

Vragen- en antwoordenlijst MC FSB NGG**NvI_2_20200909_def.**

nr.	Document	Vraag	Antwoord	datum publicatie
1	Marktconsultatie-document FSB NGG v1.0	In hoofdstuk vier staan een aantal relevante vragen, waarbij u marktpartijen vraagt deze te beantwoorden. Het is mij niet helemaal helder wanneer u antwoord verwacht op deze vragen. In hoofdstuk 3.1 lijkt u te suggereren deze vragen ter voorbereiding van de sessie op 15 september 2020 te beantwoorden en mee te sturen in de aanmelding. Echter beschrijft u tevens in hoofdstuk 3.5 dat de beantwoording het 'eindvoorstel' betreft. Kunt u ophelderen wanneer u welke beantwoording verwacht? Wellicht verwacht u een concept beantwoording ter voorbereiding en een definitieve beantwoording aan het einde van het traject?	In hoofdstuk 3.1, punt 2 wordt aan alle geïnteresseerde partijen verzocht om de antwoorden op de vragen uit hoofdstuk 4 van het MC-document in te dienen middels een conceptvoorstel. Het indienen van conceptvoorstellen kan tot en met 6 november 2020. De in te dienen conceptvoorstellen zijn inderdaad ter voorbereiding op de in te dienen eindvoorstellen. Het indienen van eindvoorstellen kan tot en met 17 november 2020. Van partijen wordt verwacht dat zowel in het conceptvoorstel als in het eindvoorstel antwoord wordt gegeven op de geformuleerde vragen, aandachtspunten en criteria uit hoofdstuk 4. NB: RWS verwacht dat tijdens de Plenaire sessie en de Ketentafelbesprekingen de vragen uit hoofdstuk 4 en de eventueel binnengekomen conceptvoorstellen nader worden besproken. De vorm waarin maakt ook onderdeel uit van de discussie. De besproken antwoorden kunnen een plek krijgen in een uiteindelijk te formuleren voorstel waarmee we de marktconsultatie afsluiten en dat wij mee kunnen nemen in de verdere besluitvorming over het mogelijke vervolg na de marktconsultatie.	5-8-2020
2	Marktconsultatie-document FSB NGG v1.0	Er zijn verschillende initiatieven en projecten in Nederland actief die gebruik maken van diverse publieke en private databronnen. Deze databronnen zouden zich (deels) ook lenen voor inzet bij Filestaartbeveiliging. Samenwerking tussen deze initiatieven kan de beschikbaarheid, bruikbaarheid en geschiktheid van deze databronnen versnellen en verbeteren. Hoe sluit de marktconsultatie Filestaartbeveiliging-Niet gesignaleerd gebied (FSB-NGG) aan op andere mobiliteitsinitiatieven en -programma's zoals Vrachtwagenheffing, SmartWayz, Talking Traffic, e regionale MaaS-projecten etcetera?	RWS is goed aangesloten bij nagenoeg alle projecten op het terrein van data, smart mobility, slimme verkeersinformatie- en verkeersmanagement, Maas, iVRI's etc.. Soms delen we, soms zijn we trekker en vaak verzorgen we het project- of programmamanagement. We zijn dan ook goed geïnformeerd over alle organisatorisch, procesmatige en inhoudelijke issues die spelen op strategisch, tactisch en operationeel niveau. Binnen zoeken we elkaar op, wisselen kennis uit, werken samen en versterken elkaar om maatschappelijk, politieke en beleidsdoelen efficiënt en effectief als uitvoeringsorganisatie te realiseren. Kansen om data beschikbaarheid, kwaliteit en geschiktheid, bruikbaarheid voor de markt en gebruikers te versnellen en te verbeteren pakken. Daartoe hebben we Datastrategie en zoeken we bij de uitvoering van programma's en projecten samenwerking met geïnteresseerde publieke en private (markt)partijen.	9-9-2020

nr.	Document	Vraag	Antwoord	datum publicatie
3	Marktconsultatie-document FSB NGG v1.0	De nadruk van de vraag in het marktconsultatiedocument lijkt te liggen op de vorming van samenwerkingsverbanden. Hoe denkt RWS deze verbanden te gaan gebruiken in vervolgtrajecten? Denk bijvoorbeeld aan aanbestedingsvormen zoals "concurrentie gerichte dialoog". In het marktconsultatiedocument zijn de 5 belangrijkste conclusies uit de marktoriëntatie beschreven. Deze conclusies geven ruim voldoende aanleiding om een vervolgstap te zetten voor de realisatie van FSB-NGG. Behalve het verkennen van de hierboven genoemde samenwerkingsverbanden en details zoals genoemd in het marktconsultatiedocument, welke aspecten mist RWS na analyse van de marktoriëntatie?	Uit de marktoriëntatie is naar voren gekomen dat de markt geïnteresseerd is om met RWS (en andere wegbeheerders) samen te werken om te komen tot de implementatie van FSB NGG. Daarbij kwam naar voren dat er marktpartijen aangaven de volledige keten van data-inwinning tot aanbieden en waarschuwen in de auto te kunnen verzorgen, dat er een volledig publieke keten is en dat er ketens zijn waar markt- en o/of publieke partijen (zoals NDW) een deel van de keten aanbieden c.q. verzorgen. De weggebruiker maakt thans gebruik van navigatie apps op smart phones en ingebouwde of aftersales navigatiesystemen. De markt is veelsoortig en veel kleurig. Het huidige filestaart waarschuwingssysteem waarschuwt alle weggebruikers dat ze een file naderen. Dat systeem is verkeersveilig, de ogen hoeven niet van de weg, en consistent, herkenbaar en uniform. De inwinning van data (via detectielussen) tot het tonen op de matrixsignaalgevers is een volledige publieke taak en daarmee een publieke keten. Het is een waarschuwingssysteem dat ook een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid en doorstroming (en daarmee indirect aan duurzaamheid/leefbaarheid). RWS wil bij de invoering van filestaartbeveiliging (FSB) in-car (e.a. interessante verkeersinformatie- en verkeersmanagementdiensten) graag aansluiten bij de lopende initiatieven, die in de markt spelen. De praktijk leert dat weggebruikers de RWS app beperkt gebruiken en niet voor navigatie en real time onderweg informatie. Bij de invoering van FSB in-car, om te beginnen in niet-gesignaleerd gebied, staat voor RWS voorop dat we bij de start een zo groot mogelijke deel van de weggebruikers willen (wellicht moeten) waarschuwen, we denken aan zo'n 75% (marktpenetratie) en op een verkeersveilige manier. Human Factors is dan ook voor RWS een cruciaal toetsingscriterium, waar we dan ook graag met de marktpartijen en aanbieders van filestaart in de auto graag vooraf over spreken en afspraken over willen maken. Ook kwam uit de marktoriëntatie naar voren dat er nu al vormen van FSB in-car worden aangeboden, die onderling in aard, reikwijdte en vormgeving van het bericht verschillen. We willen in deze marktconsultatie dan ook graag daarover spreken, zoals in de bijlage van het marktconsultatiedocument is opgeschreven. We realiseren ons daarbij dat de invoering van een filestaartwaarschuwingssysteem niet alleen in Nederland, maar ook in Europees verband een interessante dienst is. Andere belangrijke elementen zijn cybersecurity en privacy. Tevens is naar voren gekomen dat voor sommige marktpartijen FSB geen sluitende business case is. Het spreekt voor zich dat we dit dan een gespreksonderwerp is. Het vervolgtraject na de marktconsultatie staat nog volledige open. Op basis van de uitkomsten van de marktconsultatie vindt binnen RWS in afstemming met het Ministerie besluitvorming plaats. Veronderstellend dat er na de marktconsultatie het wenkend perspectief tot invoering van FSB is, zullen we (bij voorkeur samen met de markt) de daartoe vereiste vervolgstappen zetten, waarbij voor RWS het rijke palet aan aanbesteding- en inkoopmogelijkheden in beeld heeft.	9-9-2020
4	Marktconsultatie-document FSB NGG v1.0	Naast reeds bestaande dataplatformen (zoals bijv. NDW) lijken er steeds meer dataplatformen te ontstaan, zoals bijv. UDAP of initiatieven in de logistieke wereld. Met de komst van een FSB-NGG data platform ontstaat het risico dat er nog een nieuw data platform ontstaat. Dat verhoogt complexiteit en kosten. Welke visie heeft RWS op de vorming hiervan?	De constatering dat er meerdere dataplatforms en aanbieders van dataplatforms zijn en komen, kwam uit de marktoriëntatie naar voren. Hierbij maken of willen de aanbieders van deze dataplatforms deel uit maken van bestaande en toekomstige dataketens. Het ligt voor de hand voor filestaartbeveiliging in-car daarbij aan te sluiten, omdat RWS ook stappen wil gaan zetten met het in-car brengen van andere diensten.	9-9-2020

nr.	Document	Vraag	Antwoord	datum publicatie
5	Marktconsultatie- document FSB NGG v1.0	Welke visie heeft RWS tav mogelijke convergentie van protocollen en standaards binnen het C-ITS domein? Binnen vrachtwagenheffing zijn interfaces en dataformaten vastgelegd in ISO standaards, voor communicatie binnen het i-VRI is een industriestandaard (ETSI) ontstaan, NDW gebruikt DATEX, voor e-calls is ook een standaard afgesproken, binnen Roads Works Warning systemen gebruikt men DENM berichten. Kortom: deze veelheid aan standaards verhogen de complexiteit en kosten van toekomstige systemen aanzienlijk.	Het is juist dat er vele standaards en protocollen worden ontwikkeld binnen C-ITS. Voor RWS zijn de ISO/ETSI standaards en binnen C-Roads (www.c-roads.eu) gemaakte aanvullende afspraken over het gebruik van deze standaards leidend. Binnen C-Roads wordt gewerkt aan een samenhangende set van Europese protocollen, uniform gebruik van standaards (profiles), interfaces voor dataverkeer en berichtenverkeer. RWS gaat ervanuit dat we bij de implementatie van de filestaartbeveiligingsdienst en ook toekomstige diensten daarbij aansluiten, om extra complexiteit, kosten en anderszins te voorkomen. Hiermee hopen we ook bij te dragen aan de borging van de interoperabiliteit van deze dienst binnen de EU. NB. Voor Traffic Jam Ahead Warning is een use case beschrijving in C-Roads beschikbaar en zijn er aanvullende afspraken qua profile. Een nieuwe C-Roads release is voorzien voor December 2020, versie 2.0. Thans vigeert versie 1.7 (juni 2020)	9-9-2020