hoe de gebouw gebonden installatie moet worden opgebouwd voor de losse modules zoals die bv zijn voorzien voor Transfer (zie sheet 'aantallen' in de presentatie van de startbijeenkomst).	27-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 21	geen

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
15	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	In de sheet 'Aantallen' van de startbijeenkomst is aangegeven dat er per jaar gemiddeld 3x5 modules worden uitgevraagd voor onderstations en ca. 25 kleine modules voor Transfer. Vraag 1: Kan ProRail een toelichting geven op de aantallen genoemd in de startbijeenkomst versus de aantallen in het format aanbiedingsbegroting aangezien er geen aansluiting lijkt te zijn tussen beide documenten qua antallen (in de aanbiedingsbegroting zijn meer modules voorzien voor onderstations). Vraag 2: Er wordt gesproken in de startbijeenkomst over 25 kleine modules voor Transfer. In de aanbiedings-begroting zijn zowel de modules van 3x3 en 6x3 aangeduid als 'klein'. Kan ProRail aangeven wat wordt bedoeld met 'klein' irt de Transfer-modules?	27-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 22	geen
16	Aanbestedingsleidraad	Par. 5.3.2	ProRail heeft een maximaal aantal pagina's opgegeven in de aanbestedingsleidraad. Is het mogelijk om een A3 toe te voegen als bijlage als aanvulling en ondersteuning op de tekst?	27-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 23	geen
17	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail aangeven hoe eenmalige / indirecte kosten en eenmalige en/of structurele EMVI-kosten moeten worden opgenomen in de aanbiedingsbegroting?	27-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 24 en NvI 3 vraag 70 en 84.	geen
18	Vraagspecificatie Afroepdiensten	Par. 3.3.2 lid 5	In deze bullit lijkt tekst weggevallen te zijn na ‘op technische ….’ . Kan ProRail deze tekst alsnog in volledigheid opnemen in de Vraagspecificatie?	27-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 25	geen
19	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	ProRail heeft in de startbijeenkomst het volgende aangegeven: ProRail heeft de functionarissen bepaald. Als Opdrachtnemer meer functionarissen nodig heeft dan dient Opdrachtnemer deze functionarissen te verrekenen tot één tarief. Echter in de aanbiedingsbegroting onder WP{ 3.1 Systeemintegratie zijn een drietal functionarissen opgenomen waarbij bv een Inkoper geen of zeer beperkte rol zal vervullen. Conform de stelling van ProRail kunnen onder deze posten ook andere functionarissen worden opgevoerd en verrekend. Hoe wordt bepaald welke functionaris onder welk tarief gaat vallen? Maw kan ProRail de stelling uit de startbijeenkomst nader toelichten zodat er een eenduidige begripsvorming is tav verrekenen andere functionarissen als genoemd in de aanbiedingsbegroting?	29-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 26	geen
20	Algemene voorwaarden assets	19.2	Kan ProRail bevestigen dat het uitgangspunt m.b.t. de vergoeding voor de kosten voor het maken van een impactanalyse conform artikel 19.2 uit de Algemene voorwaarden assets leidend is?	31-7-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 27	geen
21	Aanbestedingsleidraad	5.3.1	Kan ProRail aangeven waar Opdrachtnemer de nog niet benoemde producten in de Aanbiedingsbegroting kan zetten nu er nog geen regels beschikbaar zijn om die in te vullen? ProRail stelt immers in dit artikel dat deze producten daar expliciet in opgenomen dienen te worden, dus moet het wel mogelijk zijn dit te doen..	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 28 en NvI 3 vraag 71 en 84.	geen
22	Inkoopvoorwaarden ProRail 2017	Art. 30.1	In de AIV art. 30.1 staat dat de aansprakelijk is beperkt tot het bedrag dat ProRail bij juiste en tijdige uitvoering van de Overeenkomst aan Opdrachtnemer zou zijn verschuldigd tenzij de schade wordt gedekt of redelijkerwijs kan worden gedekt door een door Opdrachtnemer gesloten op een hoger bedrag luidende verzekering of indien de schade ingevolge de Overeenkomst had behoren te zijn gedekt door een zodanige verzekering. Dat betekent dat dit per gegadigde kan verschillen afhankelijk van de afgesloten verzekering. Wij vragen u dan ook de aansprakelijkheid te cappen op 100% van het door ProRail aan ON verschuldigde bedrag, ongeacht de dekking van de verzekering.	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 29	geen
23	Aanbestedingsleidraad	Art. 3.6	In dit artikel is vooralsnog geen tendervergoeding verwerkt. Opdrachtnemer verzoekt ProRail om een redelijke tendervergoeding toe te kennen gezien de inspanning die door hem gedaan moeten worden om tot een constructieve inschrijving te komen (waaronder een plan van aanpak).	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 30	geen
24	Basisovereenkomst Aanbestedingsleidraad	Art. 3.5, 3.11 en 3.12 Par. 2.1	In de aanbestedingsleidraad stelt ProRail dat de gekozen contractduur mede bedoeld is om de opdrachtnemer in staat te stellen initiële investeringen terug te verdienen. De Basisovereenkomst bevat echter bepalingen inzake het ontbreken van afnamegaranties en de mogelijkheid tot tussentijdse beëindiging van de overeenkomst. Wij zien het risico dat deze onzekerheden de bereidheid van marktpartijen beperken om substantiële investeringen te doen in productontwikkeling, standaardisatie en verdere industrialisatie van de modules, waardoor de beoogde maatschappelijke en economische voordelen mogelijk niet volledig worden gerealiseerd. Kan ProRail haar afweging voor deze contractuele bepalingen nader toelichten en aangeven of zij bereid is deze in het licht van de genoemde doelstellingen te heroverwegen?	12-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 31 en NvI 3 vraag 72 en 85.	geen
25	Basisovereenkomst	Art. 3.5, 3.11 en 3.12	ProRail geeft geen afname garantie en kan tevens de Raamovereenkomst en/of Deelopdrachten tussentijds opzeggen. Kan ProRail bevestigen dat initiele investeringen in het kader van het contract ook vallen onder de onvermijdbare en aantoonbare kosten zoals genoemd in art. 3.11 en 3.12 (denk bv aan inrichtingskosten van de productieplant, huurovereenkomsten e.d.)?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 32	geen

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
26	Ontwerprapportage Modulair Onderstation V2.0	Algemeen	Opdrachtnemer merkt op dat in dit document verschillende afkortingen gebruikt worden voor elk type Module. Kan ProRail toelichten waarom afgeweken wordt van de standaard afkortingen die genoemd zijn in o.a. art. 3.6 en 3.11? Deze vraag dient om verwarring in type en versienr. van deze Modules te voorkomen.	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 33	geen
27	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail een (niet limitatieve) opsomming geven van de scope die in regel 35 en 36 moeten worden afgeprijsd en of hier nog onderscheid gemaakt wordt in de modules voor een onderstation of de losse modules voor bv Transfer en/of Telecom.	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 34	geen
28	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail bevestigen dat de opgenomen FAT-uren in regel 106 toereikend zijn voor de FAT-werkzaamheden gezien de scope?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 35	geen
29	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail een toelichting / opsomming geven welke de materialen zijn voorzien in regel 132 t/m 136 (tractiebekabeling, ladder/kabelbanen e.d.)?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 36	geen
30	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	Kan ProRail een toelichting geven op de genoemde aantallen in regel 132 t/m 136 (totaal 161 stuks) in relatie tot de 274 stuks modules?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 37	geen
31	Format aanbiedingsbegroting	Algemeen	In regel 89 t/m 125 zijn door ProRail de arbeidsuren bepaald. Zijn dit indicatieve uren en worden deze uiteindelijk door ON bepaald op basis van een definitieve afroep (deelopdracht) of zijn deze bindend voorgeschreven? Zo ja zijn deze uren onderhandelbaar indien aantoonbaar niet toereikend?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 38	geen
32	Document onderdeel Prijzen, Tarieven en Leveringscondities TN 582452	Algemeen	Kan ProRail aangeven of de informatie uit dit document in overeenstemming is met het in te vullen Prijzenblad? Zo nee, kan ProRail deze documenten harmoniseren zodat er geen onvolkomenheden in blijven.	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 39	geen
33	Document onderdeel Relevante documenten TN582452	Algemeen	Kan ProRail aangeven of de informatie uit dit document in overeenstemming is met alle bij deze uitvraag meegezonden documenten? Zo nee, kan ProRail dit document harmoniseren met alle meegezonden documenten zodat er geen onvolkomenheden in blijven.	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 40	geen
34	Basisovereenkomst	Artikel 9	In dit artikel heeft ProRail een boetebeding opgenomen dat naar onze mening onvoldoende proportioneel is in verhouding tot de omvang en waarde van de individuele deelopdrachten binnen deze raamovereenkomst. Dit terwijl ProRail in de uitvraag nadrukkelijk het belang van proportionaliteit, EMVI-uitgangspunten en een professionele, langdurige samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer benadrukt. Wij verzoeken ProRail daarom het boeteregime te heroverwegen en de hoogte van de boetes te limiteren tot een redelijk en proportioneel percentage van de betreffende deelopdracht. Een dergelijke begrenzing doet recht aan de aard en omvang van de werkzaamheden en draagt bij aan een evenwichtige risicoverdeling tussen partijen. Een disproportioneel boeteregime kan leiden tot een ongewenste verzwaring van risicoprofielen en daarmee afbreuk doen aan de beoogde ketensamenwerking en gezamenlijke waardecreatie binnen de raamovereenkomst. Kan ProRail aangeven of zij bereid is het boetebeding hierop aan te passen?	3-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 41	geen
35	Format aanbiedingsbegroting Annex Prijzen, Tarieven en Leverings-condities	Algemeen	Kan ProRail voor de juiste begripsvorming een kortetoelichting geven op de prijsvorming per module en met name inzoomen op welke prijzen en hoeveelheden uit de aanbiedinsgbegroting bindend zijn en welke op basis van het ontwerp per deelopdracht nog moeten worden ingeschat. *Note: mbt de railgebonden installaties heeft ProRail ook de uren ingeschat en de vraag is daarbij of deze bindend zijn voorgeschreven of dat deze per deelopdracht moeten worden begroot door de ON?*	4-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 42	geen
36	Vraagspecificatie Systeem	Par. 4.1	laatste alinea: *De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het selecteren, ontwerpen en realiseren van de bouwkundige module, inclusief Modulegebonden systemen, alsmede voor het aantonen dat de gemaakte keuzes voldoen aan de gestelde eisen, normen en prestaties, zoals vastgelegd in de vraagspecificatie en onderbouwd in de verificatiematrix.* Betreft dit een initiele acitiviteit vallend onder de systeemacceptatie zoals opgenomen in de aanbiedingsbegroting of moet dit structureel per module worden ingevuld? Indien het een structureele activiteit betreft kan ProRail dan aangeven welke begrotingsregels hiervoor zijn opgenomen in de aanbiedingsbegroting?	6-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 43 en Nvl 3 vraag 94 t/m 100.	geen
37	Algemeen	Algemeen	Kan ProRail een korte toelichting geven welke ontwerpinspanning wordt verwacht van ON binnen de Raamovereenkomst naast het reviewen / toetsen van de systeemoplossingen en de aangeleverde ontwerpen door afroeper?	6-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 44 en Nvl 3 vraag 94 t/m 100.	geen

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
38	Vraagspecificatie Systeem	Par. 5.4	In paragraaf 5.4 Aspecteisen van de Vraagspecificatie Systeem wordt onder eis A1 voorgeschreven dat het systeem gedurende 40 jaar na levering aan de gestelde eisen dient te voldoen. Daarnaast zijn prestatie-eisen opgenomen ten aanzien van betrouwbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid gedurende deze gebruiksduur. Tegelijkertijd bepaalt de vraagspecificatie dat: - het systeem dient te worden uitgevoerd conform het door ProRail aangeleverde BIM-model en de voorgeschreven OVS-documenten; - diverse ontwerpuitgangspunten, dimensioneringen en technische oplossingen reeds door ProRail zijn vastgesteld; - de Afroeper locatiespecifieke ontwerpen aanlevert; - railgebonden systemen veelal worden betrokken via door ProRail voorgeschreven raamcontracten en leveranciers. Gezien het bovenstaande lijkt de invloed van de opdrachtnemer op de functionele prestaties en levensduur van het totale systeem gedeeltelijk beperkt tot de maakbaarheidstoets, detaillering, productie en integratie van een door opdrachtgever grotendeels voorgeschreven ontwerp. Kan ProRail nader toelichten hoe eis A1 en de onderliggende aspecteisen moeten worden geïnterpreteerd ten aanzien van de verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsverdeling? Meer specifiek verzoeken wij te verduidelijken: - In hoeverre de opdrachtnemer verantwoordelijk wordt gehouden voor prestaties over een gebruiksduur van 40 jaar indien deze prestaties mede afhankelijk zijn van door ProRail voorgeschreven ontwerpen, BIM-modellen, materialen, componenten en directieleveranciers. - Op welke wijze de opdrachtnemer geacht wordt aantoonbaar te verifiëren dat gedurende 40 jaar aan deze eisen wordt voldaan, terwijl de gebruiksfase, het onderhoud, toekomstige wijzigingen en het feitelijke gebruik buiten de invloedsfeer van de opdrachtnemer liggen. - Of ProRail bevestigt dat de verplichting van de opdrachtnemer beperkt is tot het aantoonbaar realiseren en verifiëren van een conform contract geproduceerd systeem op basis van de door ProRail verstrekte ontwerpuitgangspunten en voorgeschreven componenten, en dat de opdrachtnemer niet verantwoordelijk wordt gehouden voor tekortkomingen die hun oorsprong vinden in door ProRail voorgeschreven ontwerpkeuzes of leveranciers. Wij verzoeken ProRail de beoogde interpretatie van deze eis nader toe te lichten zodat voor inschrijvers duidelijk is welke prestaties aantoonbaar moeten worden onderbouwd en welke risico's redelijkerwijs tot de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer behoren.	6-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 45 en NvI 3 vraag 73 en 94 t/m 100.	geen
39	Vraagspecificatie Afroepdiensten	Algemeen	Kan ProRail toelichten op welke wijze gedurende de looptijd van de raamovereenkomst inzicht wordt gegeven in de verwachte afroep van railgebonden gebouwen en modules? Wordt hierbij gewerkt met een meerjarige forecast, capaciteitsplanning of een andere vorm van prognoseverstrekking? Wij stellen deze vraag omdat vroegtijdig inzicht in de verwachte vraag ons in staat stelt om productiecapaciteit, materiaalinkoop en logistieke processen optimaal in te richten. Hiermee kunnen wij de leverzekerheid, kostenefficiëntie en voorspelbaarheid van de realisatie verder vergroten.	6-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 46	geen
40	Vraagspecificatie Basisdiensten	Par. 5.6	Ten aanzien van werkpakket 5.6 "Doorontwikkelen BIM-model" verzoeken wij ProRail te verduidelijken welke activiteiten en inspanningen geacht worden opgenomen te worden in de aanbiedingsbegroting van de basisdienst en welke activiteiten in aanmerking komen voor verrekening via een wijziging of separate opdracht. In het bijzonder constateren wij dat de omvang van ontwerpaanpassingen die kunnen voortvloeien uit een systeemsprong vooraf niet objectief bepaalbaar is. Hierbij kan sprake zijn van substantiële ontwerpwerkzaamheden, het inschakelen van een extern ingenieursbureau, BIM-engineering, verificatie en afstemming met stakeholders binnen ProRail. Het contract geeft wel aan dat maximaal één systeemsprong per kalenderjaar wordt uitgevoerd, maar niet welke omvang van ontwerpinspanning hierbij wordt verwacht. Kan ProRail aangeven: 1. Welke activiteiten en hoeveel inspanning opdrachtnemer dient op te nemen in de aanbiedingsbegroting voor werkpakket 5.6; 2. Of de feitelijke uitvoering van ontwerpaanpassingen als gevolg van door ProRail gewenste wijzigingen of systeemsprongen wordt beschouwd als onderdeel van de basisdienst of als verrekenbaar meerwerk; 3. Hoe opdrachtnemer dient om te gaan met kosten voor het inschakelen van een ingenieursbureau indien de omvang van de gewenste aanpassingen vooraf niet te bepalen is.	6-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 47	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
41	Bijlage 2.1 Ontwerpspecificatie bouwkundig MOS (bijlagen)	Par. 3.3.5	In de bijlage 2.1 ontwerpspecificatie bouwkundig MOS pag. 6 is in par. 3.3.5 CLT Vloer Binderholz genoemd als leverancier voor de CLT Vloer (betreft pag. 14/34 van het document). Betreft dit een voorgeschreven leverancier of mag er ook gelijkwaardig worden geleverd?	6-8-2026	De vermelding van Binderholz in de ontwerpspecificatie betreft geen voorgeschreven leverancier. Opdrachtnemer mag zelf een leverancier selecteren voor de CLT-vloer, mits aantoonbaar wordt voldaan aan de eisen, prestaties en uitgangspunten zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. Aan de vermelding van Binderholz kunnen geen exclusieve rechten, verplichtingen of voorkeuren ten aanzien van de leverancierskeuze worden ontleend.	geen
42	Aanbestedingsleidraad	Par. 5.3.2	De aanbestedingsleidraad benoemt in par. 5.3.2 vier onderdelen voor de uitwerking van het criterium ketensamenwerking. Tijdens de startbijeenkomst heeft Opdrachtgever echter diverse risico's gepresenteerd die met dit criterium beheerst dienen te worden, waaronder leveringsvertragingen, gebrekkige communicatie in de keten en maakbaarheidsissues. Is de beoordeling beperkt tot de mate waarin invulling wordt gegeven aan de vier benoemde onderdelen, of worden ook aanvullende maatregelen gewaardeerd die aantoonbaar bijdragen aan het beheersen van deze risico's en het realiseren van de achterliggende doelstelling van het criterium, ongeacht of deze maatregelen expliciet binnen één van de vier onderdelen vallen?	12-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 48	geen
43	Vraagspecificatie basisdiensten	Par. 5.6	In werkpakket 5.6 wordt gesproken over het uitvoeren van maximaal één systeemsprong per kalenderjaar. Kan ProRail verduidelijken welke criteria worden gehanteerd om een wijziging aan het BIM-model als systeemsprong te classificeren? Inschrijver gaat ervan uit dat correcties en optimalisaties die noodzakelijk zijn voor (projectspecifieke) verificatie, FAT, inbedrijfstelling, uitvoerbaarheid, foutherstel of het voldoen aan reeds gestelde systeemeisen niet als systeemsprong worden beschouwd, mits deze niet leiden tot een gewijzigde systeemarchitectuur, standaard module-opzet of nieuwe ontwerpversie van het standaard BIM-model. Klopt deze interpretatie?	14-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 49	geen
44	Vraagspecificatie afroepdiensten	Par. 3.2.2 Par. 3.3.3.c	In de Vraagspecificatie Afroepdiensten staat in par. 3.2.2 13e bullit dat er afstemming moet plaatsvinden met de contractmanager van ProRail indien geoffreerde levertijden meer dan één maand afwijken van de levertijden uit de raamovereenkomsten. In par. 3.3.3.c in hetzelfde document is opgenomen dat indien afwijkingen ten opzichte van contractuele levertijden optreden On dit afstemt met de contractmanager van ProRail (zonder specifieke tijdstermijn maar impliceert dat elke tijdsafwijking moet worden gemeld). Kan ProRail aangeven hoe beide eisen zich verhouden en bij welke afwijking gemeld moet worden richting de contractmanager van ProRail?	14-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 50	geen
45	Vraagspecificatie afroepdiensten		In de beschreven procesgang ontvangt de Opdrachtnemer een systeemopdracht van de Afroeper inclusief locatiespecifieke bouwtekeningen, waarna de Opdrachtnemer het ontwerp beoordeelt op technische maakbaarheid, offertes opvraagt en een leverdatum vaststelt. Daarnaast lijkt ProRail uitsluitend een expliciete rol te vervullen bij afwijkingen in levertijden en tijdens de FAT. Kan ProRail nader toelichten welke rol zij gedurende het afroepproces vervult en bevestigen of zij, buiten de beschreven escalatie- en afstemmingsmomenten, geen actieve betrokkenheid heeft? Daarbij verzoeken wij specifiek te verduidelijken of het door de Afroeper opgestelde ontwerp voorafgaand aan verstrekking aan de Opdrachtnemer nog door ProRail wordt geverifieerd, beoordeeld of geaccordeerd in haar rol als opdrachtgever van de Afroeper. Indien hiervan sprake is, verzoeken wij de verantwoordelijkheidsverdeling, het toetsmoment en de gevolgen voor de verdere afhandeling van de deelopdracht nader te beschrijven	14-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 51 en NvI 3 vraag 94 t/m 100.	geen
46	Vraagspecificatie Systeem	Par. 5.2	In paragraaf 5.2 van de Vraagspecificatie Systeem wordt de scope van het contract beschreven. Daarnaast wordt in de aanbestedingsstukken verwezen naar de bijgevoegde ontwerprapportage, waarin diverse onderdelen en systemen worden beschreven. Het is voor inschrijvers echter niet eenduidig vast te stellen welke van deze onderdelen en systemen daadwerkelijk tot de leveringsscope van de opdracht behoren en welke onderdelen uitsluitend als ontwerpkaders of referentie-informatie zijn opgenomen. Kunt u nader specificeren welke onderdelen uit de ontwerprapportage tot de contractuele leveringsscope behoren en welke onderdelen expliciet buiten de scope van de opdracht vallen?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 52 en NvI 3 vraag 90.	geen
47	Basisovereenkomst	Algemeen	In de Basisovereenkomst en de Vraagspecificaties wordt op meerdere plaatsen verwezen naar Modulegebonden Systemen. Deze term komt echter niet terug in de Ontwerprapportage, waarin onder andere Gebouwgebonden Installaties worden beschreven. Hierdoor is voor inschrijvers niet eenduidig vast te stellen of met beide begrippen hetzelfde wordt bedoeld, dan wel of sprake is van verschillende systeemafbakeningen. Kunt u aangeven of een Gebouwgebonden Installatie zoals beschreven in de Ontwerprapportage gelijkgesteld kan worden aan een Modulegebonden Systeem zoals bedoeld in de Basisovereenkomst en Vraagspecificaties? Indien dit niet het geval is, kunt u de afbakening van beide begrippen nader toelichten?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 53	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
48	Format aanbiedingsbegroting v1.0	Algemeen	In de Ontwerprapportage wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende typen Gebouwgebonden Installaties, afhankelijk van de betreffende railgebonden installatie. In het format voor de aanbiedingsbegroting wordt dit onderscheid echter niet gemaakt. Hierdoor is voor inschrijvers niet mogelijk om de verschillende typen Gebouwgebonden Installaties af te prijzen en aan te bieden. Kunt u aangeven of de verschillende typen Gebouwgebonden Installaties zoals onderscheiden in de Ontwerprapportage afzonderlijk dienen te worden opgenomen in de aanbieding en, zo ja, op welke wijze dit verwerkt dient te worden in het format voor de aanbiedingsbegroting?	21-8-2026	**Het antwoord op vraag 54 uit de Nvl 1 vervalt** ~~Voor de inschrijving wordt voor de gebouwgebonden installaties uitgegaan van één standaarduitvoering per moduletype. Voor de grote module (Module 2, 3x6 m) dient ON voor de prijsstelling uit te gaan van de GVI-module, gebaseerd op:~~ ~~GVI.TEK-65-05-Verl. Verw. Vent. & Brandm.-C001 d.d. 31-03-2026;~~ ~~GVI.TEK-65-06-Aarding-C001 d.d. 31-03-2026;~~ ~~GVI.TEK-65-33-Gaten, doorvoeringen en kabelgoten-C001 d.d. 31-03-2026.~~ ~~Voor de kleine module (Module 1, 3x3 m) dient ON voor de prijsstelling uit te gaan van de ICT-module, gebaseerd op:~~ ~~ICT.TEK-65-05-Verl. Verw. Vent. & Brandm.-C001 d.d. 31-03-2026;~~ ~~ICT.TEK-65-06-Aarding-C001 d.d. 31-03-2026;~~ ~~ICT.TEK-65-33-Gaten, doorvoeringen en kabelgoten-C001 d.d. 31-03-2026.~~ ~~Deze documenten dienen als referentie voor de prijsstelling van de gebouwgebonden installaties. De verschillende uitvoeringsvarianten van gebouwgebonden installaties zoals opgenomen in de Ontwerprapportage hoeven niet afzonderlijk te worden opgenomen of geprijsd in de aanbiedingsbegroting. Voor de beoordeling van de inschrijvingen wordt uitsluitend onderscheid gemaakt tussen de kleine module en de grote module.~~ **Het antwoord op vraag 54 uit de Nvl 1 moet zijn:** Voor de inschrijving wordt voor de gebouwgebonden installaties uitgegaan van één standaarduitvoering per moduletype. Voor de grote module (Module 2, 3x6 m) dient ON voor de prijsstelling uit te gaan van de HVI-module, gebaseerd op: HVI.TEK.61-53-02 Brandmelder-C001 d.d. 30-03-2026 HVI.TEK.61-53-03 Toegangsbewaking-C001 d.d. 30-03-2026 HVI.TEK.61-53-04 Beloproep-C001 d.d. 30-03-2026 HVI.TEK.61-54-01 Kabellijst-C001 d.d. 30-03-2026 HVI.TEK.61-54-02 Secundaire Kabels -C001 d.d. 01-06-2026 HVI.TEK.61-61-04 48Vdc_230-400Vac Laagspanningsverdeelinrichting-C001 d.d. 01-06-2026; HVI.TEK-65-05- Verlichting, Verwarming, Koeling & Brandmelding-C001 d.d. 01-06-2026; HVI.TEK-65-06-Aarding-C001 d.d. 31-03-2026.; HVI.TEK-65-33-Gaten, doorvoeringen en kabelgoten-C001 d.d. 31-03-2026. Voor de kleine module (Module 1, 3x3 m) dient ON voor de prijsstelling uit te gaan van de ICT-module, gebaseerd op: ICT.TEK.61-53-02 Brandmelder-C001 d.d. 30-03-2026 ICT.TEK.61-53-03 Toegangsbewaking-C001 d.d. 30-03-2026 ICT.TEK.61-53-04 Beloproep-C001 d.d. 30-03-2026 ICT.TEK.61-54-01 Kabellijst-C001 d.d. 30-03-2026 ICT.TEK.61-54-02 Secundaire Kabels -C001 d.d. 01-06-2026 ICT.TEK.61-61-01 48Vdc_230-400Vac Laagspanningsverdeelinrichting -C001 d.d. 30-03-2026; ICT.TEK-65-05- Verlichting, Verwarming, Koeling & Brandmelding-C001 d.d. 31-03-2026; ICT.TEK-65-06-Aarding-C001 d.d. 31-03-2026; ICT.TEK-65-33-Gaten, doorvoeringen en kabelgoten-C001 d.d. 31-03-2026. Deze documenten dienen als referentie voor de prijsstelling van de gebouwgebonden installaties. De verschillende uitvoeringsvarianten van gebouwgebonden installaties zoals opgenomen in de 'Ontwerprapportage Modulair Onderstation versie 3.0' hoeven niet afzonderlijk te worden opgenomen of geprijsd in de aanbiedingsbegroting.	Ontwerprapportage Modulair Onderstation versie 2.0 van 12-06-2026 is vervangen door versie 3.0 met datum 12-10-2026
49	Basisovereenkomst	Overwegingen	In de overwegingen op pagina 3 bullit b. staat dat ProRail deelopdrachten verstrekt. Conform het contract is de Afroeper (projectaannemer) degene die de deelopdrachten verstrekt. Kan ProRail dit aanpassen in de overwegingen of een toelichting geven welke deelopdrachten hier bedoeld worden?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 55	geen
50	Basisovereenkomst	Art. 3.12	In art. 3.12 wordt aangegeven dat ProRail de deelopdrachten op elk moment kan beeidnigen. Formeel is ProRail echter geen opdrachtgever van de deelopdrachten en kan alleen de Afroeper een deelopdracht intrekken. Gezien dit feit verzoeken wij u tevens aan te geven onder welke voorwaarden een Afroeper een deelopdracht kan intrekken en dat in dat geval ook aanspraak gemaakt kan worden op een vergoeding.	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 56	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
51	Basisovereenkomst	Art. 5.7 en 5.8	In artikel 5.7 en 5.8 van de Basisovereenkomst is bepaald dat ProRail per kwartaal de uitvoering van de Raamovereenkomst en Deelopdrachten evalueert en dat ProRail op basis van haar redelijk oordeel van Opdrachtnemer een plan van aanpak kan verlangen. Het is ons niet duidelijk op basis van welke vooraf vastgestelde criteria, KPI's of prestatienormen deze evaluaties plaatsvinden en wanneer een evaluatie aanleiding geeft tot het verplicht opstellen van een plan van aanpak. Kan ProRail verduidelijken: - Welke objectieve beoordelingscriteria, prestatie-indicatoren en/of normstellingen worden gehanteerd bij de kwartaalevaluaties; - Vanaf welk niveau van afwijking of prestatie een plan van aanpak kan worden verlangd; - Of voorafgaand aan een verzoek tot het opstellen van een plan van aanpak eerst overleg plaatsvindt tussen partijen waarin bevindingen worden besproken, toegelicht en waar mogelijk gezamenlijk verbetermaatregelen worden vastgesteld; - Of ProRail bereid is te bevestigen dat een plan van aanpak uitsluitend wordt verlangd indien sprake is van aantoonbare tekortkomingen ten opzichte van vooraf kenbaar gemaakte prestatie-eisen en nadat partijen hierover overleg hebben gevoerd.	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 57	geen
52	Vraagspecificatie Afroepdiensten	Algemeen	In de contractstukken wordt op meerdere plaatsen onderscheid gemaakt tussen een "Deelopdracht" en een "Definitieve deelopdracht". Zo wordt in de Vraagspecificatie Afroepdiensten verwezen naar zowel een Deelopdracht als een Definitieve deelopdracht als input voor de werkzaamheden, terwijl tevens is opgenomen dat de acceptatie door Afroeper van de door Opdrachtnemer opgegeven definitieve leverdatum geldt als definitieve opdracht aan Opdrachtnemer. Daarnaast wordt in de Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities vermeld dat na ontvangst van de Deelopdracht een levertijd wordt geoffreerd die vervolgens door Afroeper wordt geaccepteerd. Kan ProRail verduidelijken: - Wat exact wordt verstaan onder een Deelopdracht en een Definitieve deelopdracht; - Op welk moment tussen partijen een juridisch bindende opdracht tot stand komt; - Welke rechten en verplichtingen gelden in de periode tussen de initiële Deelopdracht en de Definitieve deelopdracht; - Vanaf welk moment Opdrachtnemer gerechtigd is kosten te maken en verplichtingen aan te gaan richting leveranciers; - Of Afroeper de initiële Deelopdracht nog kan wijzigen of intrekken nadat Opdrachtnemer de definitieve leverdatum heeft geoffreerd.	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 58	geen
53	Aanbestedingsleidraad	Par. 2.1 Par. 5.3.2	In paragraaf 5.3.2 wordt als doelstelling genoemd het realiseren van een effectieve en aantoonbare ketensamenwerking die bijdraagt aan duurzaamheid, circulariteit en gezamenlijke procesverbetering. In paragraaf 2.1 wordt daarnaast gesproken over standaardisatie, doorontwikkeling, optimalisatie van lifecyclekosten, flexibiliteit en schaalbaarheid van modulaire railgebonden gebouwen. Vraag: Verstaat ProRail onder "gezamenlijke procesverbetering" mede het gezamenlijk realiseren van standaardisatie, doorontwikkeling van modulaire gebouwen, optimalisatie van lifecyclekosten (TCO), verbetering van schaalbaarheid en flexibiliteit binnen de assetketen? Zo ja, in welke mate verwacht ProRail dat deze onderwerpen onderdeel uitmaken van het Plan van Aanpak voor subgunningscriterium 2?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 59	geen
54	Aanbestedingsleidraad	Par. 2.4.1	In paragraaf 2.4.1 wordt genoemd dat Opdrachtnemer wordt gestimuleerd te sturen op "levensduurverlenging, refurbish en herinzet van bestaande modules". Vraag: Kan ProRail verduidelijken wat onder "refurbish en herinzet van bestaande modules" wordt verstaan? Betreft dit: 1. toekomstige modules die binnen deze raamovereenkomst worden gerealiseerd en later opnieuw worden ingezet; 2. bestaande railgebonden gebouwen of modules die reeds onderdeel uitmaken van de huidige ProRail-assets; 3. afzonderlijke gebouwmodules (casco); 4. complete modulaire gebouwen inclusief gebouwgebonden en railgebonden systemen?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 60	geen
55	Aanbestedingsleidraad	Par. 5.3.2	Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat beschikbaarheid van materialen, levertijden en communicatie daarover belangrijke risico's vormen binnen de beoogde samenwerking. Vraag: Beschouwt ProRail het gezamenlijk beheersen, monitoren en verbeteren van levertijden binnen de afroepketen eveneens als onderdeel van de in subgunningscriterium 2 bedoelde gezamenlijke procesverbetering en continue verbetercyclus? Indien ja, hoe zwaar verwacht ProRail dit aspect terug te zien in het Plan van Aanpak?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 61	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
56	Aanbestedingsleidraad	Par. 2.4.1	In paragraaf 2.4.1 wordt gestuurd op levensduurverlenging van modules. De aanbestedingsstukken bevatten echter geen verdere definitie van dit begrip. Vraag: Kan ProRail verduidelijken wat binnen deze aanbesteding wordt verstaan onder "levensduurverlenging"? Doelt ProRail hierbij op: 1. verlenging van de technische levensduur van het casco; 2. verlenging van de operationele gebruiksduur van de modules of railgebonden gebouwen; 3. verlenging van de levensduur van geïntegreerde gebouwgebonden en railgebonden systemen; 4. een combinatie van bovenstaande aspecten? En verwacht ProRail dat inschrijvers deze visie expliciet verwerken in het Plan van Aanpak voor subgunningscriterium 2?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 62	geen
57	Aanbestedingsleidraad	Par. 2.1 Par. 5.3.2	Voor een belangrijk deel van de railgebonden systemen wordt gebruik gemaakt van leveranciers waarmee ProRail reeds contractuele afspraken heeft gemaakt. Deze leveranciers hebben invloed op beschikbaarheid, levertijden, circulariteit en milieuprestaties van de uiteindelijke oplossing. Vraag: Hoe ziet ProRail de verantwoordelijkheidsverdeling tussen ProRail en Opdrachtnemer voor het realiseren van verbeteringen binnen dit deel van de keten, voor zover deze afhankelijk zijn van medewerking van leveranciers waarop Opdrachtnemer beperkt contractuele invloed heeft?	21-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 63 en NvI 3 vraag 78.	geen
58	Vraagspecificatie Systeem	BIM Model	Voldoen de meegeleverde ontwerpen uit Bijlage 2, Bijlage 3, Bijlage 4 en de generieke tekeningset aan OVS00112-V006b? Indien dit niet het geval is, kunt u aangeven welke afwijkingen bekend zijn en welke uitgangspunten de opdrachtnemer dient aan te houden?	26-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 64 en NvI 3 vraag 94 t/m 100.	geen
59	Format aanbiedingsbegroting v1.0 Vraagspecificatie Afroepdiensten	Algemeen Par. 3.4	In paragraaf 3.4 van de Vraagspecificatie Afroepdiensten worden de activiteiten beschreven die opdrachtnemer dient uit te voeren ten behoeve van verlengde opslag. Hierbij wordt aangegeven dat uitvoering van deze dienst plaatsvindt op basis van een expliciete afroep door Afroeper. Daarnaast worden werkzaamheden benoemd zoals preventief onderhoud en het waarborgen van de gegarandeerde werking van de opgeslagen systemen. In het format voor de aanbiedingsbegroting kan echter uitsluitend een prijs per vierkante meter opslag worden opgegeven. Hierdoor is voor inschrijvers niet eenduidig vast te stellen op welke wijze de vergoeding voor verlengde opslag gedurende de looptijd van de raamovereenkomst plaatsvindt en welke kostencomponenten in de opgegeven prijs dienen te worden opgenomen. Kunt u aangeven of: 1) gedurende de looptijd van de raamovereenkomst de volledige gevraagde opslagcapaciteit van 750 m² wordt vergoed, dan wel uitsluitend de daadwerkelijk door Afroeper afgenomen opslagoppervlakte? 2) Daarnaast verzoeken wij u aan te geven of de kosten voor preventief onderhoud en het waarborgen van de gegarandeerde werking van de opgeslagen systemen geacht worden te zijn inbegrepen in de prijs per vierkante meter opslag, of dat deze werkzaamheden afzonderlijk worden afgeroepen en vergoed.	26-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 65 en NvI 3 vraag 74.	geen
60	Vraagspecificatie Basisdiensten		In de vraagspecificatie wordt op meerdere plaatsen verwezen naar een"systeemsprong", onder andere in werkpakket 5.5 (MKI-berekening van het Systeem) en werkpakket 5.6 (Doorontwikkelen BIM-model). Daarbij wordt aangegeven dat de MKI-referentiewaarde uitsluitend wordt geactualiseerd bij een systeemsprong en dat maximaal één systeemsprong per kalenderjaar wordt uitgevoerd. Een definitie of afbakening van het begrip systeemsprong ontbreekt echter. Kan ProRail aangeven op basis van welke criteria wordt bepaald of een wijziging kwalificeert als een systeemsprong? Tevens verzoeken wij ProRail toe te lichten welke typen wijzigingen wel en niet als systeemsprong worden beschouwd, bijvoorbeeld ten aanzien van: - materiaalwijzigingen; - wijzigingen in componenten of leveranciers; - wijzigingen met impact op RAMSHEEP-prestatie; - wijzigingen in functionaliteit; - wijzigingen in configuratie of opbouw van het standaardontwerp; - duurzaamheidsverbeteringen met MKI-effect. Doel van deze vraag is om eenduidig te kunnen bepalen wanneer een wijziging leidt tot een nieuwe systeemversie/systeemsprong en wanneer sprake is van een reguliere optimalisatie of doorontwikkeling binnen het bestaande systeem.	26-8-2026	Zie antwoord NVI 1 vraag 66	geen

Project: Modulaire en Circulaire Railgebonden Gebouwen TN 582452
Datum: 13-10-2026
Versie: Nota van Inlichtingen 3 d.d. 13-10-2026

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
61A	Aanbestedingsleidraad	Hfdst. 2 en 2.1	61A In hoofdstuk 2 van de Aanbestedingsleidraad wordt als doelstelling van de raamovereenkomst onder meer het demonteren, opslaan en reviseren van modulaire railgebonden gebouwen genoemd. In de Vraagspecificatie en de Aanbiedingsbegroting komen deze activiteiten echter beperkt of niet expliciet terug. Kan ProRail nader toelichten welke werkzaamheden worden voorzien ten aanzien van het demonteren, opslaan en reviseren van RGG's? Betreffen deze werkzaamheden het railgebonden gebouw als geheel, inclusief casco en gebouwgebonden voorzieningen, of uitsluitend de railgebonden installaties zoals genoemd in paragraaf 2.1? Daarnaast verzoeken wij ProRail aan te geven in hoeverre deze activiteiten onderdeel uitmaken van het Plan van Aanpak behorende bij subgunningscriterium 2. **Deze vraag wordt in vraag 61B beantwoord.**	31-8-2026	Met demonteren wordt bedoeld dat retour gekomen Systemen, indien noodzakelijk, gedeeltelijk worden gedemonteerd ten behoeve van opslag, revisie of herinzet. Opslag betreft de werkzaamheden zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. Met reviseren wordt bedoeld dat retour gekomen Systemen worden hersteld, aangepast of opgeknapt zodat deze opnieuw inzetbaar zijn. Hierbij geldt dat een Systeem bestaat uit een module voorzien van modulegebonden systemen en eventueel gevuld met railgebonden systemen. Aan deze toelichting kunnen geen aanvullende werkzaamheden, verplichtingen of vergoedingen worden ontleend anders dan reeds opgenomen in de aanbestedingsstukken.	geen
61B	Aanbestedingsleidraad	Hfdst. 2 en 2.1	Daarnaast verzoeken wij ProRail aan te geven in hoeverre deze activiteiten onderdeel uitmaken van het Plan van Aanpak behorende bij subgunningscriterium 2.		Nee. Demonteren, opslaan en reviseren maken geen onderdeel uit van het Plan van Aanpak behorende bij subgunningscriterium 2. De beoordeling van subgunningscriterium 2 vindt uitsluitend plaats op basis van de in de aanbestedingsstukken opgenomen doelstelling, onderdelen en beoordelingsaspecten.	geen
62	Presentatie startbijeenkomst	Sheet 20	ProRail noemt als mitigerende maatregel de inzet van een dedicated inkoper, ondersteund door administratieve capaciteit, waarbij leveranciers dagelijks worden benaderd om de status van leveringen en levertijden te monitoren. Kunt u toelichten of deze maatregel letterlijk dient te worden uitgevoerd zoals beschreven, of dat ProRail hiermee primair beoogt dat opdrachtnemer een proces inricht waarmee risico's op vertragingen in de supply chain tijdig worden gesignaleerd en beheerst?	1-9-2026	De in de presentatie genoemde maatregel betreft geen verplicht voorgeschreven organisatiestructuur. Het staat ON vrij om de eigen organisatie, functies en processen naar eigen inzicht in te richten. ProRail verwacht echter wel dat ON de supply chain actief beheerst en risico's ten aanzien van beschikbaarheid van materialen, leverbetrouwbaarheid en levertijden tijdig signaleert, monitort en beheerst. In dat kader heeft ProRail in de aanbiedingsbegroting expliciet structurele capaciteit opgenomen voor inkoopondersteuning door middel van een inkoper en inkoopadministrateur. Hiermee beoogt ProRail dat voldoende aandacht en capaciteit beschikbaar zijn voor het actief beheersen van de leveringsketen en het tijdig signaleren van risico's en afwijkingen. Van ON wordt verwacht deze capaciteit zodanig in te zetten dat voorzienbare risico's ten aanzien van levertijden, materiaalbeschikbaarheid en leverancierssprestaties tijdig worden onderkend en beheerst. Het ontbreken van voldoende beschikbare capaciteit binnen de organisatie van ON kan daarbij niet worden aangemerkt als rechtvaardiging voor het niet tijdig signaleren, escaleren of beheersen van voorzienbare verstoringen in de supply chain.	geen
63	Format aanbiedingsbegroting	Cel M42	In NvI-1 is een nieuw format voor de aanbiedingsbegroting opgenomen. Hierin is in cel M42 mogelijk een verwijzing naar cel G42 vervallen waardoor er geen doorrekening plaatsvind van de kosten. In de oorspronkelijke aanbiedingsbegroting was dit nog wel het geval. Is dit een bewuste aanpassing of een 'slip of the pen'?	4-9-2026	Ja. De verwijzing in cel M42 is per abuis vervallen. Dit betreft geen bewuste inhoudelijke wijziging van de aanbiedingsbegroting of de onderliggende prijssystematiek. ProRail zal een gecorrigeerde versie van het format beschikbaar stellen. Voor de beoordeling van de inschrijvingen wordt uitgegaan van de gecorrigeerde versie van de aanbiedingsbegroting.	TN582452 RGG ROVK Format aanbiedingsbegroting v1.1 d.d. 07-09-2026 is vervangen door v1.2 met datum 12-10-2026
64	NvI-1	Vraag 8	Als antwoord op vraag 8 geeft ProRail aan dat er geen afzonderlijke vergoeding wordt verstrekt voor de uitslag en inname van hijshulpmiddelen en dat de aanbiedingsbeghroting hiervoor niet wordt aangepast. Echter in het nieuwe format aanbiedingsbegroting zijn hier nu wel begrotingregels toegevoegd (A10 en A11). Graag toelichting.	4-9-2026	Het antwoord op vraag 8 uit NvI-1 bevat een onjuistheid in de laatste zin. Hier had moeten staan: "De aanbiedingsbegroting wordt hiervoor aangepast." Naar aanleiding van vraag 8 heeft ProRail de aanbiedingsbegroting inderdaad aangepast door de posten A10 (Inslag Hijsmiddel) en A11 (Uitslag Hijsmiddel) toe te voegen. Hiermee zijn de werkzaamheden voor inname en uitgifte van het hijshulpmiddel expliciet opgenomen in de aanbiedingsbegroting. Voor de inschrijving en beoordeling van de aanbiedingen dient te worden uitgegaan van de meest recente versie van de aanbiedingsbegroting	geen
65	NvI-1	Vraag 9	Het antwoord op vraag 9 lijkt niet overeen te komen met de gestelde vraag. Graag alsnog een antwoord op de gestelde vraag. Het antwoord lijkt te horen bij bij vraag 7.	4-9-2026	Het antwoord op vraag 9 uit NvI-1 is niet gekoppeld aan de gestelde vraag. Het gepubliceerde antwoord behoort bij vraag 7.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
66	NvI-1	Vraag 11	In de beantwoording van vraag 11 geeft ProRail aan de constatering niet te herkennen dat de huidige betalings-regeling leidt tot een substantiële negatieve cashflow voor Opdrachtnemer. Tevens stelt ProRail dat de kosten voor Railgebonden Systemen veelal relatief dicht bij het moment van levering van de gevulde module worden gemaakt en ziet zij daarom geen aanleiding de betalingssystematiek aan te passen. Wij herkennen deze redenering niet. Voor de productie van de CLT-modules is het gebruikelijk dat leveranciers bij opdrachtverstrekking een aanbetaling verlangen, gevolgd door betaling van het resterende deel bij levering van de module. De in artikel 3.3 opgenomen mogelijkheid tot een vooruitbetaling van maximaal 30% is daarmee in de praktijk grotendeels benodigd voor de financiering van de CLT-module zelf. Daarnaast worden de railgebonden installaties in belangrijke mate betrokken via door ProRail voorgeschreven raamovereenkomsten en leveranciers. Voor deze leveringen heeft Opdrachtnemer geen of slechts zeer beperkte onderhandelingsruimte ten aanzien van betalingsvoorwaarden. In de praktijk dienen deze installaties veelal volledig te worden betaald op het moment van levering aan Opdrachtnemer. Na levering van deze componenten volgen vervolgens nog de werkzaamheden voor montage, integratie, testen, FAT en oplevering van de gevulde module. Hierdoor ontstaat een situatie waarbij aanzienlijke materiaalwaarden gedurende meerdere maanden door Opdrachtnemer moeten worden voorgefinancierd voordat facturatie richting Afroeper mogelijk is. Naar onze mening leidt deze systematiek tot een disproportionele risico- en financieringslast bij Opdrachtnemer. Dit staat op gespannen voet met het streven naar een evenwichtige samenwerking binnen een langdurige raamovereenkomst en leidt bovendien tot hogere inschrijfprijzen doordat voorfinancieringskosten en financieringsrisico's in de aanbieding moeten worden verwerkt. Wij zijn van mening dat binnen een professionele ketensamenwerking zou moeten worden gestreefd naar een betalingsregime dat zoveel mogelijk aansluit bij de werkelijke kostenopbouw van de deelopdrachten en daarmee een meer neutrale cashflow realiseert voor beide partijen. <u>Vraag:</u> Is ProRail bereid de betalingsregeling zodanig aan te passen dat naast de bestaande mogelijkheid van een vooruitbetaling een aanvullende termijnbetaling kan plaatsvinden op het moment dat de gebouwgebonden en/of railgebonden installaties aantoonbaar zijn geleverd aan Opdrachtnemer, waarbij facturatie mogelijk wordt ter hoogte van de betreffende levering? Indien ProRail hiertoe niet bereid is, verzoeken wij ProRail nader toe te lichten: - hoe zij de voorgeschreven voorfinanciering van de railgebonden en gebouwgebonden installaties proportioneel acht in relatie tot de omvang van de deelopdrachten; - hoe deze systematiek zich verhoudt tot het uitgangspunt van een langdurige en professionele ketensamenwerking.	10-9-2026	Nee. ProRail houdt vast aan de in de aanbestedingsstukken opgenomen betalingsregeling en ziet geen aanleiding deze aan te passen met aanvullende termijnbetalingen voor gebouwgebonden of railgebonden installaties. ProRail heeft kennisgenomen van de door ON geschetste voorfinancieringssituatie. Deze toelichting leidt echter niet tot een wijziging van het antwoord op vraag 11 uit NvI-1. Bij de vaststelling van de betalingsregeling heeft ProRail onder meer rekening gehouden met: de mogelijkheid tot vooruitbetaling conform de overeenkomst; de vergoeding van de Basisdiensten gedurende de looptijd van de overeenkomst; de gebruikelijke betalingscondities binnen de keten; de contractuele prijs- en verrekeningssystematiek van de afroepdiensten. Voor gebouwgebonden systemen herkent ProRail het geschetste financieringsrisico niet. De hiermee samenhangende kosten maken onderdeel uit van de moduleprijs. Voor railgebonden systemen geldt dat de betalingsverplichtingen richting leveranciers veelal samenhangen met de levering van deze systemen aan ON. ProRail gaat ervan uit dat ON de levering van railgebonden systemen, de productie, integratie, FAT en oplevering zodanig plant en organiseert dat de periode tussen ontvangst van de systemen en levering van het gevulde Systeem beperkt blijft. Daarbij merkt ProRail op dat de FAT naar verwachting een beperkte doorlooptijd kent en dat ON beschikt over de mogelijkheid om vooruitbetaling conform de overeenkomst te verzoeken. Daarnaast heeft ProRail binnen de overeenkomst voorzien in vergoedingen voor structurele werkzaamheden via de Basisdiensten waardoor een belangrijk deel van de vaste kosten gedurende de looptijd van de overeenkomst periodiek wordt vergoed. ProRail ziet daarom geen aanleiding om aanvullende termijnbetalingen of afzonderlijke vergoedingen voor materiaal- en inkoopkosten voorafgaand aan levering op te nemen. De bestaande betalingsregeling blijft ongewijzigd van kracht.	geen
67	NvI-1	Vraag 11	Wij begrijpen dat met de term "afroepbare diensten" in artikel 3.4 van de Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities wordt gedoeld op de werkpakketten uit de Vraagspecificatie Afroepdiensten. Kan ProRail bevestigen op welke werkpakketten de mogelijkheid tot maandelijkse deelbetalingen van toepassing is? In het bijzonder vernemen wij graag of deze regeling tevens van toepassing is op werkpakket 3.3 "Vullen Systemen met Railgebonden Systemen" en niet uitsluitend op de dienstverlenende werkpakketten 3.4 en 3.5.	11-9-2026	Ja. Met de term "afroepbare diensten" wordt verwezen naar de werkzaamheden zoals opgenomen in de TN582452 RGG Vraagspecificatie Afroepdiensten.docx. De mogelijkheid voor deelbetalingen zoals opgenomen in artikel 3.4 van de Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities is daarmee niet beperkt tot werkpakket 3.4 of 3.5, maar kan ook van toepassing zijn op werkpakket 3.3 "Vullen Systemen met Railgebonden Systemen", mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 3.4. Daarbij geldt dat deze bepaling betrekking heeft op een door de Afroeper verstrekte Deelopdracht. Of van deze mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, wordt beoordeeld binnen de kaders van de betreffende Deelopdracht en de contractuele bepalingen van de overeenkomst.	geen
68	NvI-1	Vraag 17	In diverse antwoorden in de Nota van Inlichtingen (waaronder vraag 17) verwijst ProRail naar de nacalculatiesystematiek van werkpakket 3.3. In de contractstukken is echter uitsluitend beschreven welke kostencategorieën voor nacalculatie in aanmerking komen. Kan ProRail verduidelijken: - op welk moment de nacalculatie wordt vastgesteld; - op welke wijze meer- en minderkosten ten opzichte van de initiële begroting worden verrekend; - welke onderbouwing voor arbeid en materiaal wordt verlangd; - op welke momenten tussentijdse en definitieve afrekening plaatsvindt; - op welk moment de eindbalans van een deelopdracht wordt opgemaakt?	10-9-2026	Werkpakket 3.3 wordt afgerekend op basis van de in de aanbestedingsstukken opgenomen nacalculatiesystematiek. Daarbij geldt dat de daadwerkelijk toegepaste hoeveelheden arbeid, materialen en Railgebonden Systemen worden verrekend conform de overeengekomen prijs- en verrekeningssystematiek. Voor de onderbouwing van de nacalculatie dient ON de daadwerkelijk toegepaste arbeid, materialen en Railgebonden Systemen aantoonbaar te kunnen onderbouwen. Hierbij kan ProRail verzoeken om inzage in de onderliggende administratie voor zover dit noodzakelijk is om de nacalculatie te verifiëren. De afrekening van werkpakket 3.3 vindt plaats op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde kostencomponenten conform de contractuele prijs- en verrekeningssystematiek van de betreffende Deelopdracht.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
69	NvI-1	Algemeen	Door de conversie van de vragenlijst naar een pdf is tekst weggevallen. Dus graag alsnog de vragenlijst in excel verstrekken of de pdf passend maken (zie bv vraag 14 onderaan; daar lijkt tekst weggevallen te zijn).	10-9-2026	ProRail heeft de opmerking gecontroleerd. Bij de conversie naar PDF is enkel een deel van de vraagstelling van vraag 45 weggevallen. De beantwoording van vraag 45 is echter volledig opgenomen en ongewijzigd van toepassing. Ter verduidelijking wordt de volledige vraagstelling van vraag 45 hieronder alsnog opgenomen: In paragraaf 5.4 Aspecteisen van de Vraagspecificatie Systeem wordt onder eis A1 voorgeschreven dat het systeem gedurende 40 jaar na levering aan de gestelde eisen dient te voldoen. Daarnaast zijn prestatie-eisen opgenomen ten aanzien van betrouwbaarheid, onderhoudbaarheid en veiligheid gedurende deze gebruiksduur. Tegelijkertijd bepaalt de vraagspecificatie dat: - het systeem dient te worden uitgevoerd conform het door ProRail aangeleverde BIM-model en de voorgeschreven OVS-documenten; - diverse ontwerpuitgangspunten, dimensioneringen en technische oplossingen reeds door ProRail zijn vastgesteld; - de Afroeper locatiespecifieke ontwerpen aanlevert; - railgebonden systemen veelal worden betrokken via door ProRail voorgeschreven raamcontracten en leveranciers. Gezien het bovenstaande lijkt de invloed van de opdrachtnemer op de functionele prestaties en levensduur van het totale systeem gedeeltelijk beperkt tot de maakbaarheidstoets, detaillering, productie en integratie van een door opdrachtgever grotendeels voorgeschreven ontwerp. Kan ProRail nader toelichten hoe eis A1 en de onderliggende aspecteisen moeten worden geïnterpreteerd ten aanzien van de verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsverdeling? Meer specifiek verzoeken wij te verduidelijken: - In hoeverre de opdrachtnemer verantwoordelijk wordt gehouden voor prestaties over een gebruiksduur van 40 jaar indien deze prestaties mede afhankelijk zijn van door ProRail voorgeschreven ontwerpen, BIM-modellen, materialen, componenten en directieleveranciers. - Op welke wijze de opdrachtnemer geacht wordt aantoonbaar te verifiëren dat gedurende 40 jaar aan deze eisen wordt voldaan, terwijl de gebruiksfase, het onderhoud, toekomstige wijzigingen en het feitelijke gebruik buiten de invloedsfeer van de opdrachtnemer liggen. - Of ProRail bevestigt dat de verplichting van de opdrachtnemer beperkt is tot het aantoonbaar realiseren en verifiëren van een conform contract geproduceerd systeem op basis van de door ProRail verstrekte ontwerpuitgangspunten en voorgeschreven componenten, en dat de opdrachtnemer niet verantwoordelijk wordt gehouden voor tekortkomingen die hun oorsprong vinden in door ProRail voorgeschreven ontwerpkeuzes of leveranciers. Wij verzoeken ProRail de beoogde interpretatie van deze eis nader toe te lichten zodat voor inschrijvers duidelijk is welke prestaties aantoonbaar moeten worden onderbouwd en welke risico's redelijkerwijs tot de	geen
70	NvI-1	Vraag 24	In de beantwoording van vraag 24 verwijst ProRail naar de rekenregels 153 t/m 170 van het format aanbiedings-begroting. In deze rekenregels lijkt uitsluitend ruimte aanwezig voor het opvoeren van uren per functionaris. Kan ProRail bevestigen op welke wijze inschrijvers de initiële en structurele kosten dienen op te nemen die niet direct zijn gerelateerd aan inzet van uren, die benodigd zijn voor de uitvoering van de basisdiensten? Indien het de bedoeling is deze kosten via de beschikbare urenregels te verwerken, kan ProRail bevestigen dat dergelijke kosten mogen worden toegerekend aan de opgevoerde uren van de betreffende functionarissen teneinde tot een kostendekkende aanbieding te komen? Inschrijver merkt op dat een dergelijke verwerking mogelijk leidt tot een minder transparante kostenopbouw	10-9-2026	Ja. Indien kosten noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de Basisdiensten en hiervoor geen afzonderlijke post in de aanbiedingsbegroting beschikbaar is, dienen deze kosten door ON te worden verwerkt in de aanbiedingsbegroting. Dit geldt ook voor initiële en structurele kosten die niet rechtstreeks zijn gerelateerd aan de inzet van uren, maar wel noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de overeengekomen werkzaamheden. Het staat ON vrij dergelijke kosten te verwerken in de opgegeven hoeveelheden uren en/of de aangeboden tarieven van de in de aanbiedingsbegroting opgenomen functionarissen, mits de inschrijving een reële en kostendekkende invulling geeft aan de uitgevraagde werkzaamheden. ProRail schrijft geen specifieke methodiek voor waarmee ON deze kosten intern dient toe te rekenen. Aan de opbouw van de aanbiedingsbegroting kan niet worden ontleend dat dergelijke kosten afzonderlijk voor vergoeding in aanmerking komen buiten de in de aanbiedingsbegroting opgenomen posten	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
71	NvI-1	Vraag 28	In de beantwoording van vraag 28 lezen wij een mogelijk verschil in interpretatie tussen de tweede en derde alinea. In de tweede alinea begrijpen wij dat producten of componenten die bij aanbieding nog niet eenduidig kunnen worden bepaald, via de in de overeenkomst opgenomen nacalculatiesystematiek kunnen worden verrekend. In de derde alinea begrijpen wij echter dat alle producten benodigd voor het vullen van de modules reeds in de aanbieding dienen te zijn opgenomen. Kan ProRail verduidelijken hoe deze passages zich tot elkaar verhouden? Meer specifiek vernemen wij graag: - Welke producten of kostencomponenten dienen bij aanbieding reeds volledig te zijn opgenomen in de aanbieding en de aanbiedingsbegroting? - Welke producten of kostencomponenten komen eventueel in aanmerking voor verrekening via de nacalculatiesystematiek? Hoe dient een inschrijver om te gaan met producten of systemen waarvan de exacte uitvoering, configuratie of leverancier bij inschrijving nog niet eenduidig vaststaat?	10-9-2026	Er is geen tegenstrijdigheid beoogd tussen de tweede en derde alinea van de beantwoording van vraag 28. Alle kosten die noodzakelijk zijn voor het voldoen aan de eisen, verplichtingen en prestaties uit de aanbestedingsstukken en waarvoor geen afzonderlijke verrekenings- of nacalculatiesystematiek is opgenomen, dienen door ON te zijn verwerkt in de aangeboden prijzen en tarieven van de aanbiedingsbegroting. Voor werkpakket 3.3 "Vullen Systemen met Railgebonden Systemen" geldt de in de aanbestedingsstukken opgenomen nacalculatiesystematiek. De kostencategorieën die binnen deze systematiek voor verrekening in aanmerking komen, worden verrekend conform de daarvoor opgenomen contractuele afspraken. Indien bij inschrijving de exacte uitvoering, configuratie of leverancier van Railgebonden Systemen nog niet eenduidig vaststaat, wordt voor de inschrijving uitgegaan van de uitgangspunten, aantallen, stelposten en rekeneenheden zoals opgenomen in de aanbiedingsbegroting. De uiteindelijke verrekening van de binnen werkpakket 3.3 vallende kosten vindt vervolgens plaats op basis van de daadwerkelijk toegepaste arbeid, materialen en Railgebonden Systemen conform de nacalculatiesystematiek.	geen
72	NvI-1	Vraag 31	In de beantwoording van vraag 31 gaat ProRail uitgebreid in op de gekozen contractduur en de indicatieve afnamevolumes. Wij constateren echter dat de essentie van onze vraag hiermee niet wordt beantwoord. Onze vraag zag met name op de samenhang tussen enerzijds de substantiële investeringen die van Opdrachtnemer worden gevraagd voor het inrichten van de productieorganisatie, keten, systemen, voorraden, personeel, kennisontwikkeling en benodigde faciliteiten, en anderzijds de contractuele bepalingen waarbij: - geen afnamegaranties worden verstrekt; - de opgegeven volumes indicatief zijn; - sprake is van beëindigingsmogelijkheden gedurende de looptijd van de overeenkomst. Deze onzekerheden hebben directe invloed op de mogelijkheid voor marktpartijen om investeringen terug te verdienen en daarmee op de marktbereidheid, concurrentiepositie en uiteindelijke prijsstelling richting ProRail. Hoe verwacht ProRail dat een opdrachtnemer de voor deze raamovereenkomst noodzakelijke investeringen verantwoord kan doen, indien de daadwerkelijke afname substantieel kan afwijken van de indicatieve volumes en geen zekerheid bestaat over continuïteit van de overeenkomst gedurende de volledige contractduur?	10-9-2026	ProRail begrijpt de door ON geschetste afweging tussen investeringen enerzijds en het ontbreken van afnamegaranties anderzijds. Dit betreft echter een bewuste keuze binnen de opzet van de raamovereenkomst. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 31 van Nota van Inlichtingen 1 zijn de contractduur, de verlengingsopties en de indicatieve volumes vastgesteld met het oog op standaardisatie, continuïteit van samenwerking en het mogelijk maken van investeringen in de verdere uitrol van modulaire railgebonden gebouwen. De indicatieve volumes zijn daarbij niet willekeurig vastgesteld, maar gebaseerd op de ten tijde van de aanbesteding beschikbare langetermijnprognoses, vervangingsopgaven en verwachte behoefte aan modulaire railgebonden gebouwen binnen ProRail. Tegelijkertijd geldt dat de overeenkomst geen afnamegarantie kent en dat de opgenomen volumes indicatief zijn. Aan deze volumes kunnen geen rechten worden ontleend. Het is aan ON om bij het opstellen van de inschrijving een eigen afweging te maken ten aanzien van investeringen, risico's en de commerciële inrichting van de bedrijfsvoering. Daarbij dient ON rekening te houden met de contractuele uitgangspunten zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken, waaronder het ontbreken van afnamegaranties en de mogelijkheid van beëindiging overeenkomstig de contractuele bepalingen. ProRail acht de gekozen contractstructuur passend en proportioneel en ziet geen aanleiding de in de aanbestedingsstukken opgenomen uitgangspunten te wijzigen.	geen
73	NvI-1	Vraag 45	In de beantwoording van vraag 45 geeft ProRail aan dat niet wordt beoogd ON gedurende 40 jaar feitelijk verantwoordelijk te houden voor alle omstandigheden die zich in de gebruiksfase kunnen voordoen. Tevens geeft ProRail aan dat ON dient aan te tonen dat het aangeboden systeem gedurende de voorgeschreven levensduur van 40 jaar aan de gestelde eisen voldoet en dat ON eventuele tekortkomingen in aangeleverde uitgangspunten, ontwerpen of voorgeschreven componenten dient te signaleren en te melden. Voor ON blijft echter onduidelijk waar de grens ligt tussen: - het verificeren en signaleren van mogelijke tekortkomingen in door ProRail voorgeschreven ontwerpen, BIM-modellen, systeemuitgangspunten, leveranciers en componenten; - en het daadwerkelijk dragen van het prestatie-, levensduur- en aansprakelijkheidsrisico van deze voorgeschreven onderdelen. Kan ProRail bevestigen dat ON niet verantwoordelijk en aansprakelijk wordt gehouden voor tekortkomingen in de gerealiseerde levensduur, betrouwbaarheid, onderhoudbaarheid of prestaties van onderdelen, componenten, ontwerpen of systeemkeuzes die door ProRail zijn voorgeschreven of aangeleverd, mits: - ON deze onderdelen conform de contractstukken heeft toegepast; - ON de contractueel vereiste toetsings-, verificatie- en meldingsactiviteiten heeft uitgevoerd; - ON eventuele geconstateerde afwijkingen of risico's tijdig conform de contractuele procedures heeft gemeld. Indien ProRail dit niet kan bevestigen, verzoeken wij ProRail nader toe te lichten welk deel van het prestatie- en levensduurrisico van door ProRail voorgeschreven ontwerpen, leveranciers en componenten geacht wordt bij ON te liggen.	10-9-2026	ProRail kan de door ON voorgestelde algemene beperking van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid niet bevestigen. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 45 van Nota van Inlichtingen 1 dienen de aspecteisen en levensduureisen te worden gelezen in samenhang met de verantwoordelijkheden van ON zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. Daarbij geldt dat de verantwoordelijkheden van ON, ProRail en de Afroeper ongewijzigd blijven zoals vastgelegd in de overeenkomst en de overige aanbestedingsstukken. Van ON wordt verwacht dat de contractueel vereiste ontwerp-, analyse-, toetsings-, verificatie- en meldingsactiviteiten worden uitgevoerd. Indien ON tijdens deze activiteiten constateert dat aangeleverde uitgangspunten, ontwerpen, systemen, componenten of voorschriften niet verenigbaar zijn met de gestelde eisen, wordt van ON verwacht dat dit conform de contractuele procedures wordt gemeld. Of en in hoeverre verantwoordelijkheden, risico’s of aansprakelijkheden in een concreet geval aan de orde zijn, wordt beoordeeld op basis van de overeenkomst, de feitelijke omstandigheden en de rolverdeling zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. ProRail ziet geen aanleiding om deze rol- en verantwoordelijkheidsverdeling te wijzigen.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
74	NvI-1	Vraag 65	In de beantwoording van vraag 65 geeft ProRail aan dat de in de aanbiedingsbegroting opgenomen 750 m² opslagcapaciteit onderdeel uitmaakt van de basisdiensten en gedurende de looptijd van de raamovereenkomst wordt vergoed conform de overeengekomen tarieven voor de basisdiensten. Tevens geeft ProRail aan dat verlengde opslag als bedoeld in werkpakket 3.4 als afzonderlijke afroepdienst wordt vergoed op basis van de daadwerkelijk afgenomen opslagoppervlakte, waarbij hetzelfde opslagtarief per m² wordt gehanteerd als voor de opslagcapaciteit binnen de basisdiensten. Begrijpen wij hieruit correct dat: - de in de aanbiedingsbegroting opgenomen 750 m² opslagcapaciteit gedurende de looptijd van de raamovereenkomst wordt vergoed als basisdienst, onafhankelijk van de feitelijke bezettingsgraad (maw wij stellen 750 m2 beschikbaar en die wordt volledig vergoed conform regel A8 uit de aanbiedingsbegroting, ongeacht het daadwerkelijke gebruik van deze vierkante meters); - aanvullende opslag als gevolg van een expliciet verzoek tot verlengde opslag door een Afroeper afzonderlijk wordt vergoed als afroepdienst; - voor deze aanvullende opslag hetzelfde overeengekomen tarief per m² wordt gehanteerd als voor de 750 m² opslagcapaciteit binnen de basisdiensten? Indien deze interpretatie niet juist is, verzoeken wij ProRail de financiële systematiek voor opslag en verlengde opslag nader toe te lichten.	10-9-2026	Ja, deze interpretatie is correct. De in de aanbiedingsbegroting opgenomen 750 m² opslagcapaciteit maakt onderdeel uit van de Basisdiensten en wordt gedurende de looptijd van de raamovereenkomst vergoed conform de overeengekomen tarieven voor de Basisdiensten, onafhankelijk van de feitelijke bezettingsgraad. Verlengde opslag als bedoeld in werkpakket 3.4 betreft een afzonderlijke afroepdienst en wordt uitsluitend uitgevoerd na een expliciete afroep door Afroeper. Voor deze verlengde opslag wordt hetzelfde opslagtarief per m² gehanteerd als opgenomen voor de opslagcapaciteit binnen de Basisdiensten. Voor het overige blijft de beantwoording van vraag 65 uit Nota van Inlichtingen 1 ongewijzigd van toepassing.	geen
75	NvI-1	Vraag 65	Indien alleen de daadwerkelijk gebruikte opslagruimte wordt vergoed (zie voorgaande vraag), dient Opdrachtnemer gedurende de looptijd van de raamovereenkomst wel de volledige geconditioneerde opslagcapaciteit van 750 m² beschikbaar te houden. Kan ProRail toelichten hoe zij deze systematiek als kostendekkend voor Opdrachtnemer ziet en op welke wijze de beschikbaarheidskosten van niet-benutte opslagcapaciteit dienen te worden verdisconteerd?	10-9-2026	De vraag gaat uit van een onjuiste veronderstelling. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 65 van Nota van Inlichtingen 1 maakt de opslagcapaciteit van 750 m² onderdeel uit van de Basisdiensten en wordt deze gedurende de looptijd van de raamovereenkomst vergoed conform de daarvoor overeengekomen vergoeding. Deze vergoeding is niet afhankelijk van de feitelijke bezettingsgraad van de opslagruimte. De beschikbaarheidskosten van deze opslagcapaciteit dienen derhalve te zijn opgenomen in de vergoeding voor de Basisdiensten. Voor verlengde opslag als afzonderlijke afroepdienst geldt dat uitsluitend de daadwerkelijk afgenomen opslagoppervlakte wordt vergoed conform de daarvoor geldende systematiek.	geen
76	Aanbestedingsleidraad	Par. 4.5	In par. 4.5 van de aanbestedingsleidraad wordt in eis 3 een referentie MKI-berekening gevraagd over de levenscyclusfasen A1 t/m A3. Kan ProRail bevestigen dat een referentie MKI-berekening over de levenscyclusfasen A1 t/m A5 ook geschikt is of moet het alleen de fasen A1 t/m A3 beslaan?	10-9-2026	Ja. Een referentie MKI-berekening die de levenscyclusfasen A1 t/m A5 omvat, is toegestaan, mits de levenscyclusfasen A1, A2 en A3 daarin aantoonbaar zijn opgenomen. De referentie dient in dat geval voldoende inzicht te geven in de MKI-berekening voor de in de geschiktheidseis genoemde levenscyclusfasen A1 t/m A3.	geen
77	Aanbestedingsleidraad	Algemeen	Wij begrijpen dat de raamovereenkomst voor de Rail Gebonden Gebouwen (RGG) organisatorisch wordt beheerd vanuit Asset Management, waarbij de opdrachtnemer samen met ProRail werkt aan standaardisatie, doorontwikkeling, configuratiebeheer en levensduuroptimalisatie van het RGG-platform. Daarnaast begrijpen wij dat de afzonderlijke afroepopdrachten voor realisatie van specifieke RGG's worden verstrekt vanuit de projectorganisatie van ProRail (afroeper/projectverantwoordelijke). Kan ProRail bevestigen of deze rol- en verantwoordelijkheidsverdeling juist is? Indien dit niet het geval is, verzoeken wij ProRail de betrokken organisatieonderdelen en hun verantwoordelijkheden binnen de raamovereenkomst en de afroepopdrachten nader toe te lichten.	10-9-2026	De door ON geschetste rolverdeling komt in hoofdlijnen overeen met de beoogde werkwijze van de raamovereenkomst. ProRail vervult de rol van opdrachtgever van de raamovereenkomst en is verantwoordelijk voor onder meer contractmanagement, standaardisatie, systeemacceptatie, configuratiebeheer en besluitvorming over doorontwikkeling van het standaardsysteem. De Afroeper verstrekt de deelopdrachten en levert de voor de betreffende deelopdracht benodigde projectspecifieke informatie en ontwerpuitgangspunten aan. De Afroeper is daarnaast verantwoordelijk voor de projectspecifieke werkzaamheden buiten de scope van de raamovereenkomst. ON ondersteunt binnen de raamovereenkomst de verdere standaardisatie, doorontwikkeling, configuratiebeheer en levensduuroptimalisatie van het modulaire systeem conform de aanbestedingsstukken en de contractuele afspraken. De exacte rol- en verantwoordelijkheidsverdeling volgt uit de aanbestedingsstukken en de contractdocumenten. De interne organisatorische inrichting van ProRail maakt geen onderdeel uit van de overeenkomst en kan gedurende de looptijd wijzigen.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
78	NvI-1	Vraag 63	In artikel 5.3 van de Basisovereenkomst is bepaald dat Opdrachtnemer voor Railgebonden Systemen verplicht gebruik maakt van door ProRail gecontracteerde systeemleveranciers. Daarnaast geeft ProRail in antwoord 63 aan dat zij voor deze leveranciers verantwoordelijk is voor het contractmanagement binnen haar eigen contractrelatie en dat Opdrachtnemer niet wordt beoordeeld op prestaties die uitsluitend afhankelijk zijn van partijen buiten haar contractuele invloedssfeer. Tegelijkertijd bevat artikel 9 een boeteregime voor het niet tijdig nakomen van verplichtingen en leverings-verplichtingen. Kan ProRail bevestigen dat Opdrachtnemer geen boete, sanctie of andere contractuele consequentie opgelegd krijgt indien een vertraging of tekortkoming aantoonbaar het gevolg is van een door ProRail voorgeschreven leverancier van Railgebonden Systemen, mits Opdrachtnemer tijdig heeft gehandeld, de voortgang actief heeft gemonitord, risico's vroegtijdig heeft gesignaleerd, ProRail hierover heeft geïnformeerd en aantoonbaar alle redelijkerwijs van haar te verwachten mitigerende maatregelen heeft getroffen? Indien deze interpretatie niet juist is, verzoeken wij ProRail toe te lichten hoe zij de verantwoordelijkheids- en risicoverdeling ziet tussen Opdrachtnemer, ProRail en de door ProRail gecontracteerde leveranciers, mede gelet op het feit dat Opdrachtnemer deze risico's niet één-op-één contractueel kan doorleggen naar leveranciers waarmee zij geen eigen contractuele onderhandelingspositie heeft.	11-9-2026	ProRail kan niet op voorhand uitsluiten of bevestigen welke contractuele gevolgen in een concreet geval aan een vertraging of tekortkoming zijn verbonden. De beoordeling daarvan vindt plaats aan de hand van de relevante contractuele bepalingen en de omstandigheden van het geval. Daarbij geldt dat ProRail, overeenkomstig haar antwoord op vraag 63 in NvI-1, Opdrachtnemer niet zal beoordelen op prestaties die uitsluitend afhankelijk zijn van partijen die zich buiten de contractuele invloedssfeer van Opdrachtnemer bevinden. Opdrachtnemer blijft evenwel verantwoordelijk voor de nakoming van haar eigen verplichtingen, waaronder haar verplichtingen met betrekking tot planning, coördinatie, monitoring, signalering en het treffen van redelijke mitigerende maatregelen. De verantwoordelijkheids- en risicoverdeling zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken blijft daarbij ongewijzigd.	geen
79	Tekeningen HVI module		Onder de HVI-module lopen kabels tussen de HVI en de stationstransformator. Kunnen wij ervan uitgaan dat deze bekabeling onderdeel uitmaakt van de scope van de projectaannemer?	17-9-2026	Ja. De bekabeling tussen de HVI-module en de stationstransformator maakt geen onderdeel uit van de standaardmodule en behoort tot de projectspecifieke aansluiting op locatie. Deze bekabeling maakt derhalve onderdeel uit van de scope van de Afroeper. ON dient uit te gaan van levering van de module conform de aanbestedingsstukken en de daarin opgenomen scopeafbakening.	geen
80	Tekeningen RIV module		Onder de RIV-module lopen kabels tussen de SFO en de SHS. Kunnen wij ervan uitgaan dat deze bekabeling onderdeel uitmaakt van de scope van de projectaannemer?	17-9-2026	Ja. De bekabeling tussen de SFO en de SHS maakt geen onderdeel uit van de standaardmodule en behoort tot de projectspecifieke aansluiting op locatie. Deze bekabeling maakt derhalve onderdeel uit van de scope van de Afroeper. ON dient uit te gaan van levering van de module conform de aanbestedingsstukken en de daarin opgenomen scopeafbakening.	geen
81	Grote modules		Kunt u aangeven wat er van ons wordt verwacht ten aanzien van de PV-installatie? Voor ons is momenteel niet duidelijk welke werkzaamheden, verantwoordelijkheden en eventuele ontwerpverplichtingen met betrekking tot de PV-installatie binnen de scope van deze opdracht vallen. Kunt u verduidelijken welke werkzaamheden door de opdrachtnemer moeten worden uitgevoerd en welke uitgangspunten hierbij gehanteerd moeten worden?	17-9-2026	De PV-installatie zelf maakt geen onderdeel uit van de leveringsscope van ON. Wel dient ON alle in de aanbestedingsstukken voorgeschreven voorzieningen ten behoeve van een toekomstige PV-installatie in de module op te nemen. Hieronder vallen onder meer de benodigde aansluitpunten, doorvoeringen, reserveringen en overige modulegebonden voorzieningen die nodig zijn voor het later aanbrengen en aansluiten van de PV-installatie. Het ontwerp, de levering, montage en aansluiting van de PV-installatie zelf maken onderdeel uit van de projectspecifieke scope van de Afroeper.	geen
82	Alle modules		Op de modules is momenteel buitenverlichting aanwezig. Dient deze gehandhaafd te blijven, of hoeven wij alleen de benodigde voorzieningen aan te brengen zodat de projectaannemer de verlichting later zelf kan aansluiten? Dit is voor ons niet duidelijk, aangezien nog niet bekend is welk type buitenschil rondom het gebouw wordt toegepast. Graag vernemen wij welk uitgangspunt wij hiervoor moeten hanteren.	17-9-2026	De buitenverlichting zelf maakt geen onderdeel uit van de leveringsscope van ON. ON dient wel de benodigde voorzieningen ten behoeve van een toekomstige aansluiting van buitenverlichting in de module op te nemen. Hieronder vallen de benodigde aansluitpunten, bekabeling, doorvoeren, reserveringen en overige modulegebonden voorzieningen tot aan de buitenwand van de module. De keuze, levering en montage van de buitenverlichtingsarmaturen en de verdere aansluiting buiten de module maken onderdeel uit van de projectspecifieke invulling door de Afroeper.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
83	NvI-2	rvt-bestanden	Kan ProRail bevestigen dat de met de tweede Nota van Inlichtingen verstrekte bijlagen 6 t/m 12 (Revit-bestanden) volledig in lijn zijn met de reeds eerder verstrekte aanbestedingsdocumentatie en geen informatie bevatten die afwijkt van of conflicteert met eerder verstrekte gegevens? Indien discrepanties aanwezig zijn, verzoeken wij ProRail deze expliciet te identificeren en aan te geven welke informatie leidend is voor de inschrijving.	17-9-2026	De met de tweede Nota van Inlichtingen verstrekte Revit-bestanden zijn in lijn met de overige aanbestedingsstukken. Deze bestanden maken onderdeel uit van de aanbestedingsdocumentatie en bevatten geen bewust aangebrachte afwijkingen ten opzichte van de reeds verstrekte documenten. De Revit-bestanden konden wegens technische problemen niet gelijktijdig met de oorspronkelijke publicatie van de aanbesteding worden verstrekt en zijn daarom op een later moment beschikbaar gesteld.	geen
84	NvI-1	Vraag 24 en 28	Opdrachtnemer constateert dat de huidige begrotingsopzet ertoe leidt dat diverse kostencomponenten in een beperkt aantal begrotingsregels moeten worden ondergebracht. Hierdoor dreigen deze posten een verzamelbak van kosten te worden, hetgeen niet bijdraagt aan de door ProRail beoogde transparantie en inzichtelijkheid van de kostenopbouw. Is ProRail bereid de begrotingsstructuur te heroverwegen en aanvullende dan wel verder uitgesplitste begrotingsposten op te nemen, zodat zowel inschrijvers als ProRail beschikken over een beter onderscheidend en beter stuurbaar kosteninzicht gedurende de looptijd van de overeenkomst?	17-9-2026	Nee. ProRail ziet geen aanleiding de huidige begrotingsstructuur verder uit te breiden of aanvullende begrotingsposten op te nemen. De aanbiedingsbegroting is bewust ingericht met een beperkt aantal posten ten behoeve van een uniforme beoordeling van de inschrijvingen, een beheersbare contractadministratie en een eenduidige verrekeningssystematiek gedurende de looptijd van de overeenkomst. Zoals reeds aangegeven in de beantwoording van vraag 24 en vraag 28 van Nota van Inlichtingen 1 dienen kosten waarvoor geen afzonderlijke post beschikbaar is, te worden verwerkt in de daarvoor bestemde tarieven en posten van de aanbiedingsbegroting. Het staat ON vrij de eigen kostenstructuur en kostentoerekening intern naar eigen inzicht vorm te geven, mits wordt voldaan aan de eisen, verplichtingen en prestaties uit de aanbestedingsstukken. ProRail onderkent dat dit ertoe kan leiden dat meerdere kostencomponenten binnen één begrotingspost worden opgenomen, maar acht dit passend binnen de gekozen systematiek en ziet daarom geen aanleiding de begrotingsstructuur aan te passen.	geen
85	NvI-1	Vraag 4 en 31	Kan ProRail toelichten hoe zij verwacht dat opdrachtnemers investeren in standaardisatie, optimalisatie en productiecapaciteit, terwijl geen afnamegaranties of minimale volumes worden verstrekt en de overeenkomst tussentijds beëindigd kan worden? Is ProRail van mening dat deze contractuele uitgangspunten voldoende aansluiten bij de door haar beoogde doelstellingen ten aanzien van kostenreductie, continuïteit en het terugverdienen van investeringen?	17-9-2026	ProRail verwijst naar de beantwoording van vraag 31 van Nota van Inlichtingen 1. ProRail is zich ervan bewust dat ON investeringen zal moeten doen ten behoeve van de uitvoering van de raamovereenkomst, waaronder investeringen in productiecapaciteit, processen, kennisontwikkeling en standaardisatie. Bij de inrichting van de raamovereenkomst heeft ProRail hiermee rekening gehouden door onder meer een meerjarige contractduur op te nemen, indicatieve volumes en bestedingsverwachtingen op te nemen en het reeds ontwikkelde modulaire concept inclusief bijbehorende ontwerpinformatie beschikbaar te stellen. De indicatieve volumes zijn daarbij gebaseerd op de ten tijde van de aanbesteding beschikbare langetermijnprognoses, vervangingsopgaven en verwachte behoefte aan modulaire railgebonden gebouwen. Tegelijkertijd blijft gelden dat de overeenkomst geen afnamegarantie kent en dat aan de opgenomen volumes geen rechten kunnen worden ontleend. ProRail acht deze contractuele uitgangspunten passend bij de aard van de opdracht en ziet geen aanleiding de gekozen contractstructuur of risicoverdeling te wijzigen. Het blijft aan ON om bij het opstellen van de inschrijving een eigen afweging te maken ten aanzien van investeringen, risico's en rendement.	geen
86	NvI-1	Vraag 17	Kan ProRail bevestigen dat naast de directe materiaal- en arbeidskosten ook de voor de railgebonden installaties noodzakelijke projectgebonden stafkosten, zoals werkvoorbereiding, inkoop, projectleiding en uitvoeringstoezicht, onderdeel uitmaken van de nacalculatiesystematiek van werkpakket 3.3? Indien deze kosten niet voor nacalculatie in aanmerking komen, verzoeken wij ProRail te verduidelijken hoe inschrijvers deze kosten dienen te begroten, nu de omvang en samenstelling van de railgebonden installaties per deelopdracht vooraf niet eenduidig vaststaan.	17-9-2026	Werkpakket 3.3 wordt afgerekend conform de in de aanbestedingsstukken opgenomen nacalculatiesystematiek. De binnen werkpakket 3.3 opgenomen arbeidskosten worden verrekend op basis van de overeengekomen functionaristarieven en de daadwerkelijk benodigde uren voor de betreffende Deelopdracht. Het staat ON vrij om projectgebonden stafkosten, zoals werkvoorbereiding, projectleiding, uitvoeringstoezicht en vergelijkbare ondersteunende activiteiten, te verdisconteren in de overeengekomen tarieven van de betreffende functionarissen. Voor inkoopactiviteiten geldt hetgeen hierover specifiek in de aanbestedingsstukken is opgenomen. Voor zover hiervoor afzonderlijke vergoedingen of verrekeningsafspraken zijn vastgelegd, zijn deze van toepassing. ProRail ziet geen aanleiding om aanvullende kostencategorieën binnen de nacalculatiesystematiek van werkpakket 3.3 op te nemen. De omvang en samenstelling van de railgebonden installaties per Deelopdracht wordt geacht te zijn afgedekt door de combinatie van de overeengekomen functionaristarieven, de nacalculatiesystematiek en de overige financiële bepalingen uit de overeenkomst.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
87	NvI-1	Vraag 54	In het antwoord op deze vraag heeft ProRail aangegeven dat ook zij een zgn. Afroeper kan zijn. Kan ProRail bevestigen dat zij dezelfde verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden gaat dragen, zo ook de ontwerpverantwoordelijkheid draagt zoals die bij Afroepers ligt als zijnde EV-erkend bedrijf? Indien dit het geval is kan ProRail dan ook bevestigen dat de Raamovereenkomst hierin voorziet?	17-9-2026	Ja. Indien ProRail optreedt als Afroeper, vervult ProRail de rol van Afroeper zoals bedoeld in de aanbestedingsstukken en de overeenkomst. De aan de Afroeper toegewezen verantwoordelijkheden en verplichtingen zijn in dat geval ongewijzigd van toepassing. Dit betekent dat de aan de Afroeper opgedragen taken, waaronder het aanleveren van projectspecifieke informatie en ontwerpen, eveneens gelden wanneer ProRail zelf als Afroeper optreedt. De verantwoordelijkheids- en risicoverdeling tussen Afroeper en ON blijft daarbij ongewijzigd zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken en de raamovereenkomst. De raamovereenkomst voorziet reeds in deze systematiek.	geen
88	Format aanbiedingsbegroting		Kan ProRail aangeven welke materialen, componenten en werkzaamheden zijn inbegrepen in de inbouwpakketten voor de HVI-, GVI-, Trafo-, RIV- en ICT-modules (regels 134 t/m 138 van de begroting)? De gevraagde verduidelijking is bedoeld om de demarcatie tussen de diverse begrotingsregels correct vast te stellen en te voorkomen dat onderdelen, leveringen of werkzaamheden tussen de verschillende posten buiten de scope vallen of dubbel worden begroot.	21-9-2026	De Leveringen op basis van de raamovereenkomsten en de inbouwpakketten vormen gezamenlijk de vulling van de module. De opgenomen bedragen voor de inbouwpakketten in de aanbiedingsbegroting zijn indicatief opgenomen ten behoeve van de beoordeling van de aanbieding. Voor werkpakket 3.3 "Vullen van de modules" geldt dat de kosten van de daadwerkelijk geleverde onderdelen worden vergoed tegen kostprijs vermeerderd met de in de overeenkomst vastgelegde opslag van 10%. Arbeidskosten worden vergoed op basis van de daadwerkelijk bestede en aantoonbare uren tegen de overeengekomen tarieven. De exacte samenstelling van de inbouwpakketten kan per afroep verschillen en wordt projectspecifiek bepaald. Aan de in de aanbiedingsbegroting opgenomen bedragen voor de inbouwpakketten kunnen daarom geen rechten worden ontleend ten aanzien van de omvang, samenstelling of aantallen van materialen, componenten en werkzaamheden.	geen
89	Planning aanbesteding	Algemeen	Wij verzoeken de aanbestedende dienst nadrukkelijk om de inschrijftermijn van M-RGG met ca. twee weken te verlengen. De tweede Nota van Inlichtingen wordt in of direct voorafgaand aan de herfstvakantieperiode van de regio's Midden en Zuid verstrekt, waardoor de verwerking daarvan samenvalt met een periode waarin zowel de tenderbezetting als de beschikbaarheid van management en directie voor beoordeling en goedkeuring van de aanbieding zeer beperkt is. Daarmee komt een zorgvuldige toetsing van de aanbieding aan onze interne baselines, risicoafwegingen en besluitvormingsprocessen onder druk te staan. Voor een aanbesteding van deze omvang en strategische betekenis is deze kwaliteitsborging een essentieel onderdeel van het inschrijvingsproces. Wij verzoeken u daarom de inschrijftermijn met ca. twee weken te verlengen, zodat een zorgvuldig voorbereide en integraal getoetste aanbieding mogelijk blijft.	22-9-2026	ProRail heeft het verzoek tot verlenging van de inschrijftermijn in overweging genomen en besloten de uiterste datum voor het indienen van inschrijvingen te wijzigen van 28 oktober naar **12 november 2026 om 12 uur**. De aangepaste planning wordt gepubliceerd via TenderNed en de planning in de Aanbestedingsleidraad. Voor het overige blijven de aanbestedingsdocumenten en de daarin opgenomen voorwaarden ongewijzigd van kracht.	Aanbestedingsleidraad v1.2 d.d. 25-09-2023 is vervangen door v1.2 met datum 12-10-2026 De planning in de TenderNed omgeving wordt na het verstrekken van de 3e NvI aangepast.

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
90	NvI-1	Vraag 52	In de beantwoording op vraag 52 verwijst ProRail naar de Vraagspecificatie Systeem, Vraagspecificatie Basisdiensten en Vraagspecificatie Afroepdiensten voor afbakening van de contractuele leveringsscope, en dat aan de Ontwerprapportage geen aanvullende leveringsverplichtingen kunnen worden ontleend. In voorgenoemde contractuele aanbestedingsstukken wordt de contractuele leveringsscope echter niet nader omschreven. In artikel 5.2 Vraagspecificatie Systeem wordt de scope van het systeem omschreven, echter is dit beperkt tot een korte omschrijving van de functionele raakvlakken en een eenvoudige schematische weergave. Op deze manier is het voor Inschrijvers niet eenduidig vast te stellen wat de leveringsscope van dit contract behelst. Enkele voorbeelden, maar niet limitatief: - Op basis van ervaring veronderstellen wij dat de laagspanningsverdeelinrichting behoort tot de scope van de Modulegebonden Systemen. Echter is dat feitelijk nergens in de contractdocumenten omschreven. - In artikel 5.2 Vraagspecificatie Systeem is beschreven dat er een functioneel raakvlak is met de zonnepanelen, wat suggereert dat deze niet tot de scope van dit contract behoren. Behoren de omvormers wel of niet tot de scope van dit contract? - Behoort de buitenverlichting tot de scope van dit contract, of wordt dit aangebracht door derden? In de lijst met definities van de Basisovereenkomst zijn de Modulegebonden Systemen omschreven als "o.a. systemen voor verlichting, luchtbehandeling en verwarming, zoals vermeldt in artikel 3.2 Vraagspecificatie Afroepdiensten". In dit artikel zijn deze systemen echter niet nader gespecificeerd. Bovenstaande punten betreffen nadrukkelijk slechts enkele voorbeelden waarvan de leveringsscope niet is opgegeven in de contractdocumenten. Wij verzoeken ProRail om artikel 5.2 Vraagspecificatie Systeem en/of artikel 3.2 Vraagspecificatie Afroepdiensten uit te breiden en aan te vullen zodat Inschrijvers eenduidig kunnen vaststellen welke leveringen wel en niet tot de scope van dit contract behoren.	22-9-2026	ProRail ziet geen aanleiding om artikel 5.2 van de Vraagspecificatie Systeem of artikel 3.2 van de Vraagspecificatie Afroepdiensten aan te passen. De contractuele leveringsscope blijft ongewijzigd zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. Ter verduidelijking van de bestaande scope-afbakening zal ProRail de Ontwerprapportage Modulair Onderstation aanvullen met een nadere demarcatie van de onderdelen, systemen, voorzieningen en functionele raakvlakken. Deze aanvulling dient uitsluitend ter verduidelijking van de bestaande scope en leidt niet tot een wijziging van de contractuele verplichtingen van partijen. Hiertoe is het gegeven antwoord op vraag 54, uit de Nota van Inlichtingen 1, eveneens aangepast zie vraag 48 van deze Nota van Inlichtingen 3.	TN582452 RGG Vraagspecificatie Systeem v1.0 d.d. 16-06-2026 is vervangen door v1.1 met datum 12-10-2026 Raamovereenkomst, Vraagspecificatie Systeem Ontwerprapportage Modulair Onderstation v2.0 d.d. 12-06-2026 is vervangen door v3.0 met datum 12-10-2026
91	TN582452 RGG Basisovereenkomst V1.1	3.4	Welke maximumhoeveelheid is leidend: 270 Systemen in Basisovereenkomst V1.1 of 274 modules in aanbiedingsbegroting V1.1 en NVI-antwoord?	22-9-2026	De in artikel 3.4 van de TN582452 RGG Basisovereenkomst V1.1 opgenomen maximumhoeveelheid van 270 Systemen is leidend. De in de Aanbiedingsbegroting V1.1 en eerdere beantwoording opgenomen hoeveelheid van 274 modules betreft een afronding van de onderliggende prognose. Voor de contractuele begrenzing van de overeenkomst dient te worden uitgegaan van de in de Basisovereenkomst opgenomen maximumhoeveelheid van 270 Systemen.	Nee
92	TN582452 RGG Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities V1.1		In dit document staan onderdelen die niet terugkomen in het document TN582452 RGG ROVK Format aanbiedingsbegroting v1.1 onder andere WP5.4, inkoopadministrateur. Kan Opdrachtgever deze nog toevoegen aan TN582452 RGG ROVK Format aanbiedingsbegroting v1.1?	22-9-2026	Ja. Naar aanleiding van deze constatering is de aanbiedingsbegroting aangepast. De functie Administrateur is vervangen door Inkoopadministrateur, zodat deze aansluit op de functies zoals opgenomen in de TN582452 RGG Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities V1.1.	TN582452 RGG ROVK Format aanbiedingsbegroting v1.1 d.d. 07-09-2026 is vervangen door v1.2 met datum 12-10-2026 Raamovereenkomst, Annex Prijzen, Tarieven en Leveringscondities v1.0 d.d. 16-06-2026 is vervangen door v1.1 met datum 12-10-2026
93	TN582452 RGG Annex Relevante Documenten V1.1		Hier staat een versie datum van de ACP00014-6-v002 van 1-5-2028. Dit is niet juist de versie datum is 01-05-2028	22-9-2026	De constatering is juist. In de TN582452 RGG Annex Relevante Documenten V1.1 is de datumvermelding van ACP00014-6-v002 onjuist weergegeven. De juiste datum luidt 01-05-2018. ProRail zal dit corrigeren in de documentlijst.	Raamovereenkomst, Annex Relevante Documenten v1.1 d.d. 31-08-2026 is

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
94	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail bevestigen dat de verantwoordelijkheid van Gegadigde ten aanzien van door afroeper aangeleverde ontwerpen beperkt blijft tot: a.toetsing op technische integreerbaarheid, b.toetsing op maakbaarheid binnen het geaccepteerde standaardsysteem. En dat Gegadigde niet verantwoordelijk wordt gehouden voor ontwerpkeuzes, berekeningen, uitgangspunten, dimensioneringen en overige ontwerpverantwoordelijkheden die door afroeper zijn opgesteld?	22-9-2026	Zoals opgenomen in de beantwoording van de vragen 43, 44, 51 en 64 van Nota van Inlichtingen 1 blijft de Afroeper verantwoordelijk voor het projectspecifieke ontwerp en de daarin opgenomen ontwerpkeuzes, berekeningen, uitgangspunten en dimensioneringen. ON beoordeelt de door de Afroeper aangeleverde locatiespecifieke informatie, ontwerpen en Railgebonden Systemen op technische integreerbaarheid en maakbaarheid binnen het geaccepteerde standaardsysteem en de standaardmodule. Het uitvoeren van deze beoordelingsactiviteiten leidt niet tot overdracht van de ontwerpverantwoordelijkheid van de Afroeper naar ON. ON dient eventuele geconstateerde strijdigheden, afwijkingen of risico's conform de contractuele procedures te signaleren en te melden. Voor het overige blijven de verantwoordelijkheden van partijen ongewijzigd zoals opgenomen in de overeenkomst en de overige aanbestedingsstukken.	geen
95	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail bevestigen dat het uitvoeren van een integreerbaarheids- en maakbaarheidstoets niet leidt tot overdracht van de ontwerpverantwoordelijkheid van afroeper naar Gegadigde?	22-9-2026	Ja. Het uitvoeren van een toets op technische integreerbaarheid en maakbaarheid binnen het geaccepteerde standaardsysteem leidt niet tot overdracht van de ontwerpverantwoordelijkheid van de Afroeper naar ON. Zoals aangegeven in de beantwoording van vraag 51 van Nota van Inlichtingen 1 blijft de Afroeper verantwoordelijk voor het projectspecifieke ontwerp en de daarin gemaakte keuzes. ON beoordeelt de door de Afroeper aangeleverde locatiespecifieke informatie, ontwerpen en Railgebonden Systemen op technische integreerbaarheid en maakbaarheid binnen het geaccepteerde standaardsysteem en de standaardmodule. Deze beoordelingsactiviteiten wijzigen de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Afroeper en ON niet.	geen
96	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail bevestigen dat van Gegadigde uitsluitend verwacht wordt dat redelijkerwijs herkenbare strijdigheden worden gesignaleerd en dat Gegadigde niet aansprakelijk is voor verborgen ontwerpgebreken in door afroeper aangeleverde ontwerpen en gegevens?	22-9-2026	ProRail kan niet bevestigen dat ON in algemene zin niet aansprakelijk is voor bepaalde categorieën ontwerpgebreken of dat uitsluitend redelijkerwijs herkenbare strijdigheden behoeven te worden gesignaleerd. Zoals aangegeven in de beantwoording van vragen 44, 45, 51 en 64 van Nota van Inlichtingen 1 blijft de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Afroeper, ProRail en ON ongewijzigd zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. ON dient de contractueel voorgeschreven toetsings-, verificatie- en meldingsactiviteiten uit te voeren en eventuele geconstateerde strijdigheden, afwijkingen of risico's conform de contractuele procedures te melden. Van ON wordt niet verwacht dat door Afroeper aangeleverde ontwerpen integraal opnieuw worden ontworpen of integraal opnieuw worden geverifieerd. De verantwoordelijkheden van ON beperken zich tot de werkzaamheden en toetsingen zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken. Voor het overige blijven de contractuele verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden van partijen ongewijzigd van toepassing.	geen
97	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail aangeven welke verificatieactiviteiten exact van Gegadigde worden verwacht ten aanzien van door afroeper aangeleverde ontwerpen? Dient Geagdigde het ontwerp integraal te verifiëren of uitsluitend de raakvlakken met het standaardsysteem?	22-9-2026	Zoals aangegeven in de beantwoording van vragen 43, 44, 51 en 64 van Nota van Inlichtingen 1 wordt van ON verwacht dat de door de Afroeper aangeleverde locatiespecifieke informatie, ontwerpen en railgebonden systemen worden beoordeeld op technische integreerbaarheid en maakbaarheid binnen het geaccepteerde standaardsysteem en de standaardmodule. De verificatieactiviteiten van ON richten zich daarbij op de raakvlakken tussen het projectspecifieke ontwerp van de Afroeper en het door ON geleverde standaardsysteem. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of het aangeleverde ontwerp technisch verenigbaar, integreerbaar en realiseerbaar is binnen de uitgangspunten van het geaccepteerde standaardsysteem. Van ON wordt niet verwacht dat het volledige projectspecifieke ontwerp van de Afroeper integraal opnieuw wordt ontworpen of integraal opnieuw wordt geverifieerd. De verantwoordelijkheidsverdeling tussen Afroeper en ON blijft hierbij ongewijzigd zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken.	geen

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
98	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail exact definiëren wat onder "beoordelen op technische integreerbaarheid" wordt verstaan? Welke onderdelen vallen hier minimaal onder?	22-9-2026	Met technische integreerbaarheid wordt bedoeld het beoordelen of de door de Afroeper aangeleverde locatiespecifieke informatie, ontwerpen en railgebonden systemen technisch verenigbaar zijn met het geaccepteerde standaardsysteem en de standaardmodule. Deze beoordeling richt zich in ieder geval op de technische raakvlakken tussen het projectspecifieke ontwerp en het standaardsysteem, waaronder: - beschikbare ruimte en fysieke inpasbaarheid; - aansluitingen en interfaces tussen systemen; - benodigde doorvoeringen, aansluitpunten en voorzieningen; - verenigbaarheid met de uitgangspunten van de standaardmodule; - verenigbaarheid met de modulegebonden systemen; - realiseerbaarheid van de integratie binnen het geaccepteerde standaardsysteem. De genoemde aspecten vormen geen limitatieve opsomming. De exacte beoordelingsinspanning is afhankelijk van de aard en inhoud van de betreffende Deelopdracht. De beoordeling van technische integreerbaarheid leidt niet tot een wijziging van de verantwoordelijkheidsverdeling zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken.	geen
99	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Indien uit de beoordeling blijkt dat het door afroeper aangeleverde ontwerp niet integreerbaar is binnen het standaardsysteem, vallen de benodigde aanvullende ontwerpwerkzaamheden dan binnen de basisvergoeding, binnen de afroep of onder de wijzigingsprocedure?	22-9-2026	Indien uit de beoordeling blijkt dat het door de Afroeper aangeleverde ontwerp niet technisch integreerbaar of maakbaar is binnen het geaccepteerde standaardsysteem, dient ON dit conform de contractuele procedures te signaleren en te melden. De Afroeper blijft verantwoordelijk voor het projectspecifieke ontwerp en de daarin gemaakte ontwerpkeuzes. Het is aan de Afroeper om de geconstateerde strijdigheid te beoordelen en, indien noodzakelijk, aangepaste projectspecifieke ontwerpinformatie aan te leveren. De werkzaamheden van ON ten aanzien van de beoordeling van technische integreerbaarheid en maakbaarheid blijven onderdeel van de overeenkomst en worden afgehandeld conform de voor de betreffende Deelopdracht overeengekomen prijs- en verrekeningssystematiek. De verantwoordelijkheidsverdeling tussen Afroeper en ON blijft hierbij ongewijzigd.	geen
100	Bijlage bij nota van inlichtingen 1 RGG 2.0	V&A 43, 44, 45, 51 en 64	Kan ProRail bevestigen dat Gegadigde uitsluitend verantwoordelijk is voor wijzigingen die Gegadigde zelf aanbrengt in het geaccepteerde standaardsysteem en niet voor ontwerpkeuzes die reeds aanwezig waren in door ProRail verstrekte referentieontwerpen, BIM-modellen en standaarddocumentatie?	22-9-2026	De vraag gaat uit van een onjuiste veronderstelling. ON brengt niet zelfstandig wijzigingen aan in het geaccepteerde standaardsysteem. Wijzigingen en doorontwikkelingen van het standaardsysteem vinden plaats conform de daarvoor in de aanbestedingsstukken opgenomen procedures. ON kan voorstellen doen voor wijzigingen of doorontwikkeling van het standaardsysteem. Deze voorstellen worden beoordeeld binnen de daarvoor geldende contractuele afspraken. Indien een wijziging wordt geaccepteerd en verwerkt in het geaccepteerde standaardsysteem, maakt deze onderdeel uit van het geaccepteerde standaardsysteem. Voor het overige blijven de verantwoordelijkheden van ProRail, Afroeper en ON ongewijzigd zoals opgenomen in de aanbestedingsstukken.	geen