

Ref. nr.	Label	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Inhoud	Productoplevering: Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf (paragraaf 2.5)	Er wordt uitgegaan van een bouwperiode van vier maanden voor een eerste productoplevering. Wordt onder een eerste productoplevering een bètaversie verstaan? En zo ja, welke eisen worden hieraan gesteld?	Na de bouwperiode van vier maanden verwachten we een eerste conceptversie die minimaal voldoet aan de in de uitvraag opgenomen doelstellingen.
2	Inhoud	Intellectueel Eigendom: Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf (paragraaf 2.4)	In paragraaf 2.4, onder de kop Eigenaarschap, wordt gesteld dat de voorkeur uitgaat naar een gedeeld intellectueel eigendom. In bijlage 3, de concept overeenkomst, staat onder paragraaf 8 sub 2 gesteld dat alle intellectuele rechten op door Leverancier in het kader van de overeenkomst tot stand gebrachte werken berusten bij de Provincie. In hoeverre is het een belemmering als het intellectuele eigendom van, bijvoorbeeld, de GIS applicatie bij de leverancier blijft?	Wat betreft het eigenaarschap verwijzen naar hetgeen dat is opgenomen in paragraaf 2.4.
3	Inhoud	Risicoprofielen: Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf (paragraaf 5.3.1)	Gevraagd wordt inzichtelijk te maken hoe het risicoprofiel per wegvak is opgebouwd. Maken risicoprofielen voor kruispunten geen onderdeel uit van deze uitvraag? Of dienen deze in het risicoprofiel van wegvakken te worden opgenomen?	Ook kruispunten maken onderdeel uit van deze uitvraag. Het is aan de inschrijver om te bepalen hoe kruispunten in het model worden verwerkt.
4	Inhoud	Databronnen: Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf (paragraaf 2.4)	Inzet databronnen. Kan aangegeven worden welke niet-open databronnen de provincie reeds heeft ingekocht en voor welke wegbeheerders dat zijn, en zodoende bruikbaar zijn voor het verkeersveiligheidsmodel? Te denken valt aan snelheidsdata, ongevallendata, etc.	Op dit moment heeft de provincie geen ingekochte niet-open databronnen die wij beschikbaar kunnen stellen. Voor de open-databronnen verwijzen wij naar de tekst onder 'Inzet van (data)bronnen' op pagina 12.
5	Inhoud	Paragraaf 5.3.2 (pagina 28)	U vraagt om te beschrijven op welke wijze we databronnen toepassen en gemotiveerd aantonen wat een databron cruciaal maakt. Is dit niet juist een onderdeel van de opdracht?	De provincie wil aan de voorzijde weten welke databronnen de inschrijver nodig denkt te hebben om tot de risicobepaling(en) te komen en op welke wijze deze bijdragen om het risico te duiden. Gaat om de relatie en wisselwerking tussen de inhoud van de databron en het verkeers(on)veiligheidsrisico.
6	Inhoud	Paragraaf 5.3.2 (pagina 28)	U vraagt te omschrijven op welke manier het systeem aantoont waar een wegbeheerder zijn maatregelen voor welk probleem moet treffen. Is dit niet juist een onderdeel van de opdracht?	Dat maakt inderdaad onderdeel uit van deze opdracht. De provincie wil echter aan de voorzijde een functionele omschrijving van de werking van het systeem, waarbij accent ligt op hoe het systeem de gevraagde output inzichtelijk maakt.
7	Inhoud	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	Wat wordt bedoeld met de meest kansrijke locaties?	Met het oog op de verkeersveiligheidsdoelstelling - het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers - wil de provincie net als de onderliggende wegbeheerders, wetende dat tijd maar ook de financiële middelen veelal beperkt zijn, de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk inzetten. De vraag is in welk geval het aanpakken van grote, dure complexe knelpunten interessanter is dan het aanpakken van relatief eenvoudige knelpunten met een relatief kleine kostenpost en korte doorlooptijd.
8	Contract	Paragraaf 2.2 (pagina 10)	Kunt u specificeren wat u bedoelt met inhoudelijke ondersteuning? Kunt u de looptijd aangeven van deze inhoudelijke ondersteuning en bedoelt u hier wellicht een soort helpdeskfunctie mee.	Afhankelijk van de invulling zou een helpdeskfunctie de benodigde inhoudelijke ondersteuning kunnen bieden. Als vertrekpunt wil de provincie voorkomen dat er vanuit het niets een complex product bij de wegbeheerders wordt voorgelegd. Provincie schrijft om die reden over een product dat met draagvlak binnen de beleidscyclus belandt en veelvuldig door de eindgebruiker wordt toegepast. Eindgebruikers moeten gedurende de gehele looptijd de mogelijkheid krijgen om uiteenlopende vragen (over het systeem) te stellen.
9	Inhoud	Paragraaf 5.3.1 (pagina 27)	Wat verwacht u in de aanbidding van de verkeerskundige onderbouwing van het model onder G 1.1. Verwacht u daar puur een omschrijving van het model met eventueel een voorbeeld van hoe dit herleidbaar is, of verwacht u een uitwerking van de door ons voorgestelde risicoprofielen in relatie tot de indicatoren en variabelen en de daaraan gekoppelde data?	Onder gunningscriteria G1.1 verwachten wij zowel een omschrijving van de werking van het model, als een omschrijving van de wijze waarop de risicoprofielen zijn opgebouwd en de relatie met de onderliggende indicatoren en variabelen zijn vormgegeven.
10	Contract	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	Er is geen ruimte in de prijsopgave voor het opgeven van ingemeten of ingekochte data. Volstaat het voor de beoordeling van G1.3 om te vermelden dat de kosten hiervan binnen de 75.000 euro blijven of moet er ergens een expliciet bedrag worden genoemd? En waar dan?	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Een vermelding dat het binnen de 75.000 euro blijft volstaat. De kwalitatieve beoordeling van de meerwaarde van de ingemeten en of ingekochte (data)bronnen maakt onderdeel uit van gunningscriteria G1.3 'Inzet van (data)bronnen'.
11	Contract	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	De inzet van ingemeten of ingekochte databronnen, hoort deze bij de totaalprijs?	Ja
12	Inhoud	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	IOS en Android. Waarom is dit een voorwaarde? Maakt dat ontwikkeling niet onnodig duur/ingewikkeld/beperkt in functionaliteit? De bruikbaarheid van een applicatie wordt ook mede bepaald door bijvoorbeeld de schermgrootte van een device. Wij stellen voor om deze eis te laten vervallen en te vervangen door een webapplicatie die weliswaar schaalbaar is op mobiele device, maar niet geoptimaliseerd voor deze systemen.	Betreft geen knock-out (eis), maar is opgenomen onder "functionaliteiten van het model" die door ons zijn gedefinieerd als vertrekpunt en in de gunningscriteria is verwerkt in onderdeel G1.1 in i: de wijze waarop de inschrijver invulling geeft aan de door de provincie voorgestelde functionaliteiten van het model. Inschrijver mag in theorie met een alternatief komen mits ons aan de hand van een motivatie kan overtuigen dat invulling op dergelijke wijze van meerwaarde is.
13	Juridisch	Paragraaf 3.2 (pagina 15)	Opdrachtgever heeft hier de verwachtingen opgenomen omtrent betrouwbaarheid die zij verwachten van de opdrachtnemer/inschrijver. Hoe gaat opdrachtgever om met de ingediende plannen van inschrijvers? Welke garanties op betrouwbaarheid en gebruikersrechten kan opdrachtgever ons geven, zodat ideeën die wij opnemen in onze aanbidding, na eventueel niet gunnen, niet toch door opdrachtgever worden gebruikt in het vervoltraject met een andere inschrijver?	Opdrachtgever zal de inschrijvingen discreet behandelen en opdracht geven voor hetgeen dat wordt aangeboden door de winnende partij.

14	Juridisch	Paragraaf 3.4.2 (pagina 19)	Wordt een mogelijke data-leverancier (binnen die 75.000 euro) ook gezien als een partij binnen " beroep op een derde", en moet deze dan ook het UEA inleveren? Of kunnen dataleveranciers omschreven worden zonder dat deze als "onderaannemers" gezien worden?	Nee deze hoeven geen UEA aan te leveren en worden ook niet als onderaannemer gezien.
15	Proces	Paragraaf 5.3.1 (pagina 27)	U kent voor dit onderdeel maximaal 6 A4 toe, maar verwacht een goede uitwerking en veel inzicht in de opbouw van het risicoprofiel, indicatoren, etc. Een goede uitleg daarvan vraagt mogelijk om meer tekst. Bent u bereidt om voor dit onderdeel meer pagina's toe te staan?	De provincie staat open voor een uitbreiding op dit onderdeel tot maximaal 8 pagina's.
16	Contract	Paragraaf 5.3.5 (pagina 29)	Onder punt a. vraagt u om een realistische en haalbare planning. Is de eerdere genoemde deadline (in paragraaf 2.5) van mei 2021 daarbij een randvoorwaarde of een wens? Wat betekent het voor de beoordeling als wij het realistischer zouden achten om op te leveren in bijvoorbeeld juli 2021? Leidt dit tot minder punten?	Provincie vraagt om planning die zo veel mogelijk aansluit bij onze verwachtingen, waarbij we streven naar een eerste productoplevering in mei 2021. Wij beschouwen een streven niet als randvoorwaarde, maar zullen bij een afwijkende (concept)oplevering toetsen op de motivatie om af te wijken onder gunningcriteria G1.5.
17	Proces	Paragraaf 5.4 (pagina 29)	U vraagt bij P1.4 om uurtarieven en deze wegen mee in de beoordeling. Hoe verhoudt dit zich tot de vaste prijzen die u vraagt bij P1.1 tot P1.3? Bent u het met ons eens dat uurtarieven dan feitelijk geen onderscheidende rol meer spelen?	Nee.
18	Contract	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	Sommige data is vrij beschikbaar voor de wegbeheerders, zoals bijvoorbeeld FCD (Floating Car Data) uit het NDW. Om deze data op het juiste niveau te verkrijgen zijn aanvullende handelingen nodig: ontbrekende wegen moeten eerst worden ingetekend om data te kunnen leveren. Vallen deze werkzaamheden dan onder het maximum van 75.000 euro of kan dit ook deel uitmaken van de totaalprijs?	Handelingen op data die niet aanvullend is ingekocht maken geen onderdeel uit van de 75.000 euro, maar uiteraard wel van de totaalprijs.
19	Contract	Paragraaf 2.5 (pagina 13)	De provincie gaat uit van een bouwperiode van ongeveer vier maanden, beginnend op 2 februari en gaat uit van een product-oplevering in mei. Mogen we dit lezen als: eind mei?	Dat mag de inschrijver lezen als een eerste productoplevering voor het einde van mei 2021.
20	Juridisch	Paragraaf 2.2 (pagina 9)	Is de leverancier van het proof of concept uitgesloten van inschrijving?	Nee.
21	Inhoud	Paragraaf 2.2 (pagina 9)	Is het proof of concept ook beschikbaar, meer dan de toelichting uit de PDF Bijlage 5 Managementsamenvatting Verkeersveiligheidsmodel Provincie Utrecht.pdf?	Ter informatie zijn een aantal screenshots van de proof of concept opgenomen als bijlage.
22	Inhoud	Paragraaf 2.2 (pagina 9)	Kunt u ook aangeven welke aspecten uit het proof of concept u zou willen behouden?	Enkel de denkwijze om databronnen die de verkeers(on)veiligheid kunnen uitdrukken met elkaar te verbinden.
23	Contract	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	Ingekochte of ingemeten data kunnen een integraal onderdeel zijn van de kwaliteit van een verkeersveiligheidsmodel. Kunt u uitleggen welk doel u nastreeft met het maximeren van dat specifieke onderdeel op 75.000 euro en dit apart te zetten van de totaalprijs? Ons inziens zou een overbesteding op dit punt evengoed tot uiting komen in de uiteindelijke aanbidding. Door deze limitering toe te passen beperkt opdrachtgever ook voor zichzelf eventuele uitbreidingen voor de toekomst omdat deze dan aangevochten kunnen worden door een verliezende inschrijver.	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Gaat om éénmalig bedrag, exclusief btw. De onderdelen P1.2 en P1.3 (beheer, onderhoud, actualisatie en verlengingen) kennen andere beschreven voorwaarden, maar geen grenswaarde.
24	Contract	Paragraaf 2.4 (pagina 12)	In uw aanbestedingsdocument in paragraaf 2.4 geeft u aan dat er een bovengrens geldt van maximaal 75.000 euro voor het inmeten of inkopen van databronnen. Geldt dit maximum voor de volledige looptijd van de overeenkomst, en zo ja, is dat inclusief eventuele verlengingen? Deze vraag is relevant voor de vraag of en de frequentie waarmee data vernieuwd kan worden gedurende de looptijd.	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Gaat om éénmalig bedrag, exclusief btw. De onderdelen P1.2 en P1.3 (beheer, onderhoud, actualisatie en verlengingen) kennen andere beschreven voorwaarden, maar geen grenswaarde.
25	Inhoud	1.Blz 12, "De risicoprofielen en de indicatoren moeten middels een toepassing voor de eindgebruikers over de jaren heen te monitoren zijn."	Monitoren is als belangrijk doel omschreven. Dat wil zeggen dat de risicoprofielen en indicatoren met een bepaalde tijdrequentie geactualiseerd dienen te worden, wat weer eisen stelt aan de te gebruiken data. Welke tijdrequentie wordt verwacht: jaarlijks, kwartaal, maand, week, dag?	De provincie vraagt de inschrijver zelf na te denken over de actualisatiestrategie. Doel van het actualiseren is dat de eindgebruiker ten alle tijden actueel inzicht heeft in de risico's en het model over de jaren heen wordt verbeterd.
26	Inhoud	2.Blz 12, "De opdrachtgever wil een bovengrens van maximaal €75.000 voor het inmeten en of inkopen van (data)bronnen aanhouden."	Is het bedrag een jaarlijks bedrag, exclusief btw? Aannemelijk ook afhankelijk van de monitor frequentie.	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Gaat om éénmalig bedrag, exclusief btw. De onderdelen P1.2 en P1.3 (beheer, onderhoud, actualisatie en verlengingen) kennen andere beschreven voorwaarden, maar geen grenswaarde.
27	Inhoud	3.Blz 12, "De provincie wil aansturen op een model dat hoofdzakelijk op open data is gebaseerd, waarbij"	Welke kwaliteitseisen worden aan de open data gesteld?	De gedetailleerde verkeerskundige herleidbaarheid die de verkeers(on)veiligheid kan duiden staat centraal. De data moet ten alle tijden de werkelijke verkeers(on)veiligheid uitdrukken.
28	Inhoud	4.Blz 12, "We zien bij voorkeur een koppeling met het netwerk van het NWB (Nationaal Wegenbestand)."	Het NWB heeft geen fietspaden en rijrichting en mist vooral data-koppeling componenten. Waarom wordt toch voor het NWB gekozen terwijl er betere open data alternatieven zijn?	De koppeling met het netwerk van het NWB betreft een voorkeur maar geen randvoorwaarde. Inschrijver mag in theorie met een alternatief komen mits ons aan de hand van een motivatie kan overtuigen dat invulling op dergelijke wijze van meerwaarde is.
30	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 29	Is het gedeeld eigenaarschap voor eigen gebruik, of beoogt de provincie mee te delen in het vruchtgebruik wanneer het model bij andere opdrachtgever wordt gebruikt en geëxploiteerd?	Het uitgangspunt is enkel voor het eigen gebruik. Wij zien geen bezwaren om het model in de toekomst breder uit te rollen, mits dat in afstemming gaat wat mogelijk kan leiden tot een beperkt aantal afspraken over de wijze waarop. Wij zetten niet in op (financieel) vruchtgebruik.

31	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 13	Eigenaarsschap. De provincie heeft de bedoeling om het model voor eigen gebruik te kunnen blijven continueren. Is deze veronderstelling correct? Hoe staat de provincie erin als de opdrachtnemer het model breed wil uitrollen bij andere opdrachtgevers/provincies?	Die veronderstelling is correct. De provincie wil voorkomen dat opgebouwde inzichten na afloop teniet worden gedaan. Wij zien geen bezwaren om het model in de toekomst breder uit te rollen, mits dat in afstemming gaat wat mogelijk kan leiden tot een beperkt aantal afspraken over de wijze waarop.
32	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 9	U geeft aan dat het model bedoeld is voor alle wegbeheerders in Utrecht. Moet het model hiermee inzicht geven in alle wegen binnen de provincie (binnen en buiten de bebouwde kom, busbanen, niet verharde wegen etc.)?	Die veronderstelling is correct. Uitgangspunt is het in kaart brengen van alle wegen en fietspaden binnen de provincie die in kaart gebracht kunnen worden.
33	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 5	U verwijst in de uitvraag naar model van DOK-data. Kunnen we tijdens de offerte-fase dit model inzien?	Ter informatie zijn een aantal screenshots van het model opgenomen als bijlage.
34	Juridisch	Bijlage 2 Algemene inkoopvoorwaarden Provincies 2018 voor leveringen en diensten, Artikel 9	Artikel 9. De aansprakelijkheid van de opdrachtnemer zal in redelijke mate beperkt worden, zodat de opdracht volledig verzekerd kan worden uitgevoerd. Daarvoor geldt in plaats van art. 9 leden 1 t/m 6 het onderstaande: "Opdrachtnemer is alleen aansprakelijk voor aan haar toerekenbare tekortkomingen die een goed en zorgvuldig handelend opdrachtnemer met voor de opdracht vereiste vakkennis en middelen uitgerust, onder de betreffende omstandigheden en met inachtneming van normale oplettendheid had kunnen en behoren te vermijden. Opdrachtnemer is voorts alleen aansprakelijk voor de directe door de opdrachtgever geleden schade ten gevolge van een aan opdrachtnemer toe te rekenen tekortkoming zoals hiervoor beschreven. Tot de directe schade behoren in geen geval: bedrijfsschade, productieverlies, verlies van data, omzet- en/of winstderving, waardevermindering van producten evenmin als bedragen die in de uitvoeringskosten zouden zijn begrepen als de opdracht van de aanvang af goed zou zijn uitgevoerd. De totale aansprakelijkheid van opdrachtnemer in verband met deze opdracht is beperkt tot de opdrachtsom, met een maximum van €1.000.000,- (één miljoen euro). Elke aansprakelijkheid van opdrachtnemer vervalt door verloop van vijf jaren vanaf de dag waarop de opdracht door voltooiing of opzegging is geëindigd." Bent u hiermee akkoord?	Akkoord, echter de aansprakelijk wordt beperkt tot een maximum van € 1.000.000,-, ongeacht de opdrachtsom.
35	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 10	kunnen wij beschikking krijgen over alle fietsintensiteiten en autointensiteiten op het (fiets)wegennet in de provincie Utrecht? Deze intensiteiten zijn (mede) bepalend voor de kans op ongevallen. Is onze veronderstelling correct dat wij hier gebruik van kunnen maken?	Wij kunnen de berekende intensiteiten uit het verkeers- en het fietsverkeersmodel leveren.
36	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 10	Is het nieuw te ontwikkelen model een doorontwikkeling van het huidige ontwikkelde verkeersveiligheidsmodel? Hoe ziet u dit voor zich?	We vragen niet om aan te sluiten op hetgeen dat eerder is ontwikkeld. Het betreft dan ook geen doorontwikkeling. Wij vragen om een geheel nieuw model met een andere, voornamelijk verkeerskundige, insteek.
37	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 9	Kunnen wij per direct beschikken over het ontwikkelde verkeersveiligheidsmodel van de provincie Utrecht? Inclusief alle input bestanden? Om een level playing field te creëren is dit ons inziens essentieel voor de aanbesteding.	Nee (achterhalen of account voor twee dagen online kan)
38	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 9	Is onze veronderstelling juist dat snelwegen buiten beschouwing gelaten worden, evenals wandelgebieden/troittoirs? En hoe zit het met specifieke busbanen?	Uitgangspunt is het in kaart brengen van alle wegen en fietspaden binnen de provincie die in kaart gebracht kunnen worden. Wandelpaden in natuurgebieden zijn niet relevant. Gezien de wisselwerking met andere modaliteiten zijn voetpaden wel relevant.
39	Inhoud	Aanbestedingsleidraad, pag. 5	Is het bedrijf "DOK data" ook in de gelegenheid om zich als inschrijver aan te melden? Ons inziens hebben zij een dermate grote voorsprong qua kennis zodat dit een level-playing-field niet mogelijk maakt.	Wij zijn van mening dat deze uitvraag van andere grootte en aard is en zien geen aanleiding om de leverancier van het proof of concept model uit te sluiten van deelname. Proof of concept model is niet meer dan een (GIS)toetsing van de systematiek waarbij een beperkt aantal databronnen voor enkel de provinciale wegen met elkaar zijn gekoppeld. De verkeerskundige diepgang, afweging en prioritering, maar ook de regionale betrokkenheid, herleidbaarheid en de koppeling met de regionale risicoanalyse waar in de huidige uitvraag de nadruk op ligt, is niet aan de orde geweest in de eerdere studie. Ter informatie zijn een aantal screenshots opgenomen als bijlage.
40	Proces	Vraagspecificatie hoofdstuk 2	Is het uitgangspunt dat alle benodigde data door de opdrachtnemer verzameld wordt, of kan uitgegaan worden dat een deel van de data ook door de gemeente zelf aangeleverd wordt?	Uitgangspunt is dat de opdrachtnemer de benodigde data verzameld. Wegbeheerders beschikken zelf over een beperkte hoeveelheid (data)bronnen. De ene meer dan de ander. Op voorhand is niet duidelijk om welke bronnen het gaat en wat de kwaliteit hier van is. Het is aan de opdrachtnemer om dit te inventariseren. We vragen de inschrijver hier rekening mee te houden binnen zijn ontwerpstrategie.
41	Proces	Vraagspecificatie hoofdstuk 2	Op welke wijze dient ook het bestuurlijk niveau van de gemeenten betrokken te worden in het proces om te komen tot een verkeersveiligheidsmodel?	Het betrekken van het bestuurlijk niveau van wegbeheerders maakt geen onderdeel uit van deze opdracht.

42	Juridisch	Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf, hoofdstuk 2.4	Er wordt aangegeven dat het systeem na afloop van de overeenkomst door een onafhankelijke derde na te bouwen en of over te nemen zijn. Een technische beschrijving en opbouw van algoritmes is daarbij een minimumvereisten. Kunnen we hieruit opmaken dat het Intellectual Property van de geschreven code bij de ontwikkelde partij blijft?	Een technische beschrijving en de schriftelijke verantwoording waarmee de inschrijver transparant maakt hoe het model is opgebouwd en werkt worden gezien als minimumvereisten. Zoals is opgenomen in de uitvraag zal de provincie meer punten toekennen voor een systeem dat (grotendeels) open source is. Voor de elementen die niet open source zijn gaat de voorkeur uit naar het gedeeld eigenaarschap met gedeeld intellectueel eigendom, waarbij de opdrachtgever alle rechten heeft om de inhoudelijke parameters aan te passen en of aan te vullen en waarbij de opdrachtnemer niet zonder de vorming van nader te bepalen afspraken het model mag doorverkopen. De provincie vraagt de opdrachtnemer met een voorstel te komen, waarbij de beoordelingscommissie bij de gunningscriteria (onderdeel G1.4) de meeste punten zal toekennen voor een systeem dat een gedeeld eigenaarschap kent, waarbij de inschrijver én opdrachtgever na beëindiging van de samenwerking het model morgen blijven gebruiken en exploiteren.
43	Inhoud	Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf, hoofdstuk 2.2	Er wordt aangegeven dat de uiteindelijke eindgebruiker (procesmatig) betrokken en geenthousiasmeerd moet worden in het proces. Welke rollen in het ontwikkeltraject willen jullie zelf/ de gemeentes/ het waterschap vervullen/ aanleveren?	Het is aan de inschrijver om hier een strategie voor te bedenken. Provincie denkt en helpt in de maat zoals je van een opdrachtgever mag verwachten.
44	Inhoud	Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf, hoofdstuk 2.2	Er wordt aangegeven dat de focus uitgaat naar voldoende verkeerskundige herleidbaarheid. In hoeverre voldoet het technisch ontwikkelde model van DOK-data aan dit vereiste? Kunt u toelichten waarom wel/ waarom niet?	Proof of concept model is niet meer dan een (GIS)toetsing van de systematiek waarbij een beperkt aantal databronnen voor enkel de provinciale wegen met elkaar zijn gekoppeld. De verkeerskundige diepgang, afweging en prioritering, maar ook de regionale betrokkenheid, herleidbaarheid en de koppeling met de regionale risicoanalyse waar in de huidige uitvraag de nadruk op ligt, is niet aan de orde geweest in deze eerdere studie. Ter informatie zijn een aantal screenshots opgenomen als bijlage.
45	Inhoud	Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf, hoofdstuk 2.4	Er wordt aangegeven dat het systeem gedurende en na de realisatie bij de eindgebruikers getoetst dient te worden op herkenbaarheid, compleetheid en het toevoegen van nieuwe databronnen. 1) Kunnen jullie aangeven wat de verwachting is van het toetsen? Een feedback-loop geïntegreerd in het systeem of op een reguliere basis uitvragen wat de ervaringen zijn van de eindgebruikers. 2) Is het de bedoeling van eindgebruikers zelfstandig nieuwe databronnen kunnen toevoegen of wordt dit aan de ontwikkelaar gevraagd?	1) Het is aan de inschrijver om hier een passende strategie voor te bedenken, zolang de eindgebruiker maar betrokken blijft. 2) Het toevoegen van nieuwe databronnen gaat niet zelfstandig, maar altijd met de benodigde afstemming met de ontwikkelaar.
46	Inhoud	Aanbestedingsdocument verkeersveiligheidsmodel DEF.pdf, hoofdstuk 2.2	Het systeem dat ontwikkeld dient te worden moet voor verschillende type gebruikers te raadplegen zijn (incidentele en intensieve gebruiker). Kunt u de verschillende gebruikersgroepen verder specificeren? 2) Kunt u aangeven of de verschillende gebruikersgroepen van elkaar gescheiden dienen te worden door middel van autorisatieniveaus? 3) Zijn er verschillen tussen de verschillende gebruikersgroepen als het gaat om het wel/ niet prijs mogen geven van bepaalde informatie? M.a.w. is het zo dat de ene gebruiker méér informatie/ data mag zien dan de andere gebruiker?	1) Het is aan de inschrijver om te inventariseren wat aansluit bij de behoefte van de eindgebruikers. Iedere eindgebruiker, ook diegene met minder digitale ervaringen, moet het systeem kunnen raadplegen. 2) Dat kan een uitkomst zijn, maar is aan de inschrijver om te bepalen. 3) Dat kan een uitkomst zijn, maar is aan de inschrijver om te bepalen. Iedere eindgebruiker, ook diegene met minder digitale ervaringen, moet het systeem kunnen raadplegen. Een overkill aan (detail)informatie die een (onervaren) eindgebruiker niet kan plaatsen is niet wenselijk. Anderzijds is het niet wenselijk informatie achter te houden voor diegene die daar een betere uitkomst mee kan genereren.
47	Proces	Bijlage 7 Prijsopgave / Aanbestedingsdocument p21	U geeft aan het Format Prijzenblad graag in .pdf- als .xls(x)-formaat te ontvangen. Kunt u het Format Prijzenblad cq Bijlage 7 Prijsopgave ook in .xls(x)-formaat beschikbaar stellen?	U dient het prijzenblad in te dienen in PDF en WORD-format.
48	Uitvoering	Aanbestedingsdocument, p12	U houdt een bovengrens aan van €75.000,- voor het inmeten of inkopen van (data)bronnen. Is dit bedrag eenmalig voor de gehele opdracht (t/m 2028) of is dit bedrag per jaar beschikbaar (bijvoorbeeld voor actualisatie)?	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Gaat om éénmalig bedrag, exclusief btw. De onderdelen P1.2 en P1.3 (beheer, onderhoud, actualisatie en verlengingen) kennen andere beschreven voorwaarden, maar geen grenswaarde.
49	Inhoud	Aanbestedingsdocument, p9	Er wordt in de offerte uitvraag gesproken over wegvakken. Kunnen we ervan uit gaan dat kruispunten geen onderdeel uitmaken van de opdracht?	Ook kruispunten maken onderdeel uit van deze uitvraag. Het is aan de inschrijver om te bepalen hoe kruispunten in het model worden verwerkt.
50	Uitvoering	Aanbestedingsdocument, p9	In 2019 is een proof of concept ontwikkeld. Kan de opdrachtgever beschrijven in hoeverre aangesloten moet worden op hetgeen is ontwikkeld door DOKdata? Moet bijvoorbeeld gebruik worden gemaakt van de ontwikkelde algoritmes, scripts en ICT-architectuur?	We vragen niet om aan te sluiten op hetgeen dat eerder is ontwikkeld. Het betreft dan ook geen doorontwikkeling. Wij vragen om een geheel nieuw model met een andere, voornamelijk verkeerskundige, insteek.
51	Inhoud	Onderdeel G1.3 Inzet van (data)bronnen	Op pagina 28, onderdeel 5.3.3 wordt vermeld dat er een maximale bovengrens is van €75.000 voor de inkoop van een externe databron indien de meerwaarde aangetoond is. Zou de provincie Utrecht kunnen toelichten of dit het totaal bedrag is gedurende de complete contractduur of per periode (bijvoorbeeld per jaar) en of dit bedrag geldt per databron of voor alle extern ingekochte databronnen bij elkaar.	De grenswaarde van 75.000 euro maakt onderdeel uit van de bouw en uitrol van het model en is daarmee verwerkt binnen onderdeel P1.1. Gaat om éénmalig bedrag, exclusief btw. De onderdelen P1.2 en P1.3 (beheer, onderhoud, actualisatie en verlengingen) kennen andere beschreven voorwaarden, maar geen grenswaarde.
52	Inhoud	Inzet van (data)bronnen	Op pagina 12 wordt gesproken over Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Zou de provincie Utrecht inzicht kunnen geven in welke attributen deze dataset bevat? Dit zou inschrijvende partij kunnen helpen bij het maken van de vertaling naar indicatoren.	Gedetailleerde informatie over de opbouw van BRON is te vinden op www.rijkswaterstaat.nl/verkeersveiligheid .
53	Inhoud	Validatie van POC verkeersveiligheidmodel	Zou de provincie Utrecht aan kunnen geven hoe de voorspellingen van het verkeersveiligheidmodel gebruikt gaan worden. Met name is inschrijvende partij benieuwd naar hoe het model in het werkproces van de provincie Utrecht gebruikt gaat worden. Hierbij zijn wij ook benieuwd of en hoe het huidige Proof of Concept verkeersveiligheidmodel gebruikt wordt door de provincie.	Het verkeersveiligheidsmodel wordt opgenomen als beleidsinstrument. Het systeem dient de beleidsmedewerker onder andere te ondersteunen bij het aantonen, lokaliseren en duiden van verkeersveiligheidsproblemen en of verkeersveiligheidsindicatoren, zodat de beleidsmedewerker daar gepaste verbemaatregelen op kan nemen. Het Proof of Concept model is gebruikt als (GIS)toetsing van de systematiek waarbij een beperkt aantal databronnen voor enkel de provinciale wegen met elkaar zijn gekoppeld. Het wordt op dit moment niet gebruikt binnen de beleidsvorming.

54	Inhoud	Validatie van verkeersveiligheidsmodel	In hoeverre is het verkeersveiligheidsmodel, als Proof of Concept (POC), gevalideerd? In andere woorden: in welke mate is de voorspelde waarde van dit model getoetst?	Enkel op hoofdniveau is gekeken of de uitkomsten herkenbaar zijn.
55	Uitvoering	Inzet van POC verkeersveiligheidsmodel	Verwacht de provincie Utrecht dat het Proof of Concept (POC) verkeersmodel uit 2019 wordt uitgebreid om aan de wensen te voldoen of staat het inschrijvende partij vrij een nieuw model te ontwikkelen, waarin de geleerde lessen van dit POC model meegenomen worden?	Nee, we vragen niet om aan te sluiten op hetgeen dat eerder is ontwikkeld en of dit verder uit te breiden. De meegezonden managementsamenvatting is enkel opgenomen als aanvullende (achtergrond)informatie.
56	Proces	5.4 Subgunningscriterium Prijs	U vraagt ons om uurtarieven af te geven binnen een door u afgegeven maximum. U geeft niet aan voor welke periode wij deze tarieven moeten garanderen. Gelet op de looptijd van de overeenkomst (3 jaren initiële looptijd en 5 optie jaren) verzoeken wij u in te stemmen met een jaarlijkse indexering van de tarieven. Gaat u hiermee akkoord?	Tarieven staan vast gedurende het eerste jaar, daarna is indexering bespreekbaar.
57	Proces	5.3.5 Onderdeel G1.5 Planning	Planning: "Voor dit onderdeel kan inschrijver maximaal 2 A4 (enkelzijdig) gebruiken". Staat u toe dat deze 2 A4 opgemaakt mogen worden als 1 A3 pagina?	Prima, wel met dezelfde voorgeschreven opmaak (o.a. lettertype)
58	Proces	5.3.5 Onderdeel G1.5 Planning	Kunt u meer toelichting geven op "een geknopte planning middels het RACI-model"? Wat verstaat u onder "geknopt"? En op welke wijze wilt u een RACI-model terug zien in de planning? Een RACI-model is een matrix waarin rollen en verantwoordelijkheden worden weergegeven. Daarin worden doorgaans geen activiteiten, start-/einddata, doorlooptijden in aangegeven. Staat u ook open voor de suggestie om én een planning en een separate RACI-matrix op te nemen?	Het betreft een geknopte planning, waarbij essentie ligt bij het inzichtelijk maken van de op welk moment te nemen stappen, de doorlooptijd van stappen, de rolverdeling en de verdeling in verantwoordelijkheden. Wij kunnen ons vinden in het voorstel om de planning en de RACI-matrix gescheiden aan te leveren.
59	Inhoud	2.5 Omvang van de Opdracht	U geeft aan dat u uitgaat van een bouwperiode van ongeveer vier maanden en streeft daarmee naar een eerste productoplevering in mei 2021. Wat verstaat u onder "een eerste productoplevering"?	Na de bouwperiode van vier maanden verwachten we een eerste conceptversie die minimaal voldoet aan de in de uitvraag opgenomen doelstellingen.
60	Inhoud	2.4 Aard van de Opdracht	U denkt aan modellering van het fietsgebruik in het (fiets)verkeersmodel BRUTUS. Is binnen Brutus opsplitsing in leeftijden of type verkeer mogelijk?	fietsverkeersmodel BRUTUS is in een beperkte categorisering opgesplitst naar leeftijden een type verkeer.
61	Inhoud	2.4 Aard van de Opdracht	Heeft u als provincie zelf de beschikking over de dataset Safety Performance Index (SPI) van de Fietzersbond? En zo ja, wat is de dekking hiervan?	De provincie heeft beperkte informatie van de Fietzersbond over het regionaal netwerk buiten de bebouwde kom.
62	Contract	Bijlage 2 – Algemene inkoopvoorwaarden Provincies 2018, Art. 9.6 Vrijwaring	Wij menen dat artikel 9.6 erg ruim geformuleerd is. Wij verzoeken u deze bepaling als volgt te wijzigen: 'Alle in redelijkheid gemaakte kosten, waaronder begrepen schadevergoeding, boetes en rente, die de provincie heeft gemaakt in verband met de behandeling van een aanspraak als bedoeld in het vijfde lid, komen voor rekening van de opdrachtnemer, met inachtneming van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel.'	Wij gaan niet akkoord met de voorgestelde wijziging, zie verder antwoord 34.
63	Proces	Kwaliteitscriteria in TenderNed	"U heeft in TenderNed per kwaliteitscriterium een vraag aangemaakt. Dient verwacht u per criterium een document of mogen alle kwaliteitscriteria in 1 document zijn opgenomen?"	Het is toegestaan alle kwaliteitscriteria in één document op te nemen.
64	Uitvoering	2.5 Omvang Opdracht - Planning	Wat zijn de verwachtingen van de eerste product oplevering die staat gepland voor mei 2021?	Na de bouwperiode van vier maanden verwachten we een eerste conceptversie die minimaal voldoet aan de in de uitvraag opgenomen doelstellingen.
65	Inhoud	5.3.1 - G1.1 - De strategie om tot een verkeersveiligheidsmodel te komen	In hoeverre is het belangrijk dat de verkeerskennis aanwezig is bij de 'bouwende' partij van de software of kan dit een samenspel zijn met Provincie Utrecht?	De provincie is van mening dat uiteenlopende verkeerskundige kennis bij de inschrijvende partij essentieel is voor de bouw en uitrol van het verkeersveiligheidsmodel. De provincie zal vanuit de opdrachtgeversrol in beperkte maat helpen en of meedenken, maar vervangt niet de verkeerskundige kennis van de inschrijver.
66	Inhoud	5.3.2 Onderdeel G1.2 - Een op de eindgebruiker toegespitst product en proces	Waar stopt het model en waar start het werk van de wegbeheerder?	Het systeem dient de beleidsmedewerker onder andere te ondersteunen bij het aantonen, lokaliseren en duiden van verkeersveiligheidsproblemen en of verkeersveiligheidsindicatoren. Het is aan de beleidsmedewerker(s) om aan de hand van deze informatie verbetermaatregelen door te voeren.
67	Inhoud	5.3.2 Onderdeel G1.2 - Een op de eindgebruiker toegespitst product en proces	In hoeverre is het model adviserend of ondersteunend aan de bedrijfsvoering van de verkeersveiligheid?	Beide. Het verkeersveiligheidsmodel wordt opgenomen als beleidsinstrument. Het systeem dient de beleidsmedewerker onder andere te ondersteunen bij het aantonen, lokaliseren en duiden van verkeersveiligheidsproblemen en of verkeersveiligheidsindicatoren, zodat de beleidsmedewerker daar gepaste verbetermaatregelen op kan nemen.
68	Inhoud	Belang veilige inrichting Fietspaden	Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave pagina 10 en 15: In de Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave wordt het belang van de veilige inrichting van fietspaden benoemd. Klopt het dat alle elementen, onlangs gepubliceerd door het kennisnetwerk SPV, van toegevoegde waarde zijn voor de uitvraag? Indien ja, kunt u het belang van de verschillende elementen prioriteren?	Wij kunnen ons absoluut vinden in de denkwijze en richtlijnen van het Kennisnetwerk SPV. Het prioriteren van dergelijke elementen maakt onderdeel uit van deze opdracht en is daarmee aan de inschrijver.