Nota van Inlichtingen 1

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341

Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Aanbestedingsleidraad	5.3	In paragraaf 5.3 zijn de gunningscriteria opgenomen. Daarin ontbreekt een kwaliteitscriterium waarmee een schone of emissieloze uitvoering van de meetdienst onderscheidend wordt gewaardeerd. Hierdoor heeft een aantoonbaar lagere emissieprestatie van het meetvoertuig en de bijbehorende logistieke activiteiten geen invloed op de rangorde van de inschrijvingen. Dit lijkt niet aan te sluiten bij de doelstellingen van ProRail op het gebied van Schoon en Emissieloos Bouwen, waarbij wordt toegewerkt naar emissieloos bouwen en koplopers worden gestimuleerd om meer emissieloos materieel in te zetten dan contractueel is vereist. Bovendien kunnen op grond van artikel 2.115 van de Aanbestedingswet 2012 milieu- en innovatieve kenmerken worden betrokken bij de bepaling van de beste prijs-kwaliteitverhouding, voor zover deze verband houden met het voorwerp van de opdracht. De emissieprestatie van de meetdienst houdt rechtstreeks verband met de wijze waarop deze dienst gedurende de looptijd van de overeenkomst wordt uitgevoerd. Is ProRail daarom bereid om aan paragraaf 5.3 een afzonderlijk en substantieel gewogen subgunningscriterium Zero Emissie toe te voegen en de beoordelingssystematiek en kwaliteitswaarde hierop aan te passen? Indien ProRail dit niet overneemt, kan ProRail dan toelichten waarom emissieprestatie binnen deze opdracht niet als onderscheidend BPKV-criterium wordt toegepast en op welke andere objectieve, toetsbare en afdwingbare wijze bovencontractuele emissiereductie wordt gestimuleerd?	4-11-2026	ProRail onderschrijft het belang van duurzaam en emissiearm opereren. Voor deze aanbesteding is ervoor gekozen de gunningscriteria te richten op de aspecten die bepalend zijn voor een tijdige validatie en een betrouwbare uitvoering van deze veiligheidskritische meetdienst. ProRail voegt daarom geen afzonderlijk subgunningscriterium voor Zero Emissie toe.	
2	Bijlage 8 (raam)Overeenkomst v1.0	3.3 sub b	Kunt u toelichten waarom hier handmetingen benoemd staan? We kunnen niet herleiden vanuit het dossier dat dit van toepassing is.	4-11-2026	Dit is een omissie en is hersteld	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.1
3	Annex 5	deel C	Om een gelijk speelveld te creëren, kunt u bevestigen dat verkregen meetdata voorafgaand aan de start van de validatiefase niet gebruikt mogen worden voor aantoning van de eisen en als vervanger van de acceptatietest? Anders geformuleerd, kunt u bevestigen dat de huidige contracthouder van deze metingen ook de volledige acceptatietest conform Annex 5.0 deel C dient te doorlopen?	4-11-2026	Ja. Voor alle inschrijvers geldt dezelfde validatie- en acceptatieprocedure. Meetdata die voorafgaand aan de Validatiefase is verkregen, kan niet dienen als vervanging van de voorgeschreven aantoning of de BBMS-acceptatietest. Ook de huidige contracthouder dient de volledige BBMS-acceptatietest conform Vraagspecificatie Annex 5.0 Specificatie aantoning - Deel C BBMS acceptatietest v1.0 te doorlopen.	
4	Annex 5	4.4.4.1	Wat is de definitie van een een rijdraad met een dunne plek?	4-11-2026	Een rijdraad met dunne plekken is een rijdraad die op bepaalde punten significant dunner is dan het gemiddelde van de draad voor en achter dat punt.	
5	Annex 5	4.4.4.1	Hoe kan gegadigde bepalen of een stuk spoor wat in een plan wordt opgenomen om te berijden dunne plekken in de rijdraad bevat?	4-11-2026	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het selecteren van een passend spoor voor de aantoning. Ter info: Over het algemeen geldt voor het Nederlandse spoor dat hoe dunner de rijdraad gemiddeld is, hoe meer kans dat er dunne plekken aanwezig zijn op deze rijdraad.	
6	Annex 5	4.4.4.1	Wat is de maximale rijdraadhoogte die valt onder de definitie "lage rijdraadhoogte"?	4-11-2026	Een kunstwerk waarbij de rijdraadhoogte lager is dan 5,2m ten opzichte van de bovenkant van het spoor geldt als lage rijdraadhoogte.	
7	Annex 7	2	Betreft de derde bullit. Hierin wordt het indexering berekend met als basis de maand augustus van het voorgaande jaar. Partijen doen hun aanbieding in januari 2027 en de validatiefase komt niet voor indexering in aanmerking. Hiermee start indexering per 1-1-2029. Is het onze juiste interpretatie dat de indexering voor het jaar 2029 berekend wordt op basis van het indexcijfer van augustus 2026? Zo niet, dan graag toelichten hoe de indexering voor 2029 tot stand komt.	4-11-2026	Nee. De indexering per 1 januari 2029 wordt vastgesteld op basis van het indexcijfer van augustus 2028 ten opzichte van augustus 2027, conform de formule in Vraagspecificatie Annex 7.0 Prijzen en Condities v1.0. De indexering wordt immers vastgesteld in 2028 voor toepassing in 2029.	
8	Annex 7	2.1.1	De hier benoemde en te hanteren index 711 is niet representatief voor voor de activiteiten binnen deze overeenkomst. Verzoek daarom om deze te wijzigen naar de index *Cao-lonen, contractuele loonkosten en arbeidsduur; indexcijfers (2020=100) - Bedrijfstakken/branches (SBI 2008): F Bouwnijverheid - Cao-lonen per maand inclusief bijzondere beloningen - Totaal cao-sectoren*	4-11-2026	De indexeringsclausule is aangepast	Vraagspecificatie Annex 7.0 Prijzen en Condities v1.1
9	Aanbestedingsleidraad	3.6	Deze aanbesteding vraagt om een significante investering in tenderkosten, vanwege behoorlijke doorgronding gevraagde eisen en documentatie en mede aangezien de gevraagde EMVI plannen van in totaal 12 paginas max. Het verzoek daarom om alsnog een tendervergoeding van € 50.000 beschikbaar te stellen.	4-11-2026	ProRail neemt het verzoek niet over. Het opstellen van een inschrijving behoort tot het normale ondernemersrisico van deelname aan een aanbestedingsprocedure. ProRail acht de uitvraag, mede gelet op de aard, omvang en looptijd van de opdracht, proportioneel en ziet daarom geen aanleiding een inschrijfvergoeding beschikbaar te stellen	
10	Annex 1 Statement of Work v7.1	H1	Voor de validatiefase wordt hier verwezen naar annex 5.0 t/m 5.2. In het dossier is alleen annex 5.0 deel A, B en C aanwezig. Kunt u hier de juiste referentie maken of de aanvullende annexen leveren?	4-11-2026	De referentie in Annex 1.0, pagina 3 wordt aangepast met een verwijzing naar annex 5.0 deel A t/m C.	Annex 1.0

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
11	Annex 1 Statement of Work v7.1		Betreffende afbeelding 1, processchema hoofdproces "meten en datalevering": de start van de uitvoeringsovereenkomst start met processtap 1. In februari 2029 vindt dus conform dit schema de voorbereiding van het meetjaar plaats. Met erna de opvolgende processtappen. Welk tijdschema heeft opdrachtgever voor ogen voor de processtappen 1 t/m 5 vanaf februari 2029? Met als extra toelichting, cf paragraaf 3.1 start de voorbereiding meetjaar voorafgaand aan het jaar waarin er werkelijk gemeten wordt. Hiermee zouden de meetritten voor het eerst pas in 2030 plaatsvinden.	4-11-2026	Over Annex 1.0 Statement of Work wordt in hoofdstuk 3 expliciet vermeld dat het processchema uitsluitend de volgordelijkheid van de deelprocessen weergeeft en niet als tijdslijn dient te worden gelezen. Parallele uitvoering van deelprocessen is realistisch. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het uitwerken van de planning van de deelprocessen. Daarbij dient Opdrachtnemer rekening te houden met de in Annex 3.0 Producten opgenomen uiterste leverdata en de samenhang tussen de verschillende deelprocessen. Ten aanzien van de start van de uitvoeringsfase geldt dat vanaf het eerste uitvoeringsjaar meetritten worden uitgevoerd. Opdrachtnemer dient de voorbereiding en planning van de deelprocessen zodanig in te richten dat aan de contractuele verplichtingen vanaf het eerste uitvoeringsjaar kan worden voldaan.	
12	Annex 3	2.1 2.2	In de lijn met bovenstaande vraag. Hier worden termijnen benoemd van X-2 jaar voor bijvoorbeeld het leveren van de meetpakketten door opdrachtgever en de toets op de maakbaarheid daarvan door opdrachtnemer. Indien er in 2029 of 2030 al metingen uitgevoerd moeten worden, dienen door opdrachtnemer al in 2027 of 2028 activiteiten gedaan te worden conform deze annex paragraven. En dat terwijl de uitvoeringsovereenkomst pas start in februari 2029. Kan ProRail toelichten hoe ze dit zien?	4-11-2026	De raamovereenkomst is hierop aangepast, zie artikel 5.2. Voorbereidende werkzaamheden kunnen worden verrekend in de Validatiefase wanneer capaciteitsaanvraag is ingediend. Verrekening vindt plaats conform de post "Organisatie per meetdag" in de aanbiedingsbegroting.	Raamovereenkomst
13	Annex 4.0.3	5.2	In versie 0.9 wordt verwezen naar product 2.2.2 uit Annex 3. Moet dit niet 2.2.3 zijn?	4-11-2026		Annex 4.0.3
14	Annex 4.0.3	5.2	Voor versie 0.9 staat het uitgifte moment hier als 01-09 X - 2, In Annex 3.0 staat beschreven onder product 2.2.3 (paragraaf 2.2) 1 juli van X-2. Wat is juist?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 83	Annex 4.0.3
15	Annex 3	2.2.3 2.2.5	Voor de meetpakketten staan termijn van X-2 jaar. Wanneer moet het eerste meetpakket in de uitvoeringsfase operationeel gemeten worden?	4-11-2026	Zie ook het antwoord op vraag 18 waarin de planning is gewijzigd. De Uitvoeringsfase start 1-1-2030. Per deze datum moet Opdrachtnemer in staat zijn operationeel te meten.	Aanbestedingsleiddraad v1.2 Raamovereenkomst v1.1 Annex 1.0 v1.1
16	Aanbestedingsleidraad	6.3	Welke functionarissen / rollen zijn de beoordelaars van de kwaliteitscriteria (de EMVI plannen)?	4-11-2026	Zie hiervoor paragraaf 5.3.4 van de aanbestedingsleidraad	
17	Annex 10.0	6.2	De standaard inhouding van 5% op elke maandfactuur is ongeacht of de opdrachtnemer wel of niet aan de KPI's voldoet. Dit zorgt voor een grote voorfinanciering bij gegadigden. Verzoek om dit percentage te wijzigen in 3%.	4-11-2026	Het verzoek om het percentage te verlagen naar 3% wordt niet gehonoreerd. Het percentage van 5% blijft ongewijzigd. Naar aanleiding van deze vraag past ProRail wel de systematiek van de KPI-verrekening aan. De KPI-scores worden nog steeds gedurende het meetjaar maandelijks vastgesteld, maar niet langer ingehouden op de maandelijkse verrekening. De verrekening van de KPI's zal aan het einde van het jaar via een seperate afrekening plaatsvinden, waarbij Opdrachtnemer gedurende het jaar zelf rekening dient te houden met een mogelijke creditfactuur voor niet behaalde KPI scores. De aangepaste werkwijze wordt verwerkt in Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen en organisatie Baan en BVL.	Annex 10.0
18	Raamovereenkomst	artikel 5	ProRail heeft aangegeven meer concurrentie binnen deze aanbesteding te willen stimuleren. Voor partijen die hiervoor een nieuw meetvoertuig moeten realiseren, moeten binnen de beschikbare termijn achtereenvolgens de bouw, toelating, validatie en acceptatieritten worden doorlopen. Een te korte doorlooptijd kan daarmee een belemmering vormen voor nieuwe toetreders. U stelt hier een termijn van 2 jaar voor de validatiefase, waarbij na 1,5 jaar gestart moet worden met de acceptatietest. Dus de ontwikkeling, bouw en toelating moet binnen 1,5 jaar gereed zijn. In deze 1,5 jaar zijn partijen voor de toelating afhankelijk van overheidsinstantie IL&T met een vaste wettelijke minimale doorlooptijd van 5 maanden. Die doorlooptijd neemt dus al 28% van de 1,5 jaar in beslag. Om andere (nieuwe) partijen voor dit contract een eerlijke en haalbare kans te geven verzoeken we u dan ook om de validatieperiode van 2 jaar te verlengen met 5 maanden, zijnde de minimale wettelijke doorlooptijd IL&T.	4-11-2026	ProRail onderschrijft het belang van een gezonde markt en brede concurrentie. Naar aanleiding van de ontvangen vragen heeft ProRail zowel de aanbestedingsplanning als de termijn voor de Validatiefase verruimd. Zie hiervoor de aangepaste planning en termijnen in de aanbestedingsleidraad, de raamovereenkomst en Annex 1.0.	Aanbestedingsleiddraad v1.2 Raamovereenkomst v1.1 Annex 1.0 v1.1
19	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.0.pdf	Paragraaf 5.2	Indien ProRail de validatiefase beëindigt terwijl Opdrachtnemer aantoonbaar de overeengekomen inspanningen heeft geleverd, welke vergoeding ontvangt Opdrachtnemer dan voor reeds gemaakte en aantoonbare kosten voor voertuig, meetsystemen, software, engineering, toelating en validatie?	4-11-2026	ProRail verduidelijkt artikel 5.2 van de Raamovereenkomst. De mogelijkheid om de Validatiefase te beëindigen zonder vergoeding van schade of kosten ziet op de situatie waarin de Validatie niet tijdig is voltooid als gevolg van een omstandigheid die voor rekening of risico van Opdrachtnemer komt. Artikel 5.2 is hierop aangepast.	
20	Vraagspecificatie Annex 1.0 Statement of Work v1.0.pdf;	Paragraaf 3.5	Kan ProRail verduidelijken hoe de eis om 100% van het meetpakket te meten en 100% van de data te leveren wordt beoordeeld wanneer delen van het meetpakket aantoonbaar niet kunnen worden gemeten door omstandigheden buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer, waaronder het niet beschikbaar zijn van infrastructuur of een benodigd treinpad?	4-11-2026	ProRail heeft aan dat het uitgangspunt 100% van het geaccordeerde meetpakket meten en leveren. In de Annex 1.0, paragraaf 3.5 wordt verwezen naar de afwijkingsmelding wanneer dit uitgangspunt redelijkerwijs onmogelijk blijkt. De uitzondering waar inschrijver op doelt zijn reeds in paragraaf 3.6 van dezelfde annex beschreven als uitvalsredenen 'Oorzaak ProRail'.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
21	Vraagspecificatie Annex 1.0 Statement of Work v1.0.pdf	Paragraaf 3.4 en 3.5.2	Indien een geplande meting niet of niet volledig kan worden uitgevoerd doordat geen geschikt treinpad beschikbaar is of een toegewezen treinpad wordt gewijzigd of ingetrokken, wordt deze situatie dan buiten de prestatie- en KPI-beoordeling van Opdrachtnemer gehouden en worden aantoonbaar gemaakte kosten vergoed?	4-11-2026	De KPI's worden per meetdataset (meetrun), niet per meting (rit, meetpakket) bepaald. Indien een geplande meting niet of niet volledig kan worden uitgevoerd doordat geen geschikt treinpad beschikbaar is of een toegewezen treinpad wordt gewijzigd of ingetrokken, is dit geen onderdeel van de meetrun zelf en wordt dit niet als een KPI-afwijking aangemerkt. Afdekking van het meetpakket wordt door middel van de PRULIA rapportage beheerst. Of in een dergelijke situatie aanspraak bestaat op vergoeding van kosten, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval en de bepalingen van de Overeenkomst.	
22	Raamovereenkomst	3.4	U stelt hier dat de maximale waarde geen afnamegarantie is, kunt u wel aangeven welke minimale hoeveelheid meetdagen gegarandeerd worden? En indien u geen enkele afnamegarantie kan of wil geven, wat is dan tenminste de verwachtte aantal meetdagen / ritten per jaar?	4-11-2026	ProRail zal de Raamovereenkomst in de volgende Nota van Inlichtingen aanpassen. ProRail zal zich gedurende de initiële looptijd van de Raamovereenkomst verplichten tot het verstrekken van Deelopdrachten	
23	Vraagspecificatie Annex 4.0 Levering - Algemeen v1.0.pdf		Wanneer een gedeelte van het meetpakket opnieuw moet worden gemeten, onder welke omstandigheden wordt de herstelrit afzonderlijk vergoed? Kan ProRail daarbij onderscheid maken tussen herstel als gevolg van een tekortkoming van Opdrachtnemer en hermeting als gevolg van een oorzaak buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer?	4-11-2026	Indien een hermeting het gevolg is van een tekortkoming binnen de invloedsfeer van Opdrachtnemer, komen de kosten daarvan voor rekening van Opdrachtnemer. In annex 1.0, 3.6 en in annex 3.0 deel B 4 is beschreven wanneer Opdrachtnemer zich kan beroepen op uitval in de inwinning met oorzaak ProRail. Uitval nadat inwinning plaatsvond wordt verondersteld in de dataverwerking te zijn ontstaan en valt binnen de invloedsfeer van Opdrachtnemer. Indien Opdrachtnemer van mening is dat uitval toch het gevolg is van een oorzaak buiten zijn invloedsfeer, dient hij dit te motiveren via de contractueel voorgeschreven afwijkingsprocedure. ProRail beoordeelt of sprake is van een aan ProRail toe te rekenen oorzaak en en of hermeting noodzakelijk is.	
24	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.0.pdf	Artikel 12	Kan ProRail bevestigen dat een BPKV-sanctie uitsluitend wordt toegepast indien het niet realiseren van een aangeboden BPKV-maatregel aantoonbaar aan Opdrachtnemer kan worden toegerekend en dat geen sanctie wordt toegepast wanneer de oorzaak aantoonbaar buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer ligt?	4-11-2026	Artikel 12 komt te vervallen	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.1
25	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.0.pdf & Inkoopvoorwaarden ProRail B.V..pdf	Artikel 12, 13 en 14	Kan ProRail verduidelijken of contractuele boetes, BPKV-sancties, schadevergoedingen en overige financiële remedies cumulatief kunnen worden toegepast en of deze gezamenlijk vallen binnen de contractueel overeengekomen aansprakelijkheidslimieten?	4-11-2026	Artikel 12 komt te vervallen	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.1
26	Vraagspecificatie Annex 2.0 Specificatie - Algemeen v1.0.pdf; Vraagspecificatie Annex 5.0 Specificatie aantoning - Deel A v1.0.pdf		Welke wijzigingen aan voertuig, meetsysteem, hardware, software of algoritmen leiden tot een verplichting tot gehele of gedeeltelijke hervalidatie, wie bepaalt dit en voor wiens rekening komen de daarmee samenhangende kosten en planningsgevolgen?	4-11-2026	Wijzigingen aan het meetvoertuig, meetsystemen, hardware, software of algoritmen die invloed kunnen hebben op de meetresultaten of de aantoning daarvan, kunnen aanleiding zijn tot gehele of gedeeltelijke hernieuwde acceptatietesten en aanpassing van het aantoningsdossier. ProRail en Opdrachtnemer kunnen beide aangeven dat een wijziging mogelijk invloed heeft op de meetresultaten. Bij twijfel wordt dit in het Technisch Overleg beoordeeld. Kosten en gevolgen van de wijziging zijn afhankelijk van de aanleiding voor de wijziging	
27	Vraagspecificatie Annex 4.0 Levering - Algemeen v1.0.pdf; Vraagspecificatie Annex 5.0 Specificatie aantoning - Deel C BBMS acceptatietesten v1.0.pdf		Binnen welke termijn beoordeelt ProRail een aangeleverde dataset en wanneer wordt een levering geacht te zijn geaccepteerd indien binnen deze termijn geen afkeur of inhoudelijke reactie is ontvangen?	4-11-2026	De Overeenkomst bevat geen vaste beoordelingstermijn waarbinnen ProRail een levering moet accepteren of afkeuren. Een levering wordt uitsluitend geacht te zijn geaccepteerd nadat ProRail deze expliciet heeft vrijgegeven dan wel geaccepteerd overeenkomstig de daarvoor beschreven processen. Het uitblijven van een reactie leidt niet tot stilzwijgende acceptatie.	
28	Vraagspecificatie Annex 7.0 Prijzen en Condities v1.0.pdf	Paragraaf 2 en 2.1	Is ProRail bereid indexering toe te passen op de validatievergoeding wanneer de validatiefase door oorzaken buiten de invloedssfeer van Opdrachtnemer langer duurt?	4-11-2026	Nee, ProRail is daartoe niet bereid	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
29	Vraagspecificatie Annex 16.0 Cybersecurity v1.0.pdf		Kan ProRail verduidelijken welke systemen, verbindingen en onderaannemers onder de cybersecurityverplichtingen vallen, welke incidentmeldtermijnen gelden en hoe aansprakelijkheid en kosten worden verdeeld bij een cyberincident of dataverlies dat niet aantoonbaar aan Opdrachtnemer kan worden toegerekend?	4-11-2026	De cybersecurityverplichtingen zijn van toepassing op alle systemen die door Opdrachtnemer en eventuele onderaannemers worden ingezet voor de uitvoering van de opdracht en waarmee gegevens van ProRail worden verwerkt, opgeslagen, verzonden of beschikbaar gesteld. Dit omvat tevens alle netwerkverbindingen waarmee toegang wordt verkregen tot systemen van ProRail of waarover gegevens van of naar ProRail worden uitgewisseld. De verplichtingen gelden eveneens voor alle onderaannemers die werkzaamheden uitvoeren binnen de scope van deze aanbesteding. Ten aanzien van incidentmeldingen geldt dat beveiligingsincidenten onverwijld, en uiterlijk binnen 24 uur nadat deze zijn vastgesteld, aan ProRail moeten worden gemeld. Voor aansprakelijkheid geldt de overeengekomen risicoverdeling. Opdrachtnemer is aansprakelijk voor schade als gevolg van een aan hem, zijn personeel of door hem ingeschakelde derden toe te rekenen tekortkoming. Indien een cyberincident of dataverlies niet aan Opdrachtnemer kan worden toegerekend, bestaat op grond daarvan geen aansprakelijkheid van Opdrachtnemer.	
30	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting		Wat is de definitie van een meetdag?	4-11-2026	Zie paragraaf 3.4.2. van Annex 1.0	
31	Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting		Hoe wordt een meetdag geteld wanneer een meetrit over twee kalenderdagen doorloopt?	4-11-2026	Een meetdag die twee kalenderdagen omvat, maar binnen de gestelde periode van 9 uur blijft wordt dit als één meetdag geteld.	
32	Vraagspecificatie Annex 2.2.1 Specificatie - BVL - Rijdraadligging v1.0.pdf	Paragraaf 3.2.1 en 3.2.2	Kan ProRail bevestigen of de jaarlijkse meting met pantograaf op en de jaarlijkse meting met pantograaf neer in afzonderlijke meetritten mogen of moeten worden uitgevoerd?	4-11-2026	Het is in beginsel toegestaan om beide metingen in 1 meetrun uit te voeren, mits beide meetsystemen meerdere baklengtes van elkaar verwijderd opgesteld staan zodat de dynamische meting de statische niet beïnvloedt.	
33	Vraagspecificatie Annex 2.2.1 Specificatie - BVL - Rijdraadligging v1.0.pdf	Paragraaf 3.2.1 en 3.2.2	Eventueel vervolg op vorige vraag, kunnen we hieruit concluderen dat elk segment jaarlijks twee keer gemeten dient te worden?	4-11-2026	Gezien het antwoord op vraag 32 is het voor de meting van de rijdraadligging in beginsel niet verplicht om elk segment 2 keer te meten. ProRail wijst er op dat voor de meeste andere datasets van deze raamovereenkomst de meeste segmenten wel 2 of meer keer gemeten dienen te worden.	
34	Vraagspecificatie Annex 2.2.1 Specificatie - BVL - Rijdraadligging v1.0.pdf; Vraagspecificatie Annex 2.2.3 Specificatie - BVL - Pantograafcontact v1.0.pdf	Annex 2.2.1, Paragraaf 3.2, 3.3 en 4.2; Annex 2.2.3, Paragraaf 3.2, 3.3 en 4.2	Kan ProRail uitputtend aangeven onder welke technische en infrastructurele omstandigheden een meting als niet valide of niet uitvoerbaar wordt beschouwd en bevestigen dat dergelijke aantoonbare situaties niet worden aangemerkt als uitval of tekortkoming van Opdrachtnemer?	4-11-2026	Voor de datasets is in paragraaf 4.4 per parameter(groep) onder 'Toepasbaarheid' aangegeven of er structurele situaties zijn waardoor geen (valide) meetgegevens geleverd kunnen worden. Als hier 'Geen uitzonderingen' vermeld staat, zijn die niet aanwezig voor die parameter(groep). Paragraaf 3.2 van Annex 2.0 beschrijft daarnaast aan welke volledigheidseisen voldaan moet worden en hoe omgegaan dient te worden met uitval.	
35	Vraagspecificatie Annex 2.2.4 Specificatie - BVL - Rijdraaddikte v1.0.pdf	Paragraaf 4.2.1 t/m 4.2.3	Kan ProRail verduidelijken hoe de meetprestatie en volledigheid worden beoordeeld op locaties met meerdere rijdraden, kruisende rijdraden, wisselende rijdraadconfiguraties of situaties waarin een individuele rijdraad tijdelijk buiten het technische meetbereik valt?	4-11-2026	In het validatieproces worden de meetprestaties per meetkanaal beoordeeld ten opzichte van de gestelde eisen aan kwaliteit en volledigheid. Deze beoordeling gebeurd dmv rekenkundige toetsen en visuele inspectie.	
36	Annex 1	3.2	Kan ProRail een voorbeeld verstrekken van een (fictief) jaarmeetpakket zodat gegadigden beter inzicht krijgen in de scope en activiteiten van de deelprocessen	4-11-2026	ProRail zal een voorbeeld jaarmeetpakket voor de parameter SPGEOM verstrekken ten behoeve van scope bepaling.	Voorbeeld jaarmeetpakket
37	Annex 7.0	3.1	In de 2e alinea wordt voor de aanbiedingsbegroting verwezen naar Annex 7.0.1. Bedoelt u hiermee annex 5.1 van de aanbestedingsleidraad?	4-11-2026	De door inschrijver ingevulde Annex 5.1 Aanbiedingsbegroting zal na gunning aan het contractdossier worden toegevoegd en krijgt dan de benaming Annex 7.0.1	
38	Annex 7.0	4.3	Bij uitval door toedoen van ProRail worden kosten vergoed tenzij de uitval dusdanig tijdig bekend is dat de ON de rit redelijkerwijs kan herplannen zonder significante extra kosten. De term dusdanig tijdig is niet SMART, verzoek om dit te specificeren.	4-11-2026	Het SMART maken van de termijn (van bijvoorbeeld 1 week) is niet in het voordeel van Opdrachtnemer, ProRail past het principe van redelijkheid en billijkheid toe. Met *dusdanig tijdig* wordt in 4.3 bedoeld dat Opdrachtnemer geen claim kan maken op volledige vergoeding van inzet kosten wegens uitval ProRail wanneer de uitval bekend was (of had kunnen zijn) op een moment waarop Opdrachtnemer binnen haar reguliere proces van bijsturen op de planning kon anticiperen op de uitval. In zo'n geval kan alleen een claim ten aanzien van herplankosten worden ingediend.	
39	Vraagspecificatie Annex 2.1.5 Specificatie - Baan - Baanbeeld v1.0	Paragraaf 4.3.5	De eis om zowel vooruit als achteruit baanbeeld op te nemen is bij een getrokken meetvoertuig technisch moeilijker realiseerbaar. Hierdoor kan deze eis onbedoeld bepaalde voertuigconfiguraties bevoordelen. Kan ProRail de eis daarom functioneel formuleren, waarbij de kwaliteit en beschikbaarheid van het baanbeeld centraal staan en verschillende voertuigconcepten gelijkwaardig kunnen worden aangeboden?	4-11-2026	Naar aanleiding van de vraag is een wijziging van de eis doorgevoerd.	Annex 2.1.5 Annex 4.1.5

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
40	Vraagspecificatie Annex 16.0 Cybersecurity v1.0	Pagina 5	Kan ProRail verduidelijken wat onder “additionele gegevens” wordt verstaan wanneer een meetsysteem technisch meer gegevens registreert dan strikt noodzakelijk voor de gevraagde dataproducten, en of dergelijke gegevens mogen worden ingewonnen mits deze niet aan ProRail worden geleverd?	4-11-2026	Onder additionele gegevens worden gegevens verstaan die niet benodigd zijn voor het contractueel overeengekomen dataproduct, maar die desondanks door het meetsysteem worden geregistreerd. Het inwinnen van dergelijke additionele gegevens is niet toegestaan. ProRail is eigenaar van alle gegevens die in het kader van de uitvoering van de opdracht worden ingewonnen. Indien gegevens worden verzameld, moeten deze derhalve ook aan ProRail kunnen worden geleverd. Voor het verzamelen van additionele gegevens geldt dat hiervoor voorafgaande schriftelijke toestemming van ProRail is vereist.	
41	Vraagspecificatie Annex 16.0 Cybersecurity v1.1	Pagina 6	Kan ProRail verduidelijken welke eisen gelden voor het aantoonbaar vernietigen van gegevens in back-ups en cloudomgevingen, waarbij gegevens onderdeel kunnen zijn van reguliere back-up- en retentiecycli?	4-11-2026	Gegevens dienen uit de actieve omgeving te worden verwijderd. Indien gegevens onderdeel zijn van reguliere back-up- en retentieprocessen, mogen deze conform de geldende retentiecyclus worden verwijderd. Op verzoek van ProRail dient Opdrachtnemer aantoonbaar te maken dat de gegevens overeenkomstig de gehanteerde verwijderings-, back-up- en retentieprocessen definitief zijn vernietigd.	
42	Annex 2.1.1 t/m 2.1.6 en Annex 2.2.1 t.m 2.2.4		In deze annexen wordt gesteld: *De maximale meetsnelheid waarbij de metingen valide zijn is minstens 120 km/h* . Is in afwijking hierop een maximale meetsnelheid van 100 km/h ook akkoord? Indien Prorail vasthoud aan deze eis: Hoe moet deze eis worden aangetoond indien maximale rijsnelheid 100km/h is? (wel wordt voldaan aan eis art 3.3.1 in Annex 2.0 Specificatie parameters – Algemeen: "De maximale rijsnelheid van de voertuigcombinatie is minimaal 100 km/uur").	4-11-2026	Voor het meetgebied bij snelheden tussen 100 en 120 km/u mag met een andere manier dan een veldtest worden aangetoond dat wordt voldaan.	
43	Annex 2.1.1 t/m 2.1.6 en Annex 2.2.1 t.m 2.2.4		In aanvulling op bovenstaande vraag, indien uw antwoord is dat de eis van 120 km/h blijft staan, kunt u dan ook bevestigen dat met een niet aangetoonde snelheid van 120 km/h er niet een gevalideerd systeem is en dat dit hiermee automatisch leidt tot het niet tot stand komen van de uitvoeringsovereenkomst?	4-11-2026	Zie antwoord op vraag 42	
44	Raamovereenkomst	13.1 ROK en 30	Artikel 13.1 van de Raamovereenkomst en artikel 30 van de Inkoopvoorwaarden kunnen ertoe leiden dat Opdrachtnemer aansprakelijk is voor schade die niet in redelijke verhouding staat tot de aard, omvang en waarde van de onderhavige opdracht en de door Opdrachtnemer verrichte prestatie. Met name aansprakelijkheid voor indirecte schade en gevolgschade kan bij deze meet- en datadiensten leiden tot een moeilijk voorzienbare en beheersbare exposure, terwijl deze schade niet noodzakelijkerwijs samenhangt met de waarde van de betreffende Deelopdracht. In het licht van de voorschrijfen de Gids Proportionaliteit, op grond waarvan risico’s dienen te worden toegedeeld aan de partij die deze het beste kan beheersen of beïnvloeden en aansprakelijkheid op passende wijze dient te worden gelimiteerd, verzoeken wij ProRail artikel 13.1 van de Raamovereenkomst en artikel 30 van de inkoopvoorwaarden zodanig aan te passen dat: a. de totale aansprakelijkheid van Opdrachtnemer wordt beperkt tot de waarde van de Deelopdracht waarop de schade betrekking heeft; en b. aansprakelijkheid voor indirecte schade en gevolgschade, waaronder in ieder geval gederfde winst, gemiste besparingen en bedrijfsstagnatieschade uit te sluiten (mede gezien het feit dat dergelijke schade in de huidige markt niet te verzekeren is)? Is ProRail hiertoe, of tot een ander proportioneel alternatief bereid? Zo nee, kan ProRail motiveren waarom deze aansprakelijkheids- en risicoverdeling, gelet op de aard, omvang en waarde van de opdracht en de daadwerkelijk door ProRail gelopen risico’s, proportioneel wordt geacht?	4-11-2026	ProRail honoreert uw verzoek niet. ProRail is niet bereid de aansprakelijkheid te beperken tot de waarde van de afzonderlijke Deelopdracht, omdat schade als gevolg van een tekortkoming bij meet- en datadiensten de waarde van die Deelopdracht kan overstijgen. Evenmin wordt een afzonderlijke uitsluiting voor indirecte of gevolgschade opgenomen. Voor de aansprakelijkheidsverplichtingen sluit ProRail aan bij de wettelijke regeling van het Burgerlijk Wetboek. Daarbij maakt ProRail geen onderscheid tussen verschillende schadecategorieën. ProRail heeft ervoor gekozen de omvang van de aansprakelijkheid te beperken, zoals vastgelegd in artikel 13 van de Raamovereenkomst en 30.1 van de Inkoopvoorwaarden. Die begrenzing biedt vooraf duidelijkheid over de maximale 'exposure'.	
45	Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen en organisatie Baan en BVL v1.0		Kan Opdrachtgever bevestigen dat één feitelijke tekortkoming of oorzaak zonder zelfstandige normschending niet meerdere KPI’s negatief beïnvloedt, waaronder Tijdig–Compleet, Compleet–Correct en Spreiding–Verschuiving? Toelichting: Een tijdig aangeleverde dataset die onvolledig blijkt, zou niet tevens negatief moeten scoren op KPI Tijdig.	4-11-2026	ProRail bevestigt dat één feitelijke tekortkoming niet meerdere KPI's negatief beïnvloedt. Wel is het mogelijk dat binnen dezelfde meetrun levering meer dan één feitelijke tekortkoming voorkomt waardoor alsnog meerdere KPI's geraakt worden. Voorbeeld: Een incomplete meetrun kan daarnaast een kwalitatief mankementen vertonen in hetgeen wat wel geleverd is, waardoor zowel KPI 2 Compleetheid als KPI 3 Correctheid geraakt worden.	
46	Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen en organisatie Baan en BVL v1.0		Indien meetgegevens binnen de geldende termijn zijn ingediend, maar later onvolledig blijken, worden deze dan uitsluitend onder KPI compleet beoordeeld? Zo nee, kan Opdrachtgever toelichten wanneer en waarom dezelfde levering tevens negatief scoort onder KPI op tijd?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 45.	
47	Vraagspecificatie Annex 2.2.1 Specificatie - BVL - Rijdraadligging v1.0	4.2.3	Kan ProRail bevestigen welke bovenleidingsconfiguratie ten grondslag ligt aan eis 4.2.3 (maximaal acht rijdraden), en daarbij aangeven of deze acht uitsluitend contact-/rijdraden betreffen, of dat hieronder ook overige draden en kruisende rijdraden vallen? Tevens verzoeken wij aan te geven of de acht rijdraden gelijktijdig op verschillende hoogtes binnen het volledige gespecificeerde meetbereik kunnen voorkomen.	4-11-2026	Alle maximaal 8 rijdraden die zich in het meetbereik vinden, dienen te worden gemeten. Dit betreft rijdraden die zich tegelijkertijd op verschillende hoogten ergens in het gehele meetbereik kunnen bevinden.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
48	Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen en organisatie Baan en BVL v1.0		Bevestigt Opdrachtgever dat aantoonbaar niet-meetbare kilometers door omstandigheden buiten de invloedssfeer van ON buiten teller en noemer van KPI 2 blijven en niet worden geacht binnen de marge tot 98% te vallen?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 21.	
49	Vraagspecificatie Annex 10.0 Afwijkingen en organisatie Baan en BVL v1.0		Indien logistieke of capaciteitsbeperkingen buiten ON pas na vaststelling van het meetpakket, de deltalijsten of de initiële planning blijken, wordt de referentieplanning voor KPI 4 dan aangepast?	4-11-2026	Nee. KPI 4 toetst de spreiding van de initiële meetplanning en niet de realisatie daarvan (zie KPI 5 voor verschuiving). De initiële meetplanning vormt het uitgangspunt voor de beoordeling van KPI 4 en wordt gedurende de meetperiode niet aangepast. Eventuele logistieke of capaciteitsbeperkingen die zich na vaststelling van de initiële planning voordoen, hebben geen invloed op de referentieplanning voor KPI 4. Beperkingen in beschikbare spoorcapaciteit dienen reeds bij het opstellen van de initiële planning via de deltalijstmeldingen te worden betrokken.	
50	Vraagspecificatie Annex 2.2.1 Rijdraadligging	3.2.1 en 3.2.2	Welke eis stelt Prorail aan afstand (max en min) tussen pantograaf en rijdraadliggingsmeetsysteem? Deze vraag geldt zowel voor een meetpantograaf als voor een pantograaf voor tractie.	4-11-2026	ProRail eist geen minimale afstand tussen de pantograaf en de positie waar de ligging van de rijdraad gemeten wordt. ProRail eist een maximale afstand van 1m tussen de de pantograaf en de positie waar de ligging van de rijdraad gemeten wordt.	
51	Annex 2.1.1 Specificatie parameters Baan-Spoorgeometrie	4.3.1	Er staat: De meetomstandigheden voor deze metingen voldoen aan Ref.S1, NEN-EN 13848-1:2019. Wordt hier in plaats van S1 hier S2 bedoeld?	4-11-2026	Ja dit wordt aangepast naar S2.	Annex 2.1.1
52	Annex 2.1.1 Specificatie parameters Baan-Spoorgeometrie	3.2.2	Wat zijn de criteria voor "nabij een wiel"?	4-11-2026	Eis 3.2.2 komt te vervallen, in eis 3.2.1 wordt een nadere verduidelijking opgenomen.	Annex 2.1.1
53	Annex 7.0: Prijzen en Condities	par. 2.1.2	In de formule voor de Indexberekening Prijzen en tarieven is een Aanpassingsfactor (A) opgenomen. In de verdere toelichtig is niet opgenomen hoe deze factor bepaald wordt. ProRail wordt verzocht om dit nader toe te lichten.	4-11-2026	De aanpassingsfactor is niet van toepassing, zie de aangepassing in Annex 7.0	Annex 7.0
54	Aanbestedingsleidraad	par. 4.5	Bij Eis 4 (Technische bekwaamheid – Ervaring treinmetingen) toont Inschrijver door middel van één tot maximaal drie referentie(s) aan aantoonbare ervaring te hebben met het kwalitatief meten met een meetvoertuig op heavy rail. ProRail wordt verzocht aan te geven of en op welke wijze zij meerwaarde toekent aan meer dan één referentie. Met andere woorden: levert bijvoorbeeld drie referenties meer gunningsvoordeel op dan één referentie?	4-11-2026	Nee. Eis 4 betreft een geschiktheidseis en geen gunningscriterium. Zodra met één of meer referenties aan de gestelde ervaringseis is voldaan, vindt geen nadere waardering plaats. Het indienen van meerdere referenties levert daarom geen voordeel op bij de beoordeling van de inschrijving.	
55	Annex 2.0	par. 2.1 - Referenties	Bij [Ref.A1] wordt verwezen naar "'Regeling indienststelling Spoorvoertuigen', Bijlage 1, www.wetten.overheid.nl, 5-3-2012". Gegadigde constateert dat deze regeling sinds 2020 is opgevolgd door een nieuwe Regeling https://wetten.overheid.nl/BWBR0043393/2026-01-01/0). ProRail wordt verzocht de verwijzing aan te passen naar de actuele wet- en regelgeving.	4-11-2026	De constatering is terecht, de verwijzing wordt aangepast	Annex 2.0
56	Annex 2.1.1	par. 2.1 - Referenties	Bij [Ref.S1] wordt verwezen naar "IHS00001-1 v002; Instandhoudingspecificaties Spoor". Gegadigde constateert dat deze versie sinds 1 sept. 2025 is opgevolgd door een nieuwe versie (v003). ProRail wordt verzocht de verwijzing aan te passen naar de actuele documenten.	4-11-2026	Dit is inderdaad een fout en dient v003 te zijn.	Annex 2.1.1
57	Annex 1.0	par. 3.1.1	Bij de activiteit "Jaaropdracht uitgeven op basis van offerte Opdrachtnemer." wordt verwezen naar "Inkoopwijzer" voor wat betreft de Eisen aan het product of proces. ProRail wordt verzocht dit document te delen met Gegadigde.	4-11-2026	Verwijzing is verouderd en zal uit het document verwijderd worden	Annex 1.0
58	Annex 1.0 vs. Annex 3.0	par. 3.6 vs. hfdst 4	In par. 3.6 van Annex 1.0 is een opsomming opgenomen met 'Oorzaak ProRail' (3sts). In Hoofdstuk 4 van Annex 3.0 is eveneens een opsomming opgenomen met 'Oorzaak ProRail' (5sts). Echter, beide opsommingen zijn niet gelijk. ProRail wordt verzocht beide opsommmingen identiek te maken, danwel toe te lichten waarom zij er voor gekozen heeft om in Annex 1.0 een beperktere opsomming op te nemen.	4-11-2026	De opsommingen zijn bewust niet identiek. Annex 1.0 ziet op uitval tijdens de uitvoering van meetritten. Annex 3.0 ziet op de logistieke planning van het meetproces als geheel en bevat daarom aanvullend het niet tijdig of niet juist ontvangen van meetpakketten en referentiesystemen als 'Oorzaak ProRail'.	
59	Annex 3.0	hfdst 4 nr. 3	In Hoofdstuk 4 van Annex 3.0 is een opsomming opgenomen met 'Oorzaak ProRail', waarbij bij nr. 3 wordt aangegeven "voor zover het een redelijk verzoek betrof". ProRail wordt verzocht toe te lichten wat zij hiermee bedoeld, ook in het licht van de vorige vraag.	4-11-2026	Met "voor zover het een redelijk verzoek betrof" wordt bedoeld dat uitsluitend verzoeken die redelijkerwijs binnen de rol, verantwoordelijkheid en capaciteit van ProRail vallen, als oorzaak aan ProRail kunnen worden toegerekend. Van Opdrachtnemer mag worden verwacht dat deze op basis van zijn deskundigheid zelfstandig passende maatregelen treft voor de logistieke planning en beheersing van voorzienbare planningsknelpunten.	
60	Annex 10.0	par. 6.3.2	Gegadigde heeft geconstateerd dat de berekening van Fictief rekenvoorbeeld 1 naar alle waarschijnlijkheid niet correct is. In de tabel sluit het Eindtotaal van het Percentage op 96,09%, terwijl in de tekst onder de tabel een bedrag is opgenomen van € 98.090. Mogelijkerwijs is in het bedrag abusievelijk het cijfer "8" opgenomen in plaats van het cijfer "6". ProRail wordt verzocht om Fictief rekenvoorbeeld 1 te controleren en waar nodig te corrigeren.	4-11-2026	Uw constatering is correct, het rekenvoorbeeld zal worden gecorrigeerd.	Annex 10.0
61	Annex 10.0	par. 6.3.5	Gegadigde heeft geconstateerd dat de berekening van het Fictief rekenvoorbeeld naar alle waarschijnlijkheid niet correct is. In de tabel sluit het Eindtotaal van het Percentage op 93,91%, terwijl in de tekst onder de tabel een bedrag is opgenomen van € 98.910. Mogelijkerwijs is in het bedrag abusievelijk het cijfer "8" opgenomen in plaats van het cijfer "3". ProRail wordt verzocht om het Fictief rekenvoorbeeld te controleren en waar nodig te corrigeren.	4-11-2026	Uw constatering is correct, het rekenvoorbeeld zal worden gecorrigeerd.	Annex 10.0

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
62	Annex 13.0.1	Paragraaf 1.2.2	Het lijkt erop dat in het V&G-U plan in de risicomatrix per risico moet worden aangegeven welke regelgeving van toepassing is. Soms zijn meerdere (inter)nationale regelgevingen van toepassing. Dit zal een voor de uitvoering moeilijk werkbaar document opleveren. Gegadigde stelt voor om een totaaloverzicht van toegepaste regelgeving (met verwijzingen middels hyperlinks) op te nemen in het plan. ProRail wordt verzocht toestemming te geven ten aanzien van de door Gegadigde voorgestelde werkwijze, dan wel een andere werkbare oplossing te definiëren.	4-11-2026	Ja. De wijze waarop binnen de risicomatrix naar regelgeving wordt verwezen is niet voorgeschreven er wordt gesteld dat deze compleet en per risico herleidbaar moet zijn. Het opnemen van een totaal overzicht in het V&G-U plan met werkende hyperlinks is daarmee een invulling die is toegestaan.	
63	Annex 13.0.1	Hoofdstuk 1.2.2	Het lijkt erop dat in het V&G-U plan in de risicomatrix een compleet overzicht moet worden opgenomen met plaatselijke/lokale regelgeving. Gegadigde is van mening dat dit zeer onoverzichtelijk zal worden voor de uitvoerende medewerkers waarop het V&G-U plan van toepassing is. Gegadigde stelt voor om een totaaloverzicht van toegepaste regelgeving (met verwijzingen middels hyperlinks) op te nemen in het plan. ProRail wordt verzocht toestemming te geven ten aanzien van de door Gegadigde voorgestelde werkwijze, dan wel een andere werkbare oplossing te definiëren.	4-11-2026	Zie antwoordop vraag 62	
64	Annex 13.0.1	par. 1.2.2	In de opsomming onder "Bijzonderheden" 2de bullet op pagina 10 wordt verwezen naar het "handboek machinist". Dit document bestaat vanuit de Europeese regelgeving niet meer en is vervangen door het "Rule Book". ProRail wordt verzocht de Annex op dit aspect aan te passen.	4-11-2026	Annex 13.0.1 betreft een voorbeeld van een V&G-O-plan en niet het definitieve V&G-O-plan dat tijdens de uitvoering van de opdracht van toepassing is. De opmerking wordt meegenomen bij een toekomstige actualisatie van het definitieve V&G-O-plan.	
65	Annex 13.0.1	Hoofdstuk 2	In de uitgangspunten nr. 2 op pagina 14 wordt verwezen naar het "handboek machinist". Dit document bestaat vanuit de Europeese regelgeving niet meer en is vervangen door het "Rule Book". ProRail wordt verzocht de Annex op dit aspect aan te passen.	4-11-2026	zie antwoord op vraag 64.	
66	Annex 5.0 Deel A	Par. 4.4.5	In de eerste zin van par. 4.4.5 wordt verwezen "0" als verwijzing naar dezelfde eisen als bij een uitgebreide veldtest. Deze verwijzing lijkt onjuist. ProRail wordt verzocht de verwijzing te corrigeren.	4-11-2026	0' moet 'paragraaf 4.4.4' worden, annex wordt aangepast	Annex 5.0 Deel A
67	Annex 2.1.6	par. 2.2	[Ref.S2] verwijst naar "NEN-EN 13231-2:2020 Railtoepassingen - Bovenbouw - Aanvaarding van werk - Deel 3: Aanvaarding van herprofileringswerk van spoorstaven in lopend spoor, wissels, kruisingen en compensatie inrichtingen". Gegadigde constateert dat er een mismatch aanwezig is tussen de nummering in de norm "-2" en de omschrijving "Deel 3". Kijkend naar de omschrijving van de norm is waarschijnlijk deel 2 bedoeld. ProRail wordt verzocht deze onduidelijkheid weg te nemen.	4-11-2026	Dit is inderdaad een fout in de Annex en dient deel 2 te zijn.	Annex 2.1.6
68	Annex 2.2.4	par. 3.2	De Annexen 2 (Specificatie parameters) kennen in hoofdstuk 3 (Algemene eisen) een drietal paragrafen, zijnde: 3.1 - Lokalisering van de meetdata; 3.2 - Eisen aan de meting; en 3.3 - Meetsnelheid. Gegadigde heeft geconsteerd dat in Annex 2.2.4 dat par. 3.2 - Eisen aan de meting ontbreekt. ProRail wordt verzocht om deze paragraaf toe te voegen voor de eenduidigheid, zelfs wanneer er geen aanvullende eisen van kracht zijn.	4-11-2026	Voor de leesbaarheid wordt paragraaf 3.2 toegevoegd	Annex 2.2.4
69	Annex 0.0	Hoofdstuk 2	Bij de definitie van "Incident" is omschreven dat het enkel "ongewenste gebeurtenis onder verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer die leidt tot aanpassing van een draaiboek" betreft. Gegadigde vraagt zich af waarom enkel onder verantwoordelijkheid van Opdrachtnemer is benoemd en niet ook die van Opdrachtgever/derden. ProRail wordt verzocht de verwijzing naar wie verantwoordelijkheid draagt bij een dergelijk geval geen onderdeel te laten zijn van de definitie. Indien ProRail niet wenst over te gaan tot deze aanpassing, dan wordt ProRail verzocht om toe te lichten wat de achtergrond is van deze keuze.	4-11-2026	Het antwoord op deze vraag wordt in de tweede Nota van Inlichtingen verstrekt.	
70	Annex 2.0	eis 3.2.11	In eis 3.2.11 wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van [Ref.A2] voor wat betreft kalibratie. Echter, de bepalingen hieraangaande zijn in de NEN-EN 13848-2:2020 [Ref.A2] opgenomen in paragraaf 6.2 (Calibration). ProRail wordt verzocht om de verwijzing aan te passen in eis 3.2.11.	4-11-2026	De constatering is terecht, de verwijzing wordt aangepast	Annex 2.0
71	Annex 2.0	4.3.3	In eis 4.3.3 is gesteld dat bij een sneeuwdiepte in het midden van de dwarsligger van 50 mm of meer een meting niet meer geldig hoeft te zijn. Echter, ook wanneer de sneeuwhoogte (in het midden van de dwarsligger) minder groot is, is het voldoen aan een aantal eisen - met name voor wat betreft het maken van beelden (spoorstaafoppervlaktebeeld en baanbeeld) - niet meer mogelijk. Zodra een object bedekt is met een laag(je) sneeuw (ook minder 50mm) kan het onmogelijk zijn om bruikbare beelden te maken, aangezien in dergelijk geval dwarsliggers, bevestigingsmiddelen, bebording, etc. niet meer (goed) zichtbaar en/of leesbaar zijn. ProRail wordt verzocht de bepaling in eis op dit aspect te nuanceren.	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 74	
72	Annex 0.0	2	Bij de definities in Annex 0.0 wordt gesproken over een "Verborgen profiel", wat zich specifiek richt op de spoorstaaf. Nu zijn er ook andere objecten in de infrastructuur die metingen c.q. maken van beelden onmogelijk maken (denk aan bijvoorbeeld slechte zichtbaarheid door ballastoverschot op dwarsliggers en bevestigingsmiddelen, en aan objecten voor bebording). ProRail wordt verzocht een definitie toe te voegen voor "Verborgen objecten" (alle objecten in of nabij het spoor die het zicht ontnemen op de te meten infra zijn niet voor risico Opdrachtnemer), inclusief doorwerking in hetzij Annex 2.0 of in de specifieke Annexen. Of anders wordt ProRail verzocht aan te geven op basis van welke bepaling is af te leiden dat Opdrachtnemer in dergelijke gevallen niet risico-eigenaar is.	4-11-2026	Annex 0.0 bevat de specifieke definitie van een verborgen profiel waar als gevolg van een permanente infraconstructie het meten van het object vanuit de geëiste specificaties voor de betreffende parameter onmogelijk wordt geacht. De infraconstructie is vanwege haar aard niet meetbaar. De voorbeelden die Inschrijver noemt betreft infraconstructie die in aard wel meetbaar zijn maar waar zich een (incidentele) obstructie in het meetbeeld bevindt. De door Inschrijver genoemde voorbeelden betreffen omstandigheden die onderdeel uitmaken van het daadwerkelijk vastgelegde beeld. Indien het beeld voldoet aan de daarvoor gestelde kwaliteitseisen, voldoet de meting aan de contractuele eisen. Indien Opdrachtnemer van oordeel is dat sprake is van een situatie waardoor structureel niet aan de contractuele eisen kan worden voldaan, dient hiervoor een afwijkingsmelding te worden ingediend.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
73	Annex 1.0	Hoofdstuk 4	ProRail wordt verzocht om 'Code rood', zoals gedefineerd door het KNMI, en voor zover deze gemeld en van toepassing is in het gebied waar de geplande meetrit zou plaatsvinden, op te nemen als uitval 'Oorzaak ProRail'.	4-11-2026	Uw verzoek wordt niet gehonoreerd. Code Rood wordt niet als afzonderlijke uitvalsoorzaak opgenomen. Indien de weersomstandigheden van dien aard zijn dat er sprake is van onwerkbaar weer, dan wordt u als vervoerder vanuit het Centraal Meldpunt Bijsturing en Operationele Zaken (CMBO) geinformeerd. Dit valt onder uitvalsoorzaak: Treindienstleider neemt besluit om het meetvoertuig niet te laten meten .	
74	Annex 2.0	par. 4.3	In par. 4.3 is een opsomming opgenomen van meetomstandigheden wanneer een meting valide zou moeten zijn. Nu zijn er weersomstandigheden - niet toerekenbaar aan Opdrachtnemer - wanneer metingen alsnog niet valide kunnen zijn. Te denken valt hierbij met name aan (zeer)dichte mist, sneeuwval, hevige regenval. ProRail wordt verzocht om ook in dergelijke gevallen metingen als niet valide aan te merken en niet voor risico Opdrachtnemer te laten zijn.	4-11-2026	Annex 2.0 bevat algemene technische eisen aan de metingen. De impact van weersomstandigheden tijdens iinwinning die inschrijver benoemd verschillen per parameter. In de annex van de specifieke parameter kunnen daarom extra uitsluitingen vermeld zijn. Indien extreme weersomstandigheden ertoe leiden dat een meting niet valide kan worden uitgevoerd, dient Opdrachtnemer hiervoor een afwijkingsmelding in. Indien wordt aangetoond dat de oorzaak buiten de invloedsfeer van Opdrachtnemer ligt (dus niet het gevolg van een ongevalideerde beperking in het meetsysteem) , wordt deze als ‘Oorzaak ProRail’ geclassificeerd.	
75	Annex 2.0	par. 4.3	In par. 4.3 is een opsomming opgenomen van meetomstandigheden wanneer een meting valide zou moeten zijn. Nu zijn er weersomstandigheden - niet toerekenbaar aan Opdrachtnemer - wanneer metingen alsnog niet valide kunnen zijn. Te denken valt hierbij met name aan sneeuw-/ijsklompen in wissels of rijp en ijzel op bovenleiding. ProRail wordt verzocht om ook in dergelijke gevallen metingen als niet valide aan te merken en niet voor risico Opdrachtnemer te laten zijn.	4-11-2026	Annex 2.0 bevat algemene technische eisen aan de metingen. De impact van weersomstandigheden tijdens in de verwerking van de data die inschrijver benoemd verschillen per parameter. In de annex van de specifieke parameter kunnen daarom extra uitsluitingen vermeld zijn. Indien extreme weersomstandigheden ertoe leiden dat een meting niet valide kan worden aangeleverd, dient Opdrachtnemer hiervoor een afwijkingsmelding in. Indien wordt aangetoond dat de oorzaak buiten de invloedsfeer van Opdrachtnemer ligt (dus niet het gevolg van een ongevalideerde beperking in het meetsysteem) , wordt deze als ‘Oorzaak ProRail’ geclassificeerd.	
76	Annex 2.0	par. 4.3	In par. 4.3 is een opsomming opgenomen van meetomstandigheden wanneer een meting valide zou moeten zijn. Nu zijn er situaties mogelijk alg gevolg van de slechte conditie van de infrastructuur (o.a. slechte lassen, slechte kwaliteit spoorconstructie, dichte/houtige begroeiing e.d.) - niet toerekenbaar aan Opdrachtnemer - wanneer metingen alsnog niet valide kunnen zijn. ProRail wordt verzocht om ook in dergelijke gevallen metingen als niet valide aan te merken en niet voor risico Opdrachtnemer te laten zijn. Mag Gegadigde ervan uitgaan dat wanneer een meting wordt dat van Opdrachtnemer geen valide metingen worden vereist?	4-11-2026	Annex 2.0 bevat algemene technische eisen aan de metingen. De invloed van infra conditions tijdens in de inwinning en/of dataverwerking die inschrijver benoemd verschillen per parameter. In de annex van de specifieke parameter kunnen daarom extra uitsluitingen vermeld zijn. Indien externe omstandigheden ertoe leiden dat een meting niet valide kan worden uitgevoerd en/of aangeleverd, dient Opdrachtnemer hiervoor een afwijkingsmelding in. Indien wordt aangetoond dat de oorzaak buiten de invloedsfeer van Opdrachtnemer ligt (dus niet het gevolg van een ongevalideerde beperking in het meetsysteem) wordt deze als ‘Oorzaak ProRail’ geclassificeerd.	
77	Annex 1.0	par. 3.2 en par. 3	In Annex 1.0 wordt drie keer verwezen naar "Annex 4.0.7 Bijlage PvE Deltalijst Meetpakket" (2x bij par. 3.2 Ad 1) en 1x bij de Eisen aan het product/proces bij activiteit "Opstellen van eventuele Deltalijsten."), echter dit document is niet meegeleverd bij de uitvraag. ProRail wordt verzocht deze annex alsnog aan te leveren of de verwijzing te corrigeren.	4-11-2026	Het betreft een foutieve verwijzing die wordt gecorrigeerd. Het betreft Vraagspecificatie Annex 4.0.5 Bijlage PvE Deltalijst Meetpakket	Annex 1.0
78	Annex 4.0	6.2	Voor de werkbaarheid van het bestand voor Opdrachtnemer verzoekt Gegadige een kleine aanvulling van de Inhoud bestand van Meet-dataset Meetrun. ProRail wordt verzocht toe te staan dat er een extra kolom (extra regel in tabel 3) wordt toegevoegd voor de generieke definitie van de data sets, zijnde: [11, Unique Identifier Supplier, Getal, -, Nee, Ja;Ja, '-']. Graag ontvangt Gegadigde hiervan de bevestiging van ProRail.	4-11-2026	Uw verzoek wordt niet gehonoreerd. De structuur, kolomvolgorde en inhoud van de BBMS-leverbestanden zijn voorgeschreven en maken onderdeel uit van de vastgestelde leveringsmethodiek. Het toevoegen van een extra kolom aan de meetdataset is daarom niet toegestaan. Daarnaast is reeds voorzien in een unieke identificatie van de meetrun middels het veld Meetrunnr.	
79	Annex 2.0 en Annex 4.0		In de paragrafen 4.5 van de Annexen 2.1.1 t/m 2.2.4 en de paragrafen 4.3 van de Annexen 4.1.1 t/m 4.2.4 is de Bemonsteringsafstand gedefinieerd veelal als een nominale waarde. Is het Gegadigde toegestaan om de bemonsteringsafstand te verkleinen (leidt tot meer metingen) en zoja onder welke voorwaarden?	4-11-2026	Het is niet toegestaan de bemonsteringsafstand te verkleinen. De bemonsteringsafstand heeft veelal een vaste waarde ivm de verwerking in de systemen van ProRail.	
80	Annex 2.1.5 Annex 4.1.5		Definitie met betrekking het opnemen en leveren van voor- en achteruit camerabeelden (Baanbeelden) lijkt niet sluitend te zijn. ProRail wordt verzocht te verduidelijken wat zij bedoeld wordt met 'Op' en 'Af' (Annex 4.1.5) in relatie tot 'Vooruit' en 'Achteruit' (Annex 2.1.5)? Ditzelfde geldt ook voor het Bovenleidingsbeeld (Annex 2.2.2 vs. Annex 4.2.2)	4-11-2026	Op' en 'Af' hebben betrekking op opnamerichting in relatie tot de richting van het segment. 'Vooruit' en 'Achteruit' geven aan of de beelden in de rijrichting van het voertuig zijn opgenomen, of tegengesteld aan de richting van het voertuig.	
81	Aanbestedingsleidraad	5.3.2	Bij de omschrijving van G2c (Onbeschikbaarheid van machinisten en planningsconflicten) is door ProRail het risico planningsconflicten als kritiek gedefinieerd. Betreft dit conflicten in de planning van materieel, personeel of dienstregelingen, ofwel een combinatie van voornoemde oorzaken. ProRail wordt verzocht dit te verduidelijken.	4-11-2026	Met planningsconflicten wordt gedoeld op conflicten ten aanzien van de inzet van de meettrein binnen de dienstregeling. G2c is hierop aangepast	aanbestedingsleidraad v1.2
82	Aanbestedingsleidraad	5.3.2	Bij de omschrijving van G2c (Onbeschikbaarheid van machinisten en planningsconflicten) is door ProRail het risico op onbeschikbaarheid van machinisten als kritiek gedefinieerd. Echter, ook de (on)beschikbaarheid van ander bedienend personeel op de trein kan leiden tot het niet kunnen uitvoeren van de meting. ProRail wordt verzocht aan te geven of het enkel (on)beschikbaarheid van machinisten betreft, of dat het risico breder beschouwd dient te worden op al het bediend personeel in de meettrein.	4-11-2026	G2c is gewijzigd in "bedienend personeel van de meettrein".	aanbestedingsleidraad v1.2

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
83	Annex 3.0	3.1.3	In de lopende contracten voor meetdiensten is - in verband met een verhoogde prioritering van de meettreinen bij de verdeling van de capaciteit - de tijdslijn voor het aanleveren van het optimale rittenplan vervroegd naar 15 februari X-1. In nummer 3.1.3 van Annex 3.0 wordt de oude tijdslijn nog opgenomen ("Uiterlijk 31 maart van het jaar voorafgaand aan het meetjaar"). Gegadigde verzoekt ProRail te bevestigen dat 15 februari X-1 de juiste datum is.	4-11-2026	Prorail bevestigt dat de tijdslijn voor het aanleveren van het optimale rittenplan vervroegd is in verband met een verhoogde prioritering van de meettreinen bij de verdeling van de capaciteit. De nieuwe deadline is 1 februari X-1, voorafgaande deadlines die hier mee samenhangen worden ook vervroegd.	Annex 3.0 en Annex 4.0.3
84	Bijlage 8	9.2	Could you please explain how the calculation of the lowest possible costs is done? Zou u kunnen uitleggen hoe de berekening van de laagst mogelijke kosten tot stand komt?	21-10-2026	De vaststelling van de daadwerkelijk laagst mogelijke reële kosten is afhankelijk van de aard en omstandigheden van de betreffende wijziging en kan daarom niet op voorhand nader worden gespecificeerd.	
85	Annex 3	art. 25.1	With reference to Clause 25.1 of the Terms and Conditions of Purchase, we understand that the provision concerns the granting of rights related to intellectual property. Considering that rights such as disclosure, reproduction and modification of the supplied documents may have implications for the execution of the Contract, would ProRail be willing to reconsider the scope of the licence, limiting it to what is strictly necessary for the use of such intellectual property? Met verwijzing naar artikel 25.1 van de Inkoopvoorwaarden begrijpen wij dat deze bepaling betrekking heeft op het verlenen van rechten op intellectueel eigendom. Aangezien rechten zoals het openbaar maken, verveelvoudigen en wijzigen van de verstrekte documenten gevolgen kunnen hebben voor de uitvoering van de Overeenkomst, willen wij vragen of ProRail bereid is de reikwijdte van de licentie te heroverwegen en deze te beperken tot wat strikt noodzakelijk is voor het gebruik van het betreffende intellectuele eigendom?	21-10-2026	ProRail is niet bereid de reikwijdte van de in artikel 25.1 opgenomen licentie te beperken. De daarin opgenomen gebruiksrechten dienen ertoe ProRail in staat te stellen de betreffende documenten en overige resultaten te gebruiken overeenkomstig de doeleinden waarvoor deze in het kader van de Overeenkomst worden verstrekt, waaronder mede het beheer en verdere gebruik daarvan. ProRail acht de in artikel 25.1 opgenomen rechten daarvoor passend en handhaaft de bepaling.	
86	Annex 3	art. 26.4	Concerning the release of source code, is it foreseen the need to receive the source code for the execution of this Agreement or is this provision not applicable in this case? This circumstance is not clear, taken into account the fact that in the Framework Agreement the event of release of the source code is not envisaged Could you please send us the template of the Escrow Agreement you refer to in this clause? Wat betreft de vrijgave van de broncode: is het de bedoeling dat de broncode in het kader van de uitvoering van deze Overeenkomst wordt verstrekt, of is deze bepaling in dit geval niet van toepassing? Dit is onduidelijk, zeker gezien het feit dat in de Raamovereenkomst geen voorziening is getroffen voor de vrijgave van de broncode. Zou u ons het model van de Escrow-overeenkomst, waarnaar in dit artikel wordt verwezen, kunnen toesturen?	21-10-2026	Artikel 26.4. is niet van toepassing in dit geval. ProRail vraagt niet om de broncode van enige Programmatuur.	
87	Bijlage 8	art. 11.1	Could you please specify if, relating to IPRights this clause implicitly excludes the Background IP? Kunt u specificeren of deze clausule, met betrekking tot intellectuele-eigendomsrechten, de achtergrond-IP impliciet uitsluit?	21-10-2026	Artikel 11.1 ziet uitsluitend op de rechten en aanspraken op de Data als bedoeld in de Overeenkomst. Intellectuele-eigendomsrechten van Opdrachtnemer die reeds vóór het aangaan van de Overeenkomst bestonden en die niet kwalificeren als rechten op de Data, vallen niet onder de in artikel 11.1 bedoelde overdracht.	
88	Annex 3	art. 34.2	Shall this clause be applicable to our contract? Is deze bepaling van toepassing op ons contract?	21-10-2026	Levering van Programmatuur is géén onderdeel van deze overeenkomst. Artikel 34 is dus niet van toepassing.	
89	Bijlage 8	13.1	Could you please evaluate to impose a lower amount concerning liability? Zou u kunnen overwegen om een lager bedrag vast te stellen met betrekking tot de aansprakelijkheid?	21-10-2026	Nee, ProRail is daartoe niet bereid	
90	Annex 3	art. 27.1 + 27.3	With regard to Article 27.3 of the Terms and Conditions of Purchase, considering that ProRail already has other contractual mechanisms available to address situations of non-performance, would ProRail be willing to reconsider the application of this provision? Met betrekking tot artikel 27.3 van de Inkoopvoorwaarden: aangezien ProRail reeds over andere contractuele mechanismen beschikt om situaties van wanprestatie aan te pakken, zou ProRail bereid zijn de toepassing van deze bepaling te heroverwegen?	21-10-2026	Artikel 27.3 is niet van toepassing op overeenkomsten van opdracht. Dat blijkt uit de laatste volzin.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
91	Aanbestedingsleidraad	Section 4.3 of the Tender Guidelines	we kindly request clarification regarding the supporting document required under Section 4.3 of the Tender Guidelines: "A declaration of good conduct relating to tendering, which must not be more than two years old at the time of submitting the tender." As an economic operator established in Italy, we would appreciate confirmation of which documents ProRail considers acceptable as equivalent to the Dutch "Declaration of Good Conduct relating to Tendering (GVA)". In particular, please confirm whether the submission of the following documents would be considered sufficient: Criminal record certificates relating to the company and its legal representatives; + A self-declaration explaining and describing the nature, purpose and legal effect of the submitted Italian documents, and explaining how they relate to the requirement addressed by the Dutch GVA. Could you please confirm whether the above documentation would be considered acceptable as an equivalent means of demonstrating compliance with this requirement? Alternatively, please advise which specific documentation should be provided by foreign tenderers established in Italy to satisfy this requirement. Thank you in advance for your clarification. Wij verzoeken u vriendelijk om verduidelijking met betrekking tot het bewijsstuk dat vereist is onder paragraaf 4.3 van de aanbestedingsrichtlijnen: "Een verklaring van goed gedrag met betrekking tot aanbestedingen, die op het moment van indiening van de inschrijving niet ouder mag zijn dan twee jaar." Als ondernemer gevestigd in Italië vernemen wij graag welke documenten door ProRail worden geaccepteerd als gelijkwaardig aan de Nederlandse "Verklaring van goed gedrag met betrekking tot aanbestedingen (GVA)". Kunt u in het bijzonder bevestigen of het indienen van de volgende documenten als voldoende wordt beschouwd: Uittreksels uit het strafregister met betrekking tot de onderneming en haar wettelijke vertegenwoordigers; + Een eigen verklaring waarin de aard, het doel en het rechtsgevolg van de ingediende Italiaanse documenten worden toegelicht en beschreven, en waarin wordt uitgelegd hoe deze zich verhouden tot het vereiste waar de Nederlandse GVA op ziet. Kunt u bevestigen of de bovengenoemde documentatie wordt geaccepteerd als een gelijkwaardig middel om aan te tonen dat aan dit vereiste wordt voldaan?	21-10-2026	ProRail ziet op voorhand geen aanleiding om te veronderstellen dat de door Inschrijver genoemde Italiaanse documenten niet voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid kunnen worden gebruikt. De definitieve beoordeling vindt plaats op basis van de daadwerkelijk ingediende stukken en de daarbij verstrekte toelichting	
92	TN590341 - EF17 Aankondiging van een opdracht - sectorale richtlijn, standaardregeling 20261006115517	5.1.12 Voorwaarden van de aanbesteding	Could you please confirm whether documents issued in Italian by public authorities or third parties (e.g. company registration documents, tax certificates, criminal record certificates, references and other evidentiary documents) may be submitted together with a simple English translation? Zou u kunnen bevestigen of documenten die in het Italiaans zijn opgesteld door overheidsinstanties of derden (bijv. uittreksels uit het handelsregister, belastingverklaringen, verklaringen omtrent het gedrag, referentiebrieven en andere bewijsstukken) mogen worden ingediend in combinatie met een eenvoudige Engelse vertaling?	21-10-2026	ja, dat is akkoord	
93	Bijlage 8 - (raam)Overeenkomst v1.0 en-GB		With reference to the Framework Agreement, could you please confirm whether tenderers are allowed to propose deviations, amendments or reservations to the contractual provisions of the Framework Agreement Met verwijzing naar de Raamovereenkomst: kunt u bevestigen of het inschrijvers is toegestaan om afwijkingen, wijzigingen of voorbehouden voor te stellen met betrekking tot de contractuele bepalingen van de Raamovereenkomst?	21-10-2026	Eventuele voorstellen voor wijzigingen van de Raamovereenkomst dienen tijdens de vragenronde via de Nota van Inlichtingen te worden ingebracht. Voor zover ProRail aanleiding ziet wijzigingen door te voeren, worden deze via de Nota van Inlichtingen gepubliceerd. Bij indiening van de inschrijving geldt de Raamovereenkomst als definitief en onvoorwaardelijk aanvaard; nadien kunnen geen wijzigingen meer worden voorgesteld of onderhandeld.	
94	Annex 1		In Annex 1, deelprocessen 3 en 4 beschrijft u hoe gekomen wordt tot een planning. Daarin wordt alleen benoemd dat DONNA hiervoor gebruikt wordt, met mogelijke ondersteuning van het Planbureau Meettreinen. In Annex 3, deelprocessen 3, 4 en deel B beschrijft u een ander proces, waaruit wij afleiden dat alle ritten in de BTD-planner moeten worden ingetekend. Kunt u een nadere toelichting geven op hoe deze meetritten ingelegd moeten worden?	4-11-2026	In Annex 1.0 wordt op hoofdlijnen de processen beschreven waar annex 3.0 vervolgens ingaat op bijbehorende producten. Annex 1.0 bevat geen uitputtende beschrijving van alle activiteiten; van diverse werkzaamheden mag worden verwacht dat deze voor Opdrachtnemer vanzelfsprekend zijn. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van het meetprogramma en de bijbehorende logistieke planning. Daarbij wordt verwacht dat Opdrachtnemer: * Optimale logistieke routes ontwerpt; * Spoorcapaciteit voor deze routes via de BTB-planner reserveert; * Rijwegen uitwerkt en vastlegt in DONNA; * Digitale draaiboeken ten behoeve van de uitvoering opstelt. Het Planbureau Meettreinen kan hierbij ondersteunen, maar de verantwoordelijkheid voor de planning en uitvoering ligt bij Opdrachtnemer. In Annex 3.0, Deel B, wordt nader ingegaan op de ondersteuning vanuit het ProRail Planbureau voor Meettreinen.	

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
95	Annex 3		In Annex 3, deel B, 1.1.3 laatste punt schrijft u dat het Planbureau ervoor zorgt dat de draaiboeken worden ingelegd. Kunt u verder toelichten wat hiermee wordt bedoeld?	4-11-2026	Hiermee wordt bedoeld dat het ProRail Planbureau voor Meettreinen erop toeziet dat de door Opdrachtnemer aangeleverde draaiboeken met de juiste tenaamstelling van Opdrachtnemer in de planningssystemen worden verwerkt.	
96	Annex 3		In Annex 3.0 hoofdstuk 3 beschrijft u de frequenties van de metingen. Zijn deze frequenties al volledig opgenomen in het prijzenblad?	4-11-2026	Het in het prijzenblad opgenomen aantal km's en inzetten is gebaseerd op een fictief te meten scope rekening houdend met de frequenties van de metingen. Zie ook het antwoord vraag 36. ProRail zal ter onderbouwing een representatief voorbeeld meetpakket aanleveren voor de parameter SPGEOM	Voorbeeld jaarmeetpakket
97	Annex 3		In Annex 3.0 hoofdstuk 3 beschrijft u de frequenties van de metingen, 1x, 2x of 4x. Hiermee wordt dus bedoeld dat een specifiek tracé meerdere keren bereden moet worden, waarbij dan 2x of 4x de spoorgeometrie gemeten moet worden, en maar 1x de rijdraaddikte?	4-11-2026	De meetfrequentie wordt per parameter en per tracé vastgesteld in het meetpakket. De in het prijzenblad opgenomen hoeveelheden geven hiervan een indicatie. Daarbij heeft rijdraaddikte metingen een vergelijkbare scope maar een lagere meetfrequentie.	
98	Prijzenblad		Op basis waarvan heeft ProRail het aantal meetdagen in het prijzenblad bepaald?	4-11-2026	Het aantal meetdagen in het prijzenblad betreft een fictief aantal ten behoeve van de prijsvergelijking tussen inschrijvingen. Dit aantal is gebaseerd op ervaringscijfers uit vergelijkbare meetcontracten en de verwachte omvang van de dienstverlening. Aan deze aantallen kunnen geen rechten worden ontleend.	
99	Annex 2		Annex 2.0 paragraaf 3.3 spreekt van een maximale snelheid van minimaal 100km/h. Alle onderliggende annexen (2.x.x) spreken van 120km/h. Van welke snelheid dienen wij uit te gaan?	4-11-2026	De 100 km/u betreft de minimale snelheid die het voertuig moet kunnen rijden, de 120 km/u betreft de minimale snelheid waarbij de meetsystemen valide metingen moeten kunnen uitvoeren. Beide eisen zijn dus geldig	
100	Annex 3		Bevatten de door ProRail opgestelde meetpakketten ook al een indeling van de afzonderlijke meetritten en een planning?	4-11-2026	Nee, Opdrachtnemer maakt de indeling van de ritten en bijbehorende planningen (zie ook Annex 1.0 en 3.0, deelproces 3 en 4)	
101	Algemeen		Hoe dient omgegaan te worden met metingen rondom wissels? Dienen de wissels volledig gemeten te wordne (dus de doorgaande en de afslaande richting)? Hoe ziet ProRail dat in de praktijk gebeuren als dat indienst gemeten moet worden en dus niet de mogelijkheid bestaat om op lage snelheid het wissel in alle richtingen te berijden?	4-11-2026	Opdrachtnemer dient de sporen te meten conform de in de betreffende annexen opgenomen meetbehoefte en specificaties. Hierin staan ook de minimum meetsnelheden gespecificeerd. Er wordt niet van Opdrachtnemer verwacht dat een wissel als object integraal in alle richtingen wordt gemeten, wel dat de bereden tot een wissel behorende sporen worden gemeten.	
102	Algemeen		Is het mogelijk om de meetritten ook overdag uit te voeren als dat past binnen de dienstregeling? Zo ja, heeft ProRail nog een voorkeur voor nacht- of overdag?	4-11-2026	Ja, Opdrachtnemer is vrij zelf haar logistieke planning samen te stellen. ProRail heeft een voorkeur voor een uitvoering met het beste meetresultaat en de minste impact op de beschikbare spoorcapaciteit.	
103	Algemeen		Dienen ook de emplacementen volledig gemeten te worden? Zo ja, hoe zorgt ProRail dat deze emplacementen vrij van materieel zijn?	4-11-2026	Ja, emplacementsporen voor zover door de TDL bedienbaar zijn onderdeel van het meetpakket. Opdrachtnemer dient zelf het de situatie *bezet spoor* te mitigeren door het juist vastleggen van rijwegen en het treffen van maatregelen om de kans op *bezet spoor* te beperken. Bij emplacementen wordt van Opdrachtnemer verwacht dat in de draaiboeken voldoende speling is opgenomen om tijdens de uitvoering kortstondig uit te wijken, dit als maatregel om de kans op bezet spoor te beperken. Indien ondanks een juiste aanvraag een spoor niet gemeten kan worden doordat de aangevraagde rijweg niet wordt toegekend, wordt dit in de afwijkingsmelding als een uitval 'Oorzaak ProRail' bestempeld.	
104	Algemeen		Zitten de HSL en de betuweroute ook in de scope van dit project?	4-11-2026	In scope zijn sporen die in beheer van ProRail zijn. De HSL is op dit moment niet in beheer van ProRail. De naar de HSL toe leidende sporen (RAS-gebieden) zijn wel in beheer van ProRail, evenals de betuweroute.	
105	Annex 2.x.x		Wat is de gedachte van ProRail om ook een maximale minimumsnelheid op te nemen? En waarom verschilt dit per type meting?	4-11-2026	Voor bepaalde metingen is de snelheid waarbij gemeten wordt van invloed op de metingen	
106	Annex 3		De validatie-fase duurt 24 maanden. De operationele uitvoering begint in 2029. Conform Annex 3 wordt al in jaar X-2 begonnen met de voorbereidingen en al in maart X-1 de conceptdraaiboeken ingediend moeten worden. Betekent	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 12	
107	Annex 7		In Annex 7.0 wordt verwezen naar Annex 7.0.1. Deze is echter niet meegestuurd. Kan ProRail deze annex bij de nota toevoegen?	4-11-2026	Zie antwoord vraag 37	
108	Annex 7		Er kan alleen tijdens het uitvoeringsjaar gefactureerd worden. De voorbereidingen beginnen echter al in jaren X-2 en X-1. Wij vragen ProRail om na ieder afgerond deelproces (1 t/m 4) een betaling beschikbaar te stellen.	4-11-2026	Uw verzoek wordt afgewezen. De factureringssystematiek is gebaseerd op uitgevoerde en geaccepteerde meetprestaties. De voorbereidende werkzaamheden maken onderdeel uit van de reguliere uitvoering van de opdracht en worden geacht in de aangeboden tarieven te zijn verdisconteerd. Opdrachtnemer dient bij zijn prijsstelling rekening te houden met de benodigde voorbereidingen voorafgaand aan de uitvoering zelf.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
109	Raamovereenkomst		ProRail is conform de ROK niet verplicht om deelopdrachten te verstrekken. Dit soort projecten vragen echter om investeringen vooraf, die waarschijnlijk de 200k vergoeding uit de validatiefase overstijgen. Als er geen omzetgarantie is of niet een minimaal aantal deelopdrachten daadwerkelijk worden verstrekt, lopen de gegadigden een groot financieel risico. 1. Kan ProRail de vergoeding voor de validatiefase dusdanig maken dat bij succesvolle afronding deze fase kostendekkend is voor de aannemer en/of 2. Kan ProRail een garantie geven op een minimaal aantal deelopdrachten, bij voorkeur 5 (conform de looptijd van de ROK).	4-11-2026	1) De vergoeding voor de Validatiefase blijft een vaste vergoeding bij succesvolle afronding van deze fase. ProRail heeft besloten deze vergoeding te verhogen naar € 300.000. De aanbestedingsdocumenten worden hierop aangepast 2) Zie het antwoord op vraag 22.	aanbestedingsleidraad v1.2
110	Annex 2.2.3		Annex 2.2.3 eis 4.4.1.2: De minimale opdrukkracht kan soms, lokaal, lager zijn de 90N door bv. inkomende draden of andere kortstondige onderbrekingen. Worden dit soort uitzonderingen door ProRail geaccepteerd?	4-11-2026	Met de opdrukkracht bedoelt ProRail de vaste ingesteld kracht die door leverancier aangebracht is op de pantograaf. Deze is onafhankelijk van in welke mate een tegenkracht vanuit de rijdraad aanwezig is.	
111	Raamovereenkomst		Raamovereenkomst BPKV-sanctie: hoe wordt objectief bepaald of de kwaliteitswaarde G1/G2 gehaald is? Wij vragen ProRail daarnaast om eerst Gegadigde de kans te geven om hierin te verbeteren alvorens een sanctie wordt opgelegd.	4-11-2026	Artikel 12 komt te vervallen	
112	Annex 3		Annex 3.0 deelproces 3 eis 4.1.1: er staat beschreven dat dit te leveren is door ON. In Deel B staat dat het Planbureau de jaardienstaanvraag indient. Dus ON levert deze capaciteitsaanvraag op aan het Planbureau. Het Planbureau op haar beurt bij ProRail CapaciteitsManagement?	4-11-2026	Nee, Opdrachtnemer dient haar capaciteitsaanvraag volgens het reguliere proces bij ProRail CapaciteitsManagement in, waar ProRail Planbureau voor Meettreinen een afdeling van is. Deze afdeling heeft een adviserende rol naar Opdrachtnemer bij het tot stand komen van haar capaciteitsaanvraag.	
113	Annex 3		Annex 3.0 deelproces 3 eis 3.1.3: is onze aanname juist dat dit dit rittenplan een overzicht van de uit te voeren ritten omvat, maar de planning van deze ritten nog niet bekend is?	4-11-2026	Correct, eis 3.1.3 verwijst naar een logistiek rittenplan niet naar een tijdsplanning.	
114	Annex 3		Annex 3, deelproces 4 eisen 4.1.1: kan ProRail aangeven hoe deze aanvraag voor capaciteit / jaarplan eruit ziet? Wat moet hierin worden opgenomen?	4-11-2026	De aanvraag voor capaciteit wordt gedaan in de BTD planner. Voor details verwijst ProRail naar de cursus BTD planner, het Leertraject junior dienstregelingplanner en werkafspraken die Opdrachtnemer hierover conform Annex 3.0 deel B 1 zal maken in de samenwerking met ProRail Planbureau voor Meettreinen.	
115	Annex 3		Annex 3, deelproces 4 eisen 4.1.3/4.1.4. Hierin staat dat voor 1 oktober X-1 de capaciteit door ProRail is bevestigd. Hoeveel tijd heeft ProRail hiervoor nodig?	4-11-2026	De periode die valt tussen het aanvragen van de capaciteit, eis 4.1.1 en de toekenning, eis 4.1.3.	
116	Annex 3		Annex 3, deelproces 4 eisen 4.1.3/4.1.4. Is onze conclusie juist dat op dit moment alle meetritten in zowel de BTD-planner als in DONNA zijn vastgelegd voor het komende meetjaar? Is dat ook inclusief alle transportritten?	4-11-2026	Annex 3.0 eisen 4.1.3 en 4.1.4 vereisen slechts de vastlegging van spoorcapaciteit van inzetten die het meetpakket afdekken. Annex 1.0 definieert in deelproces 4 een inzet exclusief aan- en afvoer (transporten) naar start en eindpunt van een meetrit. Het staat Opdrachtnemer wel vrij om transportritten in hetzelfde planningsproces aan te vragen	
117	Annex 7		Annex 7, 2.1.2: Wie of wat bepaalt de aanpassingsfactor in de indexeringsformule?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 53	
118	Annex 7		Annex 7, 2.1.2: Kan ProRail bevestigen dat deze formule toeziet op alle opgegeven prijzen en niet alleen de looncomponent?	4-11-2026	Ja. ProRail bevestigt dat de indexeringsformule in paragraaf 2.1.2 van toepassing is op alle door Opdrachtnemer opgegeven prijzen en niet uitsluitend op de looncomponent	
119	Raamovereenkomst		Raamovereenkomst: kunt u bevestigen dat een deelopdracht de gehele scope van één meetjaar (conform prijzenblad) omvat?	4-11-2026	Ja. ProRail bevestigt dat per meetjaar één deelopdracht wordt verstrekt voor de volledige scope van de voor dat meetjaar vastgestelde meetpakketten. Het prijzenblad vormt hiervoor de basis voor de prijsbepaling en verrekening	
120	Annex 7		Na succesvolle afronding van de validatiefase wordt een vergoeding door ProRail betaald. Buiten dat wij deze vergoeding erg laag vinden, betekent dat ook dat er 24 maanden zonder vergoeding gewerkt wordt. Wij vragen ProRail om bij aanvang van de validatie-fase al een gedeelte van deze vergoeding beschikbaar te stellen.	4-11-2026	ProRail gaat niet akkoord met uw verzoek. De validatievergoeding is gekoppeld aan het succesvol afronden van de validatiefase. Om die reden wordt geen deel van de vergoeding vooraf uitgekeerd. Voor de hoogte van de validatievergoeding wordt verwezen naar het antwoord op vraag 109.	
121	Inkoopvoorwaarden	2.4	“De voorschriften en regelingen van ProRail, toepasselijk op het moment van tot stand komen van de Overeenkomst waarnaar in deze Inkoopvoorwaarden wordt verwezen”. Aangezien de voorschriften en regelingen van Prorail/Overheidsinstanties voortdurend veranderen, is het niet redelijk te verwachten dat de inschrijver mogelijk aansprakelijk kan worden gesteld voor een wijziging die zich heeft voorgedaan nadat hij zijn aanbiedingsdocumenten heeft ingediend. Gelieve een geldigheidsdatum te bevestigen voor de toepasselijke voorschriften en regelingen van ProRail/Overheidsinstanties dat is niet later dan de uiterste datum voor het indienen van een bod.	4-11-2026	ProRail ziet geen aanleiding artikel 2.4 van de Inkoopvoorwaarden aan te passen. Artikel 2.4 bepaalt reeds dat de daarin bedoelde voorschriften en regelingen van ProRail van toepassing zijn zoals deze gelden op het moment van totstandkoming van de Overeenkomst. Indien zich voorafgaand aan de totstandkoming van de Overeenkomst een wijziging voordoet die relevant is voor de voorwaarden waaronder de opdracht wordt uitgevoerd, zal ProRail beoordelen of en in hoeverre deze wijziging gevolgen heeft voor de aanbestedingsprocedure.	
122	Inkoopvoorwaarden	23	Aangezien de raamovereenkomst/deelopdrachten betrekking heeft op een dienst en niet op werkzaamheden, en dat het bedrag van de raamovereenkomst/deelopdrachten niet is vastgelegd, gaat de opdrachtnemer ervan uit dat een bankgarantie niet vereist is. Indien er toch een vorm van garantie vereist is en gezien de aard van de werkzaamheden, stelt de opdrachtnemer voor dat een concerngarantie beter bij de situatie zou passen. Gelieve te bevestigen dat een bankgarantie niet van toepassing is.	4-11-2026	ProRail vraagt in dit geval niet om een bankgarantie.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
123	Inkoopvoorwaarden	21	Onder sectie 21.2 staat er dat; “wijzigingen in loonkosten, prijzen van materialen, rechten en belastingen en welke andere kosten dan ook, al dan niet ten gevolge van gewijzigde wet- of regelgeving, zijn voor rekening van Opdrachtnemer” Deze lijkt in strijd te zijn met de tekst van sectie 39.2 i.v.m. wijzigingen in wetten of overheidsbesluiten, Daar staat; “Indien een en ander consequenties heeft voor de kosten verbonden aan de uitvoering van de Overeenkomst dan treedt voor die kosten art. 6 van deze Inkoopvoorwaarden in werking”. In artikel 39.2 wordt bepaald dat dergelijke wijzigingen (in wet of regelgeving) onder artikel 6 vallen, waardoor het om een wijziging van de overeenkomst gaat en dergelijke wijzigingen voor vergoeding in aanmerking komen. Gelieve te bevestigen dat wijzigingen in wetten of overheidsbesluiten voor rekening en risico van Opdrachtgever komen tenzij Opdrachtnemer die wijzigingen en de gevolgen daarvan voor de Overeenkomst ten tijde van het sluiten van de Overeenkomst redelijkerwijs had kunnen voorzien, in welk geval de betreffende wijzigingen volledig voor rekening en risico van Opdrachtnemer komen.	4-11-2026	Nee, dat kan ProRail niet bevestigen. De genoemde artikelen zijn niet tegenstrijdig. Artikel 39.2 maakt een uitzondering op artikel 21.2. Artikel 39.2 houdt ook niet in dat alle gevolgen van wijzigingen in wet- en regelgeving in beginsel of automatisch voor rekening van ProRail komen. Artikel 39.2 bepaalt dat partijen in dat geval bezien of aanpassing van de overeenkomst noodzakelijk is en dat eventuele kostenconsequenties overeenkomstig artikel 6 worden behandeld. De uiteindelijke allocatie van die kosten is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Indien Opdrachtnemer de wijziging of de gevolgen daarvan ten tijde van het sluiten van de overeenkomst redelijkerwijs had kunnen voorzien, komen deze gevolgen volledig voor rekening en risico van Opdrachtnemer.	
124	Inkoopvoorwaarden	30.1	In AIV 30.1 staat dat ON aansprakelijk is voor schade die ProRail lijdt als gevolg van (…). Er is hier geen uitzondering voor materiële schade en gevolgschade. Dit zou in het uiterste geval kunnen betekenen dat de gevolgschade die geleden wordt door het uitvallen van treinen voor rekening van OG kunnen komen. Dit is een risico dat voor ON niet is te overzien en zou betekenen dat Gegadigde niet kan inschrijven. Wij verzoeken u aansprakelijkheid voor gevolgschade, zoals (maar niet beperkt tot) omzetverlies, vermogensschade, gederfde winst, uit te sluiten.	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 44	
125	Bijlage 7 eigen verklaring		In de eigen verklaring is per abuis een andere aanbesteding benoemd. Kunt u een juiste versie verstrekken?	4-11-2026	Dit is een omissie en is hersteld	Bijlage 7 - Eigen Verklaring Sanctiepakket Rusland v1.1
126	Aanbestedingsleidraad		Gegadigde is verrast door de planning van ProRail. ProRail heeft naar aanleiding van de marktconsultatie eerder dit jaar aangegeven dat het publiceren van een tender van deze omvang niet haalbaar is voor Q3/Q4 2026. Dat is daarna nog door ProRail bevestigd in diverse bijeenkomsten. Wij vragen ProRail om de aanbestedingsdatum daarom 3 maanden uit te stellen en een extra vragenronde in te lassen, zodat er voldoende aandacht en zorg besteed kan worden aan deze tender.	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 18.	
127	Annex 2.1.4		Eis 3.2.1: De pixelgrootte is mede afhankelijk van de voertuigdynamica en is doorgaans niet constant over de afstand van een meetrit. Kan de pixelgrootte/-afstand als een bereik worden opgegeven?	4-11-2026	In 3.2.1 van Annex 2.1.4 wordt hier al in voorzien.	
128	Annex 2.1.4		Eis 3.2.2.1: Heeft deze eis betrekking op de laterale verplaatsing van de spoorstaaf binnen het beeld/de lijnscan?	4-11-2026	Ja	
129	Aanbestedingsleidraad		In paragraaf 2.1 van de Aanbestedingsleidraad is aangegeven dat de Validatiefase een maximale looptijd van twee jaar kent. Artikel 5.2 van de Overeenkomst biedt ProRail echter de mogelijkheid deze termijn tweemaal met maximaal twee maanden te verlengen, waarbij de validatievergoeding per maand met 10% wordt verminderd. Kan ProRail bevestigen dat verlenging en vermindering van de validatievergoeding uitsluitend aan de orde zijn indien de vertraging aantoonbaar aan Opdrachtnemer is toe te rekenen?	4-11-2026	ProRail bevestigt dat de in artikel 5.2 opgenomen vermindering van de validatievergoeding uitsluitend van toepassing is voor zover een overschrijding van de validatietermijn niet het gevolg is van aan ProRail toe te rekenen omstandigheden.	
130	Raamovereenkomst		Gelet op de voor deze opdracht benodigde investeringen verzoeken wij ProRail te verduidelijken welke kosten onder de vergoeding ‘naar redelijkheid en billijkheid van gemaakte kosten’ uit artikel 5.8 en 5.9 vallen. Kan ProRail bevestigen dat hieronder ook aantoonbare, specifiek voor deze Overeenkomst aangegane en nog niet terugverdiende investeringen en niet-vermijdbare verplichtingen vallen?	4-11-2026	ProRail bevestigt dit gedeeltelijk. Artikelen 5.8 en 5.9 zien op gemaakte kosten. Aantoonbare, specifiek voor deze Overeenkomst aangegane en redelijkerwijs niet-vermijdbare verplichtingen kunnen onder de vergoeding van gemaakte kosten naar redelijkheid en billijkheid vallen. Van vergoeding van niet-terugverdiende investeringen als zodanig is geen sprake.	
131	Annex 2	2.0	Eis 4.3.3: deze eis roept diverse vragen op. 1. Wat beoogt ProRail met deze eis te bewerkstelligen? 2. Is sneeuw > 50mm een valide reden om een meetrit te annuleren en daarmee een VTW in te dienen? 3. Alle weersomstandigheden is erg streng. Ook zeer zware neerslag (sneeuwbuien, storm) kan de metingen beïnvloeden. Kunt u daarom ook "exterme weersomstandigheden" toevoegen aan de uitzonderingen?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 74	
132	Annex 3		Annex 3.0 legt een resultaatsgerichte verantwoordelijkheid bij Opdrachtnemer voor tijdige en correcte capaciteitsaanvragen, terwijl de conflictvrije levering vanuit ProRail Planbureau Meettreinen circa twee weken voor uitvoering expliciet als inspanningsverplichting zonder sanctie wordt beschreven. Kan ProRail bevestigen dat uitval, herplanning of extra kosten die aantoonbaar ontstaan doordat de benodigde capaciteit niet of niet tijdig door ProRail beschikbaar wordt gesteld als oorzaak ProRail worden geregistreerd en geen negatieve invloed hebben op de KPI-prestatie van Opdrachtnemer?	4-11-2026	ProRail kan bevestigen dat indien Opdrachtnemer aantoonbaar een tijdige, correcte en realistische capaciteitsaanvraag deed en desondanks de benodigde spoorcapaciteit niet kan verkrijgen dit geen invloed heeft op de KPI-prestatie. Een tijdig en correct ingediende capaciteitsaanvraag leidt niet automatisch tot toekenning van de gevraagde capaciteit. ProRail bevestigt ook dat indien toegekende spoorcapaciteit op een later moment wordt ingetrokken dit geen invloed heeft op de KPI-prestatie, maar dat dit wordt afgehandeld conform hetgeen in Annex 1.0 en 3.0 is beschreven.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341
Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
133	Annex 5		Annex 5.0 Deel A eis 2.5.6 bepaalt dat iedere verificatietest wordt afgesloten met een testlevering aan BBMS en dat reguliere levering pas na akkoord wordt hervat. Geldt deze verplichting daadwerkelijk voor iedere periodieke verificatietest, waaronder dagelijkse en wekelijkse testen? Zo ja, binnen welke maximale termijn geeft ProRail akkoord op deze testlevering en mag Opdrachtnemer gedurende deze beoordeling doorgaan met meten?	4-11-2026	Ja, elke wijziging aan voertuig, meetsysteem, hardware, software of algoritmen leidt tot een hervalidatie inclusief testlevering aan BBMS. Als opdrachtnemer inzichtelijk maakt dat gezien de aard van de wijziging, deze wijziging geen impact heeft op de levering kan ProRail akkoord geven op het achterwege laten van een hervalidatie. ProRail streeft ernaar een testlevering binnen één week te beoordelen. Gedurende deze beoordeling mag Opdrachtnemer metingen uitvoeren. De acceptatie van de daarmee ingewonnen meetdata blijft voor rekening en risico van Opdrachtnemer totdat de testlevering is goedgekeurd.	
134	Annex 5		Annex 5.0 Deel C bepaalt dat de minimumeisen voor de BBMS-acceptatietest, waaronder minimaal 200 km unieke infra binnen 3 tot 5 meetdagen, gelden voor alle datasets. Kan ProRail bevestigen of per dataset afzonderlijk 200 km unieke infra moet worden geleverd, of dat één meetcampagne van minimaal 200 km mag worden gebruikt om meerdere datasets gelijktijdig te valideren?	4-11-2026	De minimumeisen hebben betrekking op de acceptatietest als geheel. Uitgangspunt is dat tijdens de acceptatietest alle metingen worden verzameld en geleverd die onderdeel uitmaken van het overeengekomen testpakket. Het is daarmee toegestaan om binnen één acceptatietest meerdere datasets gelijktijdig aan te tonen, mits wordt voldaan aan de gestelde minimumeisen voor de acceptatietest. Opdrachtnemer doet hiervoor een voorstel in het acceptatietestplan	
135	Annex 7		Annex 7.0 paragraaf 3.1 bepaalt dat de Vaste Kilometerprijs is gebaseerd op 85 inzetten per jaar en 14.022 km Baan respectievelijk 9.363 km Bovenleiding. Kan ProRail bevestigen dat wanneer het werkelijke jaarlijkse volume of het aantal inzetten substantieel lager is dan deze uitgangspunten door oorzaken die niet aan Opdrachtnemer zijn toe te rekenen, een herziening van de Vaste Kilometerprijs plaatsvindt om de aantoonbare vaste inzet- en beschikbaarheidskosten te compenseren?	4-11-2026	ProRail honoreert uw verzoek niet. De Overeenkomst voorziet niet in een herziening van de Vaste Kilometerprijs op basis van afwijkingen in het aantal inzetten of het aantal kilometers. Zie ook het antwoord op vraag 136.	
136	Annex 7		In 5.1.1 wordt de opbouw van de factuur besproken. Hierin wordt alleen de km-prijs in opgenomen. Op welke wijze dient OG de kosten gerelateerd aan de meetdagen in te dienen bij ProRail?	4-11-2026	Op basis van tabel 1, 2 en 3 van de aanbiedingsbegroting wordt in tabel 4 van de aanbiedingsbegroting de prijs per kilometer per meetparameter berekend. De prijzen in tabel 4 zijn leidend voor de in te dienen factuur / verrekening van de gemeten kilometers. Het aantal verwachtte inzetten en kilometers wordt in de jaarofferte gezamenlijk vastgesteld.	
137	Prijzenblad		Bevatten de opgegeven 85 meetdagen van ProRail ook een aantal "reserve-dagen" waarop in uitzonderlijke gevallen / bij uitval opnieuw gemeten kan worden? Of verwacht ProRail dat Gegadigde dit in de prijs verwerkt heeft?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 98. In de inschatting zijn geen reservedagen opgenomen.	
138	Aanbestedingsleidraad		In de gunningscriteria wordt niet besproken over duurzaamheid. Wat is hier de achterliggende reden achter? Kan duurzaamheid als onderdeel van uitvoering nog beoordeeld worden?	4-11-2026	Zie het antwoord op vraag 1.	
139	Aanbestedingsleidraad		Mag in de EMVI beantwoording de volgorde van de genoemde onderwerpen aangepast worden als dat de leesbaarheid ten goede komt?	4-11-2026	Nee, Inschrijvers dienen hun beantwoording te structureren conform de in de vraagstelling opgenomen onderdelen. Een per onderdeel afzonderlijk uitgewerkt antwoord is dus verplicht.	
140	Algemeen		Hoe groot acht ProRail de kans dat er metingen veranderen in de toekomst. Bijvoorbeeld het aanpassen van de gestelde eisen, toevoegen van metingen, veranderen van frequentie, etc.? Hoe wordt hier vervolgens mee omgegaan binnen de prijsvorming?	4-11-2026	ProRail kan op dit moment niet inschatten in welke mate gedurende de looptijd van de Overeenkomst wijzigingen in de gevraagde metingen zullen optreden. Indien dergelijke wijzigingen zich voordoen, worden deze afgehandeld conform de bepalingen van de Overeenkomst. Eventuele gevolgen voor de uitvoering en prijsvorming worden daarbij beoordeeld.	
141	Algemeen		Als aanvulling op de vragen betreffende de vergoedingen en omzetgarantie: De kosten voor de eerste twee jaar (validatiefase) voor opstarten van het project, verkrijgen van juiste hardware en software, het samenbouwen, uitvoeren van de benodigde veldtesten en het voorbereiden van het eerste meetjaar overstijgen ruimschoots de vergoeding van 200k vanuit ProRail. Tegelijkertijd is er geen omzetgarantie of een garantie op meerdere deelopdrachten. Deze investeringen vooraf doen draagt dus een groot risico met zich mee. De investeringen verdisconteren in een meetjaar is, gezien het ontbreken van een omzetgarantie, niet mogelijk. Wij zijn benieuwd hoe ProRail aankijkt naar dit dilemma en of er binnen deze tender nog de mogelijkheid bestaat om dit risico goed te verdelen tussen OG en ON. Als oplossingrichtingen denken wij - een garantie op een aantal deelopdrachten waarin de investering kan worden terugverdiend en een lagere prijs voor resterende deelopdrachten (dit moeten wij al apart opgeven aan het prijzenblad, dus de enige toevoeging is wat ons betreft een minimum aantal deelopdrachten) - een constructie dat bij succesvolle afronding van de validatiefase de investering door ProRail aan gegadigde wordt betaald. - een combinatie van bovenstaande (deels betaling door ProRail, het resterende bedrag op de meetcampagnes)		Zie het antwoord op vraag 109.	

ProRail

Project: Landelijk - Metingen relatieve spoorgeometrie en kwaliteit bovenleiding TN590341

Datum 18-nov-26

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
142	Algemeen		De benodigde investeringen en het huidige betaalschema (waarbij pas betaald wordt na 2 jaar (validatiefase) en de eerste metingen), zorgen voor een erg negatieve cashflow tot de eerste significante betalingen. Wij vragen ProRail met klem om het betaalschema te herzien, zodat de cashflow gunstiger wordt.		ProRail honoreert uw verzoek niet. Voor de validatiefase wordt verwezen naar het antwoord op vraag 109.	
143	Aanbestedingsleidraad		Gezien de omvang van de tender en een aantal essentiële vragen over de contractvoorwaarden vragen wij ProRail om een korte dialoog in te passen als onderdeel van een volgende NVI-ronde.		ProRail honoreert uw verzoek niet. De aanbestedingsprocedure voorziet in de mogelijkheid om vragen te stellen via de Nota van Inlichtingen. Hiermee wordt geborgd dat verstrekte informatie gelijktijdig en op gelijke wijze beschikbaar komt voor alle geïnteresseerde partijen. Een aanvullende dialoogronde over de aanbestedingsstukken en contractvoorwaarden past niet binnen deze procedure. Specifieke vragen met een commercieel vertrouwelijk karakter kunnen overeenkomstig de Aanbestedingsleidraad via individuele inlichtingen worden voorgelegd.	