

Van
Inkoopteam Waarneming VWH

Datum
17 April 2023

Onderwerp
Vragen en antwoorden Marktdag 15 februari 2023

Hieronder een opsomming van de vragen en antwoorden gesteld tijdens de marktdag die 15 februari jl. heeft plaatsgevonden, alsmede een opsomming van vragen (en antwoorden) die nadien per e-mail zijn ingediend.

- Vraag:** Is tijdschema definitief?
Antwoord: De start van de aanbesteding wordt gepland in Q2 2023, deze planning is nog aan verandering onderhevig afhankelijk van onder andere bestuurlijke goedkeuring.
- Vraag:** Zijn er beperkingen voor de apparatuur wat betreft maatvoering door de bestaande portalen en welke informatie komt er beschikbaar over de portalen?
Antwoord: Alle informatie over portalen zal binnen de gunningsfase van de aanbesteding versterkt worden. Geometrie van de portalen kan leiden tot bepaalde beperkingen. Samenwerking met de wegbeheerder over de bestaande systemen vindt plaats om vast te stellen wanneer en hoe leveranciers toegang krijgen.
- Vraag:** Worden in-pavement sensoren ook toegestaan als alternatief voor de Portalen?
Antwoord: We zullen deze waarschijnlijk niet accepteren en werken met Portalen. Dit zullen we altijd in samenspraak moeten doen met de wegbeheerder.
- Vraag:** Welk type meetsystemen gaat u gebruiken? Wanneer is een kilometer een geregistreerde kilometer? Welke goedkeuringen en bewijsstukken zijn vereist? Welke certificering is vereist?
Antwoord: Dit valt buiten de scope van deze aanbesteding
- Vraag:** Het is moeilijk vast te stellen of een Vrachtwagen 3.500 ton is, mede doordat sommige vrachtwagens voor meer of minder geregistreerd staan. Hoe wordt dit dus vastgesteld en wordt de vehicle database hiervoor geraadpleegd?
Antwoord: De Wn leverancier zal hiertoe gebruik moeten maken van de waargenomen gegevens ondersteund met gegevens uit bestaande voertuig databases.
- Vraag:** Op de portalen kan het lastig zijn om de apparatuur voor goede prestaties te positioneren. Mogen leveranciers de op de portalen reeds aanwezige apparatuur daartoe verplaatsen?
Antwoord: Dit is niet de verwachting. Op basis van de huidige inzichten is zou het mogelijk moeten zijn om de apparatuur voor de waarneming op de portalen te plaatsen



zonder dat reeds bestaande apparatuur daartoe verplaatst zouden moeten worden. Inschrijvers worden gevraagd om via innovatieve oplossingen de wegkantapparatuur voor de waarneming zo te kunnen plaatsen dat bovenstaande geen issue is.

7. Vraag: Het is uitdagend om de apparatuur naast de bebording op de huidige portalen te plaatsen:

- Wat voor en hoeveel ruimte wordt gereserveerd voor het ophangen?
- Is er regelgeving die ons beperkt in het ophangen van de apparatuur?
- Mogen we extra voorzieningen aanbrengen om de apparatuur op te hangen?

Antwoord:

- Vraag 1: Er wordt vanuit gegaan dat de ruimte die op de portalen aanwezig is het mogelijk moet maken de apparatuur op te hangen.
- Vraag 2: Er zijn onder meer beperkingen wat betreft de minimale doorrijhoogte onder de portalen.
- Vraag 3: Er wordt vanuit gegaan dat opdrachtnemer waar nodig bepaalde constructies aan de portalen mag monteren, maar tijdens de aanbesteding zal hier nadere informatie over worden verstrekt.

8. Vraag: Zijn er eisen aan de snelheid van de datalevering en welke KPI's gaan jullie hanteren voor het systeem?

Antwoord: We werken met gebruikelijke KPI's. We doen dit op basis van zogenaamde Waterval van prestatie indicatoren: Beschikbaarheid, Detectiegraad, Classificatie en "false positives".

9. Vraag: Hanteert RDW verschillende KPI's voor verschillende Waarneming locaties?

Antwoord: We hebben locaties die meer vrachtverkeer waarnemen dan andere locaties. Op dit moment proberen we deze belangrijke locaties vast te stellen en stemmen we daarop de KPI's af. Nadere informatie hierover volgt in de aanbesteding.

10. Vraag: Is er een overzicht van de relevante Gegevensstromen?

Antwoord: Zie de presentatie uit het middagdeel van de marktdag.

11. Vraag: Zijn verlengingen van de looptijd in de overeenkomst eenzijdig door RDW af te roepen?

Antwoord: Ja, op dit moment wordt dat wel zo voorzien.

12. Vraag: In hoeverre is het de bedoeling dat systemen bij het einde van de overeenkomst overdraagbaar zijn? De overdracht van broncodes is namelijk lastig bij een "off the shelf" product.

Antwoord: We willen zo veel mogelijk zekerheid dat het systeem overgedragen kan worden. Naar verwachting wordt dit een onderwerp voor de dialoofase van de aanbesteding.



13. Vraag: Is er een certificering nodig in overeenstemming met ISO 15288?

Antwoord: Niet op ISO 15288. Naar verwachting wordt wel in de tijd beoordeeld of Odrachtnemer het gewenst volwassenheidsniveau voor de processen die onderdeel zijn van de ISO15288 behaald. -

14. Vragen:

- De overdracht van IP/IE is niet gebruikelijk en kan een probleem zijn. Wat is hier de bedoeling van?
- Worden er stroom/elektriciteitspunten ter beschikking gesteld? Zullen deze beschikbaar zijn vóór gunning van de overeenkomst?
- Worden alle stukken uitsluitend in het Nederlands verstrekt kunnen de stukken ook in het Engels worden aangeboden om discussie te voorkomen?

Antwoord:

- Het wordt onderkend dat dit een aandachtspunt is welke gedurende de aanbesteding nader zal worden afgestemd.
- Ja, vooralsnog wordt gewerkt vanuit de hypothese dat de portalen beschikken over eigen elektriciteitspunten voor de waarnemingsdienstverlening.
- Nederlands is de aanbestedingstaal. Het aanbestedingsdossier zal ook in het Engels worden aangeboden ter informatie.

15. Vraag: Wat zijn eisen die aan de opdrachtnemer worden gesteld met betrekking tot beveiliging en continuïteit?

Antwoord: Bij het contract worden managementspecificaties als bijlage meegeleverd. Deze zullen eisen met betrekking tot beveiliging en continuïteit bevatten.

16. Vraag: Klopt het dat bij gunning in 2024 er slechts ca. 1.5 jaar is voor de implementatie?

Antwoord: Ja, dit wordt naar verwachting- onderwerp van discussie in de dialoofase van de aanbesteding

17. Vraag: Is het mogelijk dat testen in parallel loopt met de realisatie? Om termijnen te verkorten.

Antwoord: Aanbesteder staat open voor verbeteringen in het thans voorziene test proces.

18. Vraag: Het duurt normaal gesproken een aantal maanden om vergunningen te krijgen, dat maakt de voorgestelde termijnen vrij kort.

Antwoord: Het punt van de vragensteller is bekend, er worden geen risicovolle vergunningen voor de leverancier voorzien.

19. Vraag: Is er een indexatie gezien de lange termijnen in de overeenkomst?

Antwoord: Ja



- 20. Vraag:** Hoe gaat RDW om met privacy gelet op gebruik van Azure cloud. Mag gegeneerde data buiten de EU worden opgeslagen?
Antwoord: De gegevens moeten binnen EER worden opgeslagen is nu het uitgangspunt.
- 21. Vraag:** Hoe moet de termijn van 5 seconden voor het leveren van de VPM ten behoeve van de Signaleringslijst precies worden gerekend? Een vereiste van 5 seconden zal uitdagend zijn als de gegevens binnen die tijd naar ILT moeten worden verzonden.
Antwoord: De termijn van 5 seconden is alleen om de gegevens vanuit Opdrachtnemer naar de Tolheffer te sturen.
- 22. Vraag/opmerking:** Het is de vraag of Azure “General Data Protection Regulation” (GDPR) compliant is, en als dit niet het geval is kan de opdrachtnemende partij ook niet compliant zijn. Hier is een uitspraak over gedaan door een Duitse rechter en hier komt mogelijk ook nog een uitspraak over van een Europese rechter. Zorgt de opdrachtgever dat dit privacy risico niet bij de opdrachtnemer ligt (Juridische gezien is dit nu namelijk wel het geval)? Belangrijk om dit vóór de start van de aanbesteding te regelen..
Antwoord: Het aandachtspunt van vragensteller is helder.
- 23. Vraag:** Ik begrijp dat het systeem volledig On board Unit (OBU) gebaseerd is, zijn er geen mogelijkheden tot incidentele betalingen (ticketing)?
Antwoord: Dat is onderdeel van de Hoofddienstaanbieder (HDA) aanbesteding.
- 24. Vraag:** Er zullen voertuigen zijn zonder OBU. Hoe weet je of een OBU niet gedetecteerd wordt of niet aanwezig is?
Antwoord: Het is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer om de overtreding vast te stellen om handhavingsdata aan de Tolheffer aan te leveren waaruit blijkt of het voertuig over een OBU beschikt en wat daarvan de gegevens zijn.
- 25. Vraag:** Welke KPI's zullen er gelden voor de classificatie en ANPR's?
Antwoord: Hier wordt op dit moment nog aan gewerkt. Maar er zullen KPI's zijn voor beschikbaarheid, detectie, herkenningsgraad en “false positives”.
- 26. Vraag:** Moet de opdrachtnemer de locaties van verplaatsbare wegkantapparatuur zelf bepalen? En hoe moet er dan worden omgegaan met het feit dat de eigendom van locaties niet van RDW is?
Antwoord: Nee, de Tolheffer is verantwoordelijk voor het definiëren van de locaties voor de verplaatsbare waarneming. Opdrachtgever onderzoekt voor de “eerste” locaties voor de verplaatsbare waarneming welke eisen deze locaties stellen om rechtmatig en doelmatig de locaties te gebruiken.
- 27. Vraag:** Zijn de HDA en Waarneming twee aanbestedingen? Sommige data die bij de opdrachtnemer van de Waarneming verzameld is relevant voor HDA.
Antwoord: Klopt, het zijn twee aanbestedingen inderdaad.



- 28. Vraag:** Betalingen worden (deels) gebaseerd op de kwaliteit van de geleverde data. Echter kan de kwaliteit van de data ook afhangen van externe factoren waar de opdrachtnemer geen invloed op heeft. Hoe wordt hiermee omgegaan?
- Antwoord:** In de overeenkomst zal worden beschreven hoe wordt omgegaan met KPI's en onzekerheden en activiteiten die de opdrachtnemer niet kan beheersen.
- 29. Vraag:** Bij andere aanbestedingen hebben wij gezien dat de bewijslast bij de opdrachtnemer wordt gelegd voor een gebrek dat niet aan hem te wijten is. Dat leidt tot hogere kosten. Hoe gaat RDW er mee om?
- Antwoord:** Dit is een onderwerp voor de dialoof fase binnen de aanbesteding en kan daar besproken worden.
- 30. Vraag:** In relation to the recent market consultation day for the main service provider and observation service, we would like to kindly ask for a clarification of the following information. Based on our understanding of what has been presented during the one of the sessions, related to the observation service, the road side equipment (e.g. control gantry) shall record front and as well rear license plate number, which shall be combined/merged within an event associated to one specific vehicle passage. For the vehicles over 3.5t (HGV) is usually different license plate number in the front (on the truck) and (possibly) completely different on the back (when hauling the semi-trailer). Will the obligation of front/rear license plate number pairing/merging be valid also for the vehicles over 3.5t (HGV) or the RDW is assuming completely different approach according to identified vehicle category/class?
- Antwoord:** In general it is the contractor's responsibility to correctly identify the vehicle liable for the Heavy Goods Vehicle Charge, which in the case of a truck with a semi-trailer, will be the truck (tractor unit). In response to your question, yes, the responsibility to merge the vehicle data from the front and rear, into a single VPM, remains for this type of vehicle.
- 31. Vraag:** Van mijn collega's die aanwezig waren bij het programma rondom Waarneming begreep ik dat de kavels Hoofdienstaanbieder en Waarneming exclusief gegund zullen worden. Met andere woorden: voor elk van de kavels zal een andere Gegadigde worden geselecteerd. Kunt u deze exclusiviteit bevestigen? Zo ja: hoe verwacht u deze exclusiviteit vorm te geven? Onze organisatie kent bijvoorbeeld meerdere juridische entiteiten.
- Antwoord:** Er zal geen verbod gelden om aan beide aanbestedingen mee te doen. Er kunnen in beide overeenkomsten wel eisen opgenomen kunnen worden inzake belangenverstrengelingen.
- 32. Vraag:** Existing RWS portals of the signaling portal and combi portal types (probably) already have a (RWS) roadside box between the legs of the portal. In this case, where will the roadside cabinet for the roadside equipment of toll collection be placed? Does RWS provide the foundation?
- Antwoord:** The current working assumption is that the supplier's cabinet will come within a defined distance from the portal and that there will be enough space for the system cabinet from the contractor.



33. Vraag: Will RWS supply the roadside cabinets for the toll collection equipment or will the supplier of the observation system be allowed to supply its own roadside cabinet (in the colors of RWS)?

Antwoord: The current working assumption is that a communications connection and a power connection will be available to be used by the supplier. The supplier will be responsible for the delivery of a cabinet to the required specifications.

34. Vraag: On some portals in the Netherlands (with DRIP displays) it is possible to go up a staircase and go to the equipment via a walkway. Will this be possible at the portals where toll collection equipment will be attached?

Antwoord: No, DRIP Portals will not be used.

35. Vraag: The RWS presentations sometimes referred to moveable and sometimes to mobile units. Is it true that these are different words for the same system?

Antwoord: Correct.

36. Vraag: Is it true that the moveable units will not be used on highways, and therefore only on provincial roads where tolls are in effect?

Antwoord: No, it is most likely that the toll charger will want to implement moveable equipment on highways as well as other roads (provincial roads and local roads).

37. Vraag: The moveable units must be placed in the morning and removed in the evening. What time must they be posted at the latest? Is there a time frame within which they must be placed? At what time can they be removed at the earliest? Is there a time frame within which they must be removed?

Antwoord: We are currently developing the requirements, but the current working assumption is that campaigns are designed with the following requirements:

- Daytime campaigns (e.g. between 7am and 7pm) and nighttime campaigns (e.g. between 7pm and 7am)

- Shifts of campaigns that last between minimum 4 hours and maximum 8 hours

- A moveable unit will not be moved from one variable location to another on the same day.

38. Vraag: Is there ground-level access in all cases to the place where the moveable units are to be placed, or is it possible that the moveable units have to be lifted over, for example, a crash barrier when placed?

Antwoord: We cannot answer this question at this time as this is pending ongoing analysis.

39. Vraag: Does RWS provide the necessary stable surface and a power and data supply at the places where the moveable units have to be placed?

Antwoord: We are currently developing the requirements, but the current working assumptions are:

- The contractor is responsible for providing power (likely to be batteries) and comms (likely to be 5G).



- The contractor will likely be given a road segment to cover, within which there are margins to find a suitable (exact) location for the moveable equipment.
- RWS nor RDW will not play a role in providing foundations for this equipment.

40. Vraag: Who is responsible during the day for moveable units in relation to damage by third parties (e.g. vandalism) and/or removal/relocation by third parties (e.g. theft/overturning)?

Antwoord: In normal circumstance the contractor is responsible for this. However there may be circumstances of force majeure.

41. Vraag: A number of 30 moveable units has been mentioned. Are all 30 of these posted daily? Or are some of these also a buffer stock in case of vandalism or theft?

Antwoord: In the long run, it is not the intention that all 30 units will be used in parallel, primarily in view of for example maintenance.

42. Vraag: Is it true that the moveable units must be able to control 1 (the right) lane, or must a moveable unit be able to control 2 lanes?

Antwoord: At least one lane. We are aware of degradation of the service beyond the 1st lane (due to the range of DSRC and the effect of occlusion on camera/ANPR equipment).

43. Vraag: What is the (perpendicular) distance between (the center of) the location where the moveable unit is to be placed and (the center of) the right lane?

Antwoord: This will vary per location. We will expect that the supplier will provide a solution that can deal with multiple dimensions.

44. Vraag: In de "further selection criteria" slide voor de Waarnemingsdiensten vermeldt u "Realisatie en exploitatie (inclusief staging en relocatie) van mobiele wegkantsystemen met behulp van Compliance Check Communications DSRC transactiesystemen conform ISO 12813, ANPR". Om een open competitie te houden die meer waarde kan opleveren voor RDW, vragen we u om referenties toe te staan voor mobiele wegkantsystemen die DSRC OF ANPR gebruiken, aangezien de DSRC-communicatie en de ANPR al afzonderlijk aan bod komen in andere selectiecriteria.

Antwoord: Wij nemen deze vraag mee in de voorbereiding van de aanbesteding, maar kunnen op dit moment - zoals gebruikelijk is voorafgaand aan publicatie - geen informatie verstrekken over de precieze inhoud van aanbestedingsdocumenten.