

# Dialogue document MobilitymoveZ.NL

Tendernr TED: 2017/S 131-267910

## Beproeving faciliteiten digitale VM-regels



URBAN MOBILITY TESTING AREA

*Dit document beschrijft de uitvraag ten behoeve van een O&O opdracht die aan een aantal geselecteerde private partijen binnen MMZ wordt gedaan. Deze O&O opdracht dient allereerst te resulteren in de definitie en het ontwerp van wat digitale Verkeersmanagement Regels kunnen zijn indien beoogd wordt om middels publiek-private waardeketens Verkeersmanagementregels tot uitdrukking te laten komen in de informatie die in het voertuig aan de automobilist wordt gegeven.*

*Tevens dient te worden beschreven welke rollenverdeling/ distributiemodel tenminste ondersteund dient te worden en welk data-uitwisselingskoppelvlak daarbij hoort. Zowel voor het beschikbaar maken van digitale VM-regels aan serviceproviders, als voor het beheer, onderhoud en aanleveren van deze digitale VM-regels door (of namens) wegbeheerders.*

*Indien deze eerste resultaten (fase 'ontwerp') succesvol zijn, wordt een tweede fase opgestart (implementatie) van de O&O opdracht waarin getracht wordt de gedefinieerde rollenverdeling/ distributiemodel operationeel te maken. Hiertoe moet voldoende aanbod aan digitale VM-regels beschikbaar komen (volgens de ontwerpstandaard uit fase 1) en er is noodzaak aan een of meerdere operationele uitwerkingen van het uitwisselingskoppelvlak. Maar ook kan, op basis van de resultaten van de eerste fase besloten worden de O&O opdracht te stoppen.*

*In eventuele derde fase (beproeving) wordt het ontwerp en de testimplementaties middels een volledige waardeketen beproefd en gevalideerd. Partijen die het doel en eisen van deze uitvraag onderschrijven, worden uitgenodigd in te schrijven op deze O&O opdracht. More background-information on MobilitymoveZ.NL can be found in the PIN document on [www.mobilitymovez.nl](http://www.mobilitymovez.nl).*

# 1. Achtergrond

## Faciliteren binnen MMZ

Binnen MobilitymoveZ.NL (MMZ) zijn verschillende voorstellen ingediend waarbij gebruik wordt gemaakt van digitale regelscenario's. Ook op andere plaatsen zijn er acties gaande rondom het digitaliseren van regelscenario's (oa Socrates en LVMB). Vanuit MobilitymoveZ.NL stellen we ons enerzijds faciliterend op naar de marktpartijen en anderzijds doen we dat in afstemming met de omgeving.

Tegelijkertijd wordt binnen MobilitymoveZ.NL (MMZ) verwacht dat digitale regelscenario's in de context van toekomstig connected and automatisch rijden een totaal nieuwe betekenis zullen krijgen. Groen- en roodlichtregelingen die bekend zijn in het voertuig kunnen naast het veilig houden van het kruispunt worden ingezet om het verkeer beter te spreiden door de snelheid of zelfs routekeuzes te beïnvloeden. MMZ wil met de voorliggende uitvraag deze 'breder' scope van digitale verkeersmanagementregels dekken.

In zekere zin vindt op dit moment al een ontwikkeling plaats op dit vlak waarmee VM-data digitaal beschikbaar komt. Veelal betreft dit ontwikkelingen die erop gericht zijn om digitaal beschikbaar te maken wat nu al bestaat, en minder op het opnieuw definiëren van wat er digitaal beschikbaar moet komen om het publieke verkeersmanagement en private rij-ondersteuning elkaar zoveel mogelijk te laten ondersteunen. MMZ met de voorliggende uitvraag de beperking(en) van de huidige regelscenario's loslaten en op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden.

## Onderdeel van bestaande O&O acquisitie proceslijn

MMZ wil binnen het bestaande onderzoek en ontwikkelingskader (O&O) een vernieuwde uitvraag doen aan een selectie van de geregistreerde marktpartijen.

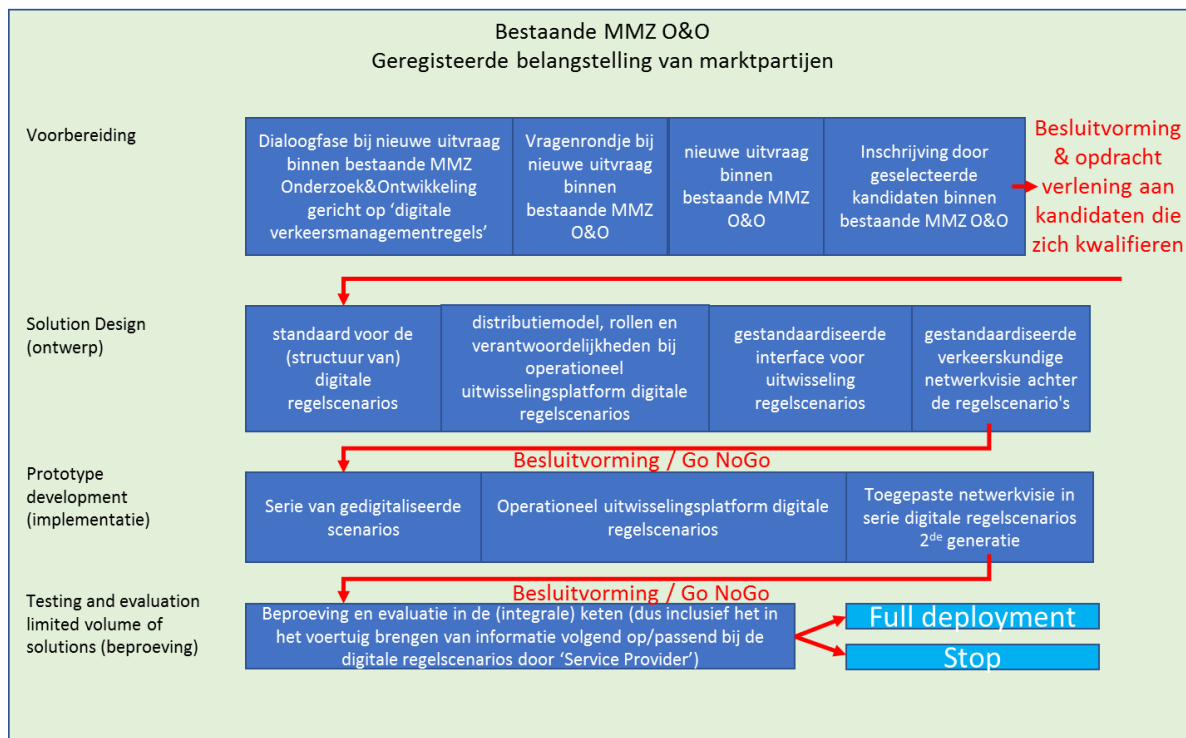
In beginsel worden alle partijen uitgenodigd die de CPV-codering 722 of 723\* hebben ingevuld als onderdeel van hun registratie (of nadien door aanpassing van de registratie). Alle geselecteerde partijen moeten een referentieopdracht overleggen (deze mag niet ouder zijn dan 3 jaar) waaruit blijkt dat een met deze offerteaanvraag vergelijkbare O&O opdracht succesvol is afgerond of wordt uitgevoerd<sup>1</sup>. Onder vergelijkbaar wordt verstaan: een opdracht die overeenkomst met de activiteiten (taken en rollen) die in deze offerteaanvraag wordt gevraagd. Dit moet blijken uit de beschrijving van de referentieopdracht. Onder succesvol wordt verstaan: binnen de afgesproken tijd en beschikbaar gestelde middelen. De referentieopdracht moet zijn voorzien van de naam en de contactgegevens van de referent. Door het indienen van deze gegevens verleent gegadigde toestemming aan MMZ om contact op te nemen (voor verificatie) met de referent.

Een nadere selectie vindt plaats door na de dialoof fase een visiedocument te laten indienen en die te beoordelen (aan de hand van de beoordelingscriteria helemaal onderdaan dit document). Het visiedocument zal door tenminste een team van twee onafhankelijke evaluatoren worden beoordeeld.

Vervolgens zal er een opdracht gegeven worden aan de partijen die zijn geselecteerd.

---

<sup>1</sup> Voorbeelden van O&O projecten zijn de projecten Charm, Talking Traffic of SpookfilesA58.



Figuur 1: MobilityMoveZ.NL process, update binnen bestaand O&O kader

Opgemerkt wordt dat het mogelijk zal zijn dat bij de overgang van een fase naar een vervolgfase (daar waar besluitvorming en Go NoGo plaats vindt) nieuwe partijen instromen en eerdere partijen afvallen of stoppen. Ook is het mogelijk dat na afronding van een fase, wordt besloten dat het project stopt zonder dat een vervolgfase wordt opgestart.

De verwachting is dat tijdens de ontwerpfase drie tot zes partijen samenwerken onder coordinatie en als onderdeel van MMZ. Welke partijen en hoeveel partijen er een opdracht nodig hebben om de implementatiefase en de beproevingsfase te doorlopen, zal duidelijk worden tijdens de ontwerpfase. Bij de meer gedetailleerde inrichting van deze fases zal ook nadrukkelijk worden gekeken naar deeloplossingen en -beproevingen die binnen specifieke beproevingen binnen MMZ of in projecten buiten MMZ plaats vinden. Dit om dubbelwerk te voorkomen.

Het voorliggende document hoort bij het eerste blauwe kader "Dialogfase bij nieuwe uitvraag gericht op digitale verkeersmanagementregels. U kunt reageren naar MMZ (bilateraal en vertrouwelijk) op dit voorliggende document met uw suggesties en opmerkingen. MMZ zal dit document vervolgens updaten en opnieuw rondsturen als definitief document. Optioneel kunnen partijen schriftelijk vragen stellen bij het geupdated document. MMZ zal deze vragen, voorzien van antwoord, schriftelijk doorzetten naar alle voorgeselecteerde partijen. Voor de dialogfase en het vragenronde zal elk 1 week doorlooptijd worden gehanteerd.

## 2. Doel update

We willen het ontwerp, operationele realisatie en beproeving van digitale VM-regels realiseren.

Daarbij doorlopen we gecontroleerd het drietal fases van het MMZ O&O proces in een pre-commerciële samenwerking met partijen uit elk van de schakels van waarschijnlijk geachte toekomstige waardeketens.

De digitale VM-regels dienen daarbij:

- Beheer en uitwisselbaarheid van ‘huidige’ regelscenario’s te verbeteren;
- (nog steeds) ondersteuning te leveren aan het definiëren van de verkeerskundige prioriteiten, gekoppeld aan verkeerskundige indicatoren die gemeten kunnen worden en gekoppeld aan effectief geachte maatregelen;
- genoemde prioriteitstelling, indicatoren en maatregelen in onderlinge samenhang op een verkeerskundig netwerk mogelijk te maken (ondersteunend aan een netwerkvisie);
- (automatisch) interpreteerbaar te zijn door ITS-applicaties (iVRI baseline compliant) van diverse leveranciers;
- (automatisch) interpreteerbaar te zijn door ITS-informatiediensten van diverse Service Providers;
- Bij te dragen aan het benutten van het potentieel dat connected en automated voertuigen hebben om synergie te verbeteren tussen verkeersmanagement en in-car informatie-diensten.

Dit vergt een aantal aandachtspunten in de procesvoering:

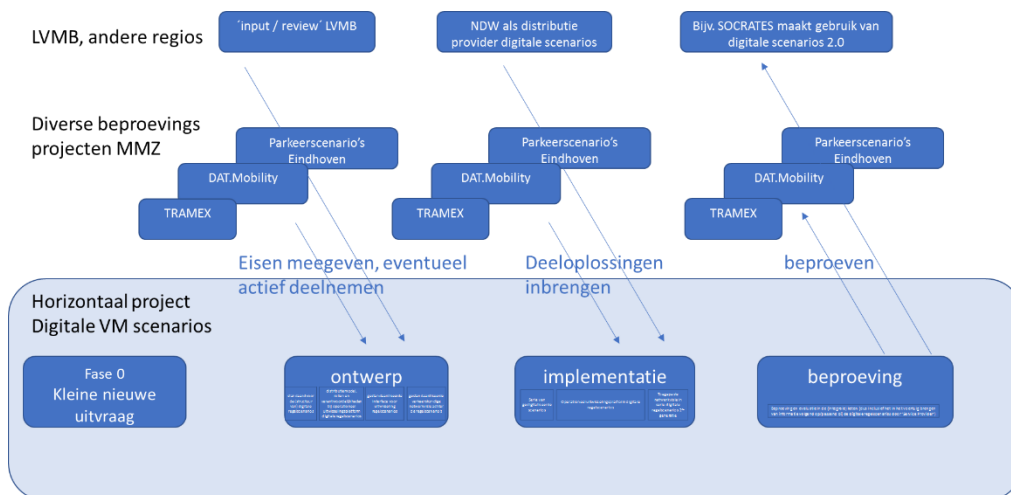
- Stakeholders uit de gehele keten (alle schakels) dienen betrokken te worden (dus incl. partijen die een rol zien bij de distributie naar de eindgebruikers toe);
- Aandacht geven aan borgen draagvlak nationaal en afstemming met (bijvoorbeeld LVMB, Socrates, ...);
- Level playing field borgen en zorgen voor draagvlak onder marktpartijen. Dit betekent dat pre-commerciële moet worden samengewerkt en wel met meerdere partijen uit iedere schakel in de keten met het doel een nieuwe of grotere markt te helpen ontstaan;
- Lange termijnvisie nastreven, kortere termijn beproevingen inlassen, om stapsgewijs door te ontwikkelen.

## 3. Aanpak

Om te zorgen dat we in Nederland daadwerkelijk stappen maken op het gebied van digitale verkeersmanagementregels, en om als MobilitymoveZ.NL de juiste rol daarin te kunnen spelen, hanteren we onderstaande aanpak.

1. MobilitymoveZ.NL gaat komende twee jaar alle digitale digitale verkeersmanagementregels die breed beproefd worden, beschikbaar (laten) stellen (non-discriminatory en gratis). Om te begrijpen wat dit betekent, moeten we een aantal zaken uit elkaar halen en houden:

- I. Ontwerpfase:
    - a. Opstellen eisen en specificeren van digitale verkeersmanagementregels/ regelscenario's;
    - b. Opstellen eisen en specificeren van een verkeerskundige netwerkvisie achter digitale verkeersmanagementregels;
    - c. Opstellen eisen en specificeren van processen rondom digitale verkeersmanagementregels en het distributiemodel daarvan;
    - d. Specificatie van de uitwisselings-interface verkeersmanagementregels.
  - II. Bovenstaande maar gericht op de operationele implementatie, waar mogelijk gebruik makende van bestaande oplossingen.
  - III. Beproeving:
    - a. Beproeving in de keten van digitale verkeersmanagementregels;
    - b. Beproeving van distributiemodel in de keten;
    - c. Beproeving van "gestandaardiseerde' netwerkvisie' in de keten;
2. MobilitymoveZ.NL wil faciliteren en daar waar mogelijk gebruik maken van bestaande oplossingen en haar eigen resultaten beschikbaar stellen. MobilitymoveZ.NL coördineert daartoe een pre-commercieel project naast en voor andere projecten binnen MMZ.



Figuur 2: faciliteren met digitale verkeersmanagementregels

## 4. Planning

De planning van het gehele proces is weergegeven in de onderstaande figuur. De dialoofase vindt plaats in april-mei. De ontwerpfase moet in Q2 en Q3 worden doorlopen. De implementatiefase kan dan in Q3-Q4 plaatsvinden, waarna de beproeving eind 2019, begin 2020 kan starten.

De planning van de dialoofase is als volgt:

Weeknr	Activiteit
15	MobilitymoveZ.NL verstuurt concept-uitvraag (start dialoofase)
16	Gegadigden reageren op verzoek deelname dialoofase
16-17-18	MobilitymoveZ.NL en gegadigden voeren dialoog over concept-uitvraag
18	<i>meivakantie</i>
18	MobilitymoveZ.NL stelt definitieve uitvraag op en verstuurt deze.
19	Gegadigden schrijven in middels template
19	MobilitymoveZ.NL doet selectie van gegadigden
20	Start definitiefase



## 5. Vraagstelling

U dient samen te werken met diverse andere deelnemende partijen, onder de regie/coördinatie van MMZ aan de uitvoering van de beoogde O&O opdracht. De totale opdracht omvat naar verwachting drie fases en verschillende onderdelen per fase:

1. De eerste fase wordt hier 'O&O Ontwerp genoemd. Het omvat een definitie en ontwerpstudie die dient te resulteren in de volgende 'deliverables':

- a. Eisen aan digitale verkeersmanagementregels;
  - b. Specificatie van (de structuur) digitale verkeersmanagementregels;
  - c. Opstellen eisen aan verkeerskundige netwerkvisie achter de digitale verkeersmanagementregels;
  - d. Opstellen eisen productiefase, beheerfase en distributieproces digitale verkeersmanagementregels;
  - e. Specificatie van productie, goedkeurings- en beheermodel;
  - f. Specificatie van het distributiemodel, rollen en verantwoordelijkheden (e.g. wordt het een NDW-model, TLEX-model, IF2 Intercor model, relatie met national access point en C-ITS trust domein, ...);
  - g. Specificatie van de uitwisselings-interface digitale verkeersmanagementregels:
    - i. Interface naar afnemers van regelscenarios toe;
    - ii. Interface voor inbrengers en eigenaren van de regelscenarios;
  - h. Specificatie van te operationaliseren onderdelen, taakomschrijving van fase 2 'implementatie'.
2. U dient de intentie te hebben om bij te dragen aan de vervolgfases. Indien de resultaten van dit eerste deel succesvol zijn, wordt een tweede deel opgestart waarin de gedefinieerde samenwerkingsorganisatie operationeel wordt, de 'enabling' dienst wordt uitgerold en beschikbaar gemaakt. Deze fase wordt hier 'O&O implementatie' genoemd. In deze fase wordt de taakomschrijving die als resultaat van fase 1 uitgevoerd. De verwachting is dat daarbij de volgende deliverables worden opgeleverd:
- a. Serie van gedigitaliseerde verkeersmanagementregels;
  - b. Operationaliseren van distributiemodel inclusief de distributie;
  - c. Oplevering van 'gestandaardiseerde' netwerkvisies.

Indien de resultaten van tweede deel succesvol zijn, wordt een derde deel opgestart. Deze fase heet 'beproeving' en omvat de volgende deliverables:

- a. Beproeving in de keten van digitale regelscenarios;
- b. Beproeving van distributiemodel in de keten;
- c. Beproeving van "gestandaardiseerde" netwerkvisie' in de keten.

De keten is dan wel de 'hele keten' en deze omvat de distributie naar de eindgebruiker/automobilist in de vorm van in-car informatiediensten.

### Eisen bij vraagstelling

- 1) U dient op constructieve wijze samen te werken met diverse andere deelnemende partijen, onder de regie/coördinatie van MMZ aan de uitvoering van de beoogde O&O opdracht;
- 2) Deelnemen aan gezamenlijk overleg. Uw organisatie dient een geschikte expert/architect/technisch ontwerper beschikbaar te stellen gedurende tenminste 10 werkdagen over een periode van drie (3) maanden tegen een dagtarief van Euro 1.000,-- excl. BTW maar inclusief alle overige kosten. Betaling vindt plaats naar rato van daadwerkelijk gemaakte kosten. De totale kosten bedragen voor fase 1 bij een eventuele

opdracht per deelnemer maximaal Euro 10.000,-- excl. BTW. Prijs is geen beoordelingscriterium;

- 3) U dient het commitment te hebben en uit te spreken om de vervolgfases - prototype development (implementatie) en testing and evaluation limited volume of solutions (beproeving) – te doorlopen;
- 4) U dient bestaande bedrijfsactiviteiten te hebben op een van de schakels in de waardeketen rondom digitale verkeersmanagementregels die via informatiediensten bij de eindgebruiker merkbaar zijn (waaronder regelscenario's);
- 5) Het eindresultaat van deze taak zal als open data beschikbaar worden gesteld, u dient dat te ondersteunen.

### Rechten en overige opmerkingen bij vraagstelling

- 1) MMZ zal zorgen voor een gespreksvoorzitter en technisch schrijver. U draagt dus wel bij aan documenten die door een chief-editor zullen worden opgesteld en samengesteld;
- 2) Of er een vervolgfase komt, en wat de eventuele vergoeding voor die fase(s) zal zijn, is volledig afhankelijk van de uitkomsten van deze eerste fase;
- 3) De planning zal onder coordinatie van MMZ in gezamenlijk overleg met de deelnemende personen worden opgesteld en bijgehouden.

## 6. Wijze van inschrijven

Indien u na de dialoofase interesse heeft om te participeren in de ontwerpfase en eventuele vervolgfases, verzoeken wij u om het template in te vullen. De template bevat o.a. een uitgewerkte visie op de wijze waarop de 3 fases (ontwerp t/m beproeving) plaats dienen te vinden. Dit document bevat maximaal 3 pagina's A4 in lettertype calabri 11, regelafstand 1,15.

De inschrijving zal in twee (2) stappen worden beoordeeld:

#### Stap 1:

- 1) Uit de inschrijving moet blijken dat gegadigde heeft verklaard alle fasen van de O&O opdracht in beginsel te zullen aanvaarden. Het niet aanvaarden van een volgende fase behoeft een onderbouwde motivering (bijvoorbeeld dat het budget niet adequaat is of de planning niet realistisch). Als deze verklaring ontbreekt is de inschrijving ongeldig;
- 2) Uit de inschrijving moet blijken dat gegadigde zal voldoen aan alle eisen in deze offerteaanvraag. Blijken is niet een enkelvoudige zin: wij zullen voldoen aan alle eisen. Vereist is een duidelijke beschrijving, per eis, waaruit dit blijkt. Indien niet of onvoldoende aannemelijk is dat aan een of meerdere eisen niet wordt voldaan is de inschrijving ongeldig.

#### Stap 2:

De inschrijvingen worden beoordeeld (op een schaal van 1 tot en met 5) ten aanzien van de volgende gunningcriteria:

- 1) De onderbouwing in de inschrijving waaruit blijkt dat de in de offerteaanvraag genoemde deliverables naar verwachting gerealiseerd zullen gaan worden;



- 2) De onderbouwing in de inschrijving waaruit blijkt dat inschrijver qua inhoud en inzicht(en) substantieel zal bijdragen aan de in de offerteaanvraag genoemde deliverables;
- 3) Het CV van de aangeboden medewerker met daarin een beschrijving van één (1) vergelijkbare project, waar wegbeheerders bij betrokken waren;
- 4) Het CV van de aangeboden medewerker met daarin een beschrijving van één (1) vergelijkbare project waaruit blijkt dat de aangeboden medewerker conceptueel kan denken en acteren.

Ten aanzien van het CV van de medewerker moeten de contactgegevens van opdrachtgever van het vergelijkbare project worden aangeleverd als onderdeel van de inschrijving (voor verificatie).

## 7. Beoordelingscriteria

De evaluatoren zullen uw inschrijving beoordelen en op ieder criterium een cijfer 0-5 toekennen.

- 0 punten: het gunningscriterium is niet benoemd in de inschrijving;
- 1 punt: het gunningscriterium is wel benoemd maar onvoldoende uitgewerkt om vast te kunnen stellen dat überhaupt eraan voldaan zal worden;
- 2 punten: het gunningscriterium is benoemd maar de uitwerking ervan is dusdanig dat onzeker is dat eraan voldaan zal worden;
- 3 punten: het gunningscriterium is benoemd en de uitwerking ervan is dusdanig dat er redelijkerwijs aangenomen kan worden dat eraan voldaan zal worden;
- 4 punten: het gunningscriterium is benoemd en de uitwerking ervan is dusdanig dat vrijwel zeker aangenomen kan worden dat eraan voldaan zal worden;
- 5 punten: het gunningscriterium is benoemd en de uitwerking ervan is dusdanig dat absoluut zeker is dat eraan voldaan zal worden.

Inschrijvingen moeten op ieder gunningscriterium minimaal 3 punten scoren. De maximale score voor de vier (4) gunningcriteria tezamen is twintig (20) punten. Bij gelijke eindscore(s) kan een loting noodzakelijk zijn.