

Vraag	Antwoord
Waarom richten jullie je bij de DIB op niet-navigerende gebruikers?	Meerwaarde ten opzichte van bestaande digitale informatiestromen (bijvoorbeeld met informatie over werk-in-uitvoering of incidenten) is dat bij een DIB ook meteen een handelingsperspectief voor de weggebruiker wordt meegegeven. Denk aan het volgen van een omleiding. Indien stremmingen op het wegennet altijd (in alle gevallen tijdig en actueel) bij serviceproviders bekend zijn verwachten wij dat de navigatiealgoritmes de weggebruiker tijdig informeert of de route aanpast. Indien dat echter niet het geval is verwachten we dat de DIB vooral een meerwaarde heeft voor weggebruikers die geen gebruik maken van navigatie.
Kunnen jullie een inschatting maken van de inzet van de diensten voor de komende jaren?	De diensten worden nu langzaam opgeschaald. We zien concreet dat de inzet vanuit de VC's verder oploopt omdat we vanuit het project actief de regio's benaderen en de regio's stappen zetten om de organisatie aan te passen op de structurele inzet van de diensten. Een goede inschatting van de inzet over de komende jaren is door ons nu moeilijk te geven. De aangeven inzet in de presentatie, zoals ook in de marktconsultatie is aangegeven, is op dit moment onze beste inschatting.
Wordt naar jullie verwachting het aantal borden langs de weg met de inzet van de diensten verminderd?	Dit is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Opgemerkt wordt dat een aantal wegbeheerders beleid heeft om het aantal DRIP's te verminderen en/of deze aan het einde van de levensduur niet meer te vervangen.
Wat willen jullie precies weten met betrekking tot de gevraagde rapportages over de inzet van de diensten?	Het zijn betaalde diensten en de wegbeheerders gaan hiervoor middelen reserveren. Het is voor wegbeheerders belangrijk om te kunnen toetsen of deze middelen goed besteed worden. Vanuit het project willen we idealiter (en alle wegbeheerders waar we dit voor organiseren) informatie over bereik, waardering, effect etc. Het is voor de inzet van de diensten belangrijk om te weten hoeveel weggebruikers worden bereikt met de diensten. Hoeveel (unieke) mensen hebben het bericht ontvangen, gelezen, opgeslagen etc en indien mogelijk het advies opgevolgd. Mogelijk kan waardering van de eindgebruiker (wordt de berichtgeving gewaardeerd etc) worden opgenomen in de rapportages. Het kan ook interessant zijn om de doelgroep te weten. Het detailniveau is niet bepaald en kan per dienst verschillend zijn.
Zijn er wat betreft de inzet van de diensten specifieke tijdsbudgetten (m.b.t. latency eisen)?	Er zijn op dit moment geen harde specifieke tijdsbudgetten bepaald voor de diensten. Bij de DIBS en servicebericht is timing echter wel essentieel, bij de vooraankondiging (een bericht tijdens stilstand, voorafgaand of na afloop op een verplaatsing) is dit van minder belang.
Hoe worden de geofences bepaald en doorgegeven?	De DIB locatie is een puntlocatie. Bij een vooraankondiging wordt het werkvak aangegeven. De passanten op dit werkvak dienen geïnformeerd te worden. Bij het servicebericht worden weggebruikers geïnformeerd die zich tussen een aansluiting en het stremmingsvak bevinden. Puntlocaties en de wegvakken worden via DATEX op de gebruikelijke manier gedeeld.
Gaat het qua scope van de diensten alleen om mobiele navigatietoestellen?	In deze fase van verkenning (marktconsultatie) willen we ons niet beperken tot enkel mobiele of vaste navigatietoestellen. Incar informeren kan wat ons betreft dus breder zijn zolang het maar in-car is.
Wanneer beschouwen jullie de inzet van de diensten als succesvol (wat zijn jullie KPI's)?	Op dit moment hebben we nog geen harde KPI's vastgelegd.
Hebben jullie onderzoek gedaan naar het laten betalen van de diensten door weggebruikers? En zo ja, hoeveel mensen willen hier hoeveel voor betalen?	Het is aan de serviceprovider om te bepalen of informatie toegevoegde waarde heeft voor haar klanten en wat die voor de informatie willen betalen. De betalingsbereidheid van de weggebruiker is door ons niet onderzocht.
Moeten we rekening houden met geo-politieke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de opkomst van de Chinese auto in NL? Zijn er kaders met betrekking tot hosting, ontwikkeling in het buitenland, samenwerking met autofabrikanten?	Voldaan zal moeten worden aan de algemene wet- en regelgeving.
Wat is het proces hierna? Hebben jullie al een idee over het inkoopproces hierna?	Zoals aangegeven in het consultatiedocument dient deze marktconsultatie ter voorbereiding op de strategische besluitvorming voor inkoop van de genoemde diensten. Hoe dit proces er exact uit gaat zien is nu nog niet bekend.