Nota van Inlichtingen (NvI)

Aanbesteding Marktplaats voor Infrastructuur

Versie 1.0, d.d. 28 september 2016

De Verkeersonderneming

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Nr	Verwijzing (naam) aanbestedingsdocument	Verwijzing artikel / paragraaf / pagina aanbestedingsdocument	Vraag/ tekstssuggestie door de Inschrijver	Antwoord op vraag door De Verkeersonderneming
1	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 7	Wordt er naast de bilaterale hoofdlijnen OVK ook een gezamenlijke overeenkomst gesloten tussen de samenwerkende partijen? Wij denken dat het meerwaarde heeft als de aan de regio verbonden partijen zich committeren aan gezamenlijke 'regels van het spel'. Dit vergroot de synergie (dit is in lijn met de PCP en IPS aanpak)	Het is niet onmogelijk dat een Hoofdlijnenovereenkomst wordt mede ondertekend door een betrokken Moederorganisatie, dit hangt af van de uitdaging c.q. het ingediende voorstel.
2	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 7	Er wordt gesproken over een 50/50% verdeling van kosten. Geldt dat voor elke fase van de samenwerking? (voorbereiding, uitvoering, exploitatie).	De 50/50% verdeling van de kosten betreft alleen de voorbereiding en de investering in de infrastructurele oplossing. De uitvoering en het bijbehorend verdienmodel is voor de marktpartij. Zie ook paragraaf 3.1 van het Beschrijvend document.
3	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 7	Waarom een ovk van één jaar? Dit is voor een innovatieve samenwerking een zeer korte periode. Valt de realisatiefase hier ook onder?	De Hoofdlijnenovereenkomst heeft een maximale looptijd van één jaar, met een éénmalige mogelijkheid tot verlenging met 3 maanden. Zie artikel 9 van de concept Hoofdlijnenovereenkomst. De reden hiervoor is dat De Verkeersonderneming, mede door voorwaarden vanuit het Beter Benutten programma van de financier (het ministerie van IenM), de realisatie van de infrastructuur oplossingen uiterlijk eind 2017 moet starten. De realisatiefase komt daarna en valt dus niet onder de termijn van één jaar.
4	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 7	Vervolg: wat is de duur van de uitvoeringsfase en daarmee de Realisatieovk?	De duur van de uitvoeringsfase, respectievelijk van de Realisatieovereenkomst is afhankelijk van het ingediende voorstel en is in beginsel niet beperkt tot een termijn.
5	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	paragraaf 1.3 Expliotatiefase pag. 7	Kun u aangeven met welke looptijd(en) we tijdens de exploitatiefase rekening moeten houden (duur van de concessie)? Dit bepaalt in belangrijke mate de business case c.q. geeft u zekerheid over minimaal beoogde gebruiksduur van de verbinding.	Duur van de exploitatiefase is afhankelijk van het ingediende voorstel. Het is aan de indiener om een voorstel te doen de looptijd irt de haalbaarheid. In beginsel is geen sprake van vooraf vastgestelde beperking in de looptijd.
6	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 7	Wat is de duur van een exploitatiefase?	De duur van de exploitatiefase is eveneens afhankelijk van het ingediende voorstel en is ook in beginsel niet begrensd.
7	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 8	Maken de realisatie en exploitatieovereenkomst onderdeel uit van de Hoofdlijnenovk die Europees wordt aanbesteed.	De Realisatieovereenkomst en de eventuele exploitatieovereenkomst zijn mede onderdeel van de scope van deze aanbesteding, maar zij maken geen deel uit van de Hoofdlijnenovereenkomst. Zie de paragrafen 1.3 en 3.4 van het Beschrijvend document.
8	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 11	U beschrijft 4 lijnen waarlangs de VO handelt. Vallen onder 'netwerkversterking' ook slimme (C-ITS) 'benuttingsmaatregelen, zoals besproken in het kader van Beter Benutten Vervolg. Maakt dit ook expliciet onderdeel uit van deze marktplaats?	C-ITS valt niet onder 'netwerkingversterking' en maakt op zichzelf geen onderdeel uit van deze marktplaats. Echter de VO is wel actief op het onderwerp slimme C-ITS benuttingsmaatregelen. Binnen het programma van de VO valt dit thema onder de lijn: Rijgedrag.
9	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 13	U beschrijft een palet aan 6 uitdagingen en maatregelen. Staat u open voor ' (C-ITS)benuttingsmaatregelen' van wegen die de door u beschreven 'betere koppeling' tussen gebieden mogelijk maakt? (wij stellen deze vraag omdat u spreekt van een 'Marktplaats van *Infrastructuur'*)	C-ITS benuttingsmaatregelen van wegen vallen in beginsel niet onder het palet aan 6 uitdagingen. Het gaat in deze aanbesteding om oplossingen met een tastbare fysieke component. Het investeren in ICT- of ITS-systemen wordt niet meer gerekend tot het investeren in infrastructuur waar de overheidsbijdrage voor mag worden aangewend. Zie paragraaf 3.2 van het Beschrijvend document. Toch is het zeker niet uitgesloten dat in een ingediende infrastructurele oplossing ook ICT- of ITS-componenten zijn opgenomen. Dergelijke componenten zijn dus als onderdeel van een (fysieke) oplossing niet verboden, maar zij komen - als zelfstandige componenten - op grond van deze aanbesteding niet voor de investeringsbijdrage van De Verkeersonderneming in aanmerking.
10	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 13	Vervolg : U beschrijft ook dat maatregelen (deels) fysiek moeten zijn. Dat hebben wij in onze aanpak zeker in gedachte, maar vanwaar deze vereiste? Wellicht gaat het u om 'zichtbaarheid', maar waarom dit niet vrij laten?	In deze aanbesteding voor de Marktplaats voor Infrastructuur richt De Verkeersonderneming zich op oplossingen met een tastbare fysieke component. In andere programmalijnen en marktplaatsen richt De VO zich op mobiliteitsdiensten en ITS-oplossingen. Qua investeringsbijdrage wil De VO dit niet door elkaar laten lopen. Zie verder het antwoord op de vorige vraag.
11	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 13	Vervolg: Voor het slim benutten van fysieke infrastructuur, kunnen we niet om ICT heen. Vanwaar het voorbehoud om te investeren in ICT-systemen?	Zie de antwoorden op de vragen 9 en 10.
12	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	diverse pagina's	U geeft aan dat u 50% van de kosten wilt dekken. Wij staan zeer open voor een partnership. Echter, wanneer onze kosten voor 50% worden gedekt zullen wij ook op zoek moeten gaan naar additionele inkomstenbronnen (en dus verdienmodellen). In onze ervaring vergt dat een wegbeheerder die open staat voor een lossere rolverdeling. Staat u open voor meer verantwoordelijkheden voor een private partij bij wegbeheer en verkeersmanagement? Heeft u daar ervaring mee?	Het is juist dat u op zoek bent naar additionele inkomstenbronnen. Het verdienmodel van uw oplossing is geheel voor u. De VO staat in beginsel open voor een lossere rolverdeling tussen marktpartijen en wegbeheerders, maar treedt niet in de verantwoordelijkheden van wegbeheerders voor onder meer verkeersmanagement. Het staat u vrij om voorstellen in te dienen, als onderdeel van uw oplossing. Deze zullen mede worden beoordeeld aan de hand van de gunningscriteria. Wij wijzen u er op dat uw voorstel onder meer wordt beoordeeld op uitvoerbaarheid en dat een voorstel voor een andere, lossere rolverdeling met een wegbeheerder, wel realistisch moet zijn.
13	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	diverse pagina's	50/50% verdeling van de kosten impliceert een partnership. Dat vereist dat u de traditionele OG/ON relatie (deels) achterwege laat. Heeft u daar een een (concreet) beeld bij de gouvernance en wijze van samenwerken?	Inderdaad impliceert deze aanbesteding een andere dan een traditionele OG/ON relatie. Wij wijzen u op paragraaf 3.4 van het Beschrijvend document en de inhoud van de concept Hoofdlijnenovereenkomst. Wij hebben echter in dit stadium - bewust - geen concreet beeld van de toekomstige samenwerking. Dat is afhankelijk van de ingediende voorstellen. U bent vrij om een origineel voorstel over de governance te doen.

14	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastructuur	pag. 14, 15	U kiest ervoor om (vrij specifiek) fysieke oplossingen al voor te schrijven bij uitdaging 1 en 2. U geeft ook eerder op pagina 13 aan, dat ICT systemen niet uw voorkeur hebben. Echter, u geeft op p.14 ook aan dat er in de Roadmap Nexteconomy een plaats is voor automated driving, wat een enorme hoeveelheid ICT zal bevatten. Wij hebben de indruk dat u m.b.t. de maatregelen/oplossingen al erg een bepaalde richting in denkt. Staat u open voor alternatieve oplossingen, aangedragen vanuit de markt?	De VO staat open voor alternatieve oplossingen, die worden aangedragen vanuit de markt. Niet voor niets is 'the wild card' als zesde uitdaging opgenomen. Ook in de andere, meer specifiek geformuleerde, uitdagingen is ruimte voor alternatieve oplossingen. Daarbij kan een duidelijk fysieke oplossing, zoals een people mover, vol zitten met ICT of ITS. Deze ICT of ITS is, als onderdeel van de fysieke oplossing, toegestaan. De gehele oplossing komt voor de investeringsbijdrage in aanmerking. De bedoeling van de uitdagingen is om suggesties aan te leveren en niet om maatregelen of oplossingen voor te schrijven.
15	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	paragraaf 3.6, laatste alinea, pag. 18	Hoe kunnen we exact weten wat elders gebeurt en waar? Ons inziens heeft de Verkeeronderneming als enige zicht op wat doorgaat c.q. gehonoreerd wordt. Graag nadere informatie aanreiken i.v.m. bepalen kansreikheid.	U kunt inderdaad niet exact weten wat elders gebeurt en waar. Ook De Verkeersonderneming heeft niet het complete beeldt. Het zicht dat De Verkeersonderneming heeft is gepubliceerd op de website van de VO in de gebiedsprofielen. Deze heeft de VO opgesteld in het kader van de Marktplaats voor Mobiliteit. De gebiedsprofielen kunt u vinden bij de stukken omtrent de minicompetitie voor de Marktplaats voor Mobiliteit. U mag in uw inschrijving deze informatie voor waar aannemen om uw voorstel af te bakenen t.o.v. deze projecten en programma's danwel om uw voorstel af te stemmen op deze projecten en programma's. De juistheid van deze informatie is zodoende, in afwijking van het gestelde in de laatste alinea van paragraaf 3.6, niet uw risico. Mocht dit antwoord niet voldoende zijn, dan graag een concretere vraag, die wij aan de Moederorganisaties kunnen voorleggen.
16	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	pargraaf 3.7 pag 18-19	Wat kunnen de gevolgen zijn van hetgeen hier gesteld wordt? Welk risico wordt door de marktpartijen hier gelopen? Wordt omvang anders e.d. In een dergelijk proces moet je aan de voorkant je kansen/risico's voor wel/niet inschrijven bepalen? Mogelijke bijstelling in behoeftestelling dient dan vooraf duidelijk te zijn. Voorstel om geen aanpassingen mee te nemen i.v.m. afweging om wel/niet in te schrijven.	In negatieve zin kan hiervan het gevolg zijn dat de Realisatieovereenkomst niet wordt gesloten. Omgekeerd wordt in paragraaf 3.8 de mogelijkheid voor een aanmerkelijke uitbreiding geboden. Niet moet worden vergeten dat het gaat om publieke investeringsbijdragen die politieke keuzes vergen, waarbij tevens verkiezingen in 2017 en 2018 een rol kunnen spelen.
17	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	paragraaf 3.8 1e alinea pag. 19	Betekent dit ook dat je als marktpartij kunt uitgaan van een groeimodel met in een latere fase aanvullende investeringen die conform dezelfde financiering als deze uitvraag tot stand kunnen komen?	Nee, daar mag u als marktpartij niet van uitgaan.
18	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	Hfd 4 1e alinea pag. 20	Hier wordt uitgegaan van de nieuwe aanbestedingswet 2016. Dit lijkt afwijkend van de begrippenlijst. Graag duidelijkheid.	Uw opmerking is correct. Het bepaalde in Hfd 4 1e alinea is juist. De begrippenlijst wordt aangepast.
19	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	paragraaf 4.3 laatste alinea pag. 21	Een onderneming mag meerdere malen inschrijven. Mag je idee of oplossing ook op meerdere locaties ingezet worden om het knelpunt op te lossen. Dus mag je binnen het thema je oplossing op meerdere locatie aanbieden en deze als separate aanbieding zien?	Ja dat mag, maar pas op. Ten aanzien van een uitdaging kan maar één project worden gegund. Zie het bepaalde in paragraaf 6.11 van het Beschrijvend document.
20	Beschrijvend document Marktplaats voor Infrastrcutuur Regio Rotterdam	paragraaf 6.6 Criterium "Uitvoering" pag. 33 Snelheid van Implementatie c.q. overtuigingskracht dat planning gerealiseerd wordt.	Voor de verschillende thema's geldt dat fysieke maatregelen nodig zijn. Hieraan gekoppeld zit in nagenoeg alle gevallen een planologische procedure. Hoe wordt dit afgewogen tussen de verschillende thema's in de beoordeling t.a.v. snelheid van implementatie en planning? Wij zien een groot risico in de beoordeling van een prima plan met een zeer goede business case, maar de planologische procedure kan altijd tot bezwaar en beroep leiden. Gezien de relatief korte tijd tot aanvang van realisatie vormt de planologische procedure hier een belangrijk item. Indien de kansrijkheid op een start voor 1-1-2018 zonder risico op vertraging zwaar wordt gewogen geldt voor een groot deel van de mogelijke inschrijvers dat besloten wordt niet in te schrijven vanwege beperkte kansrijkheid a.g.v. de scores hierop. Dit zal niet de bedoeling zijn van de tender. Graag duidelijkheid hoe dit criterium wordt meegewogen.	Dit risico is niet ondenkbaar. Inderdaad is de snelheid van de implementatie een belangrijk aandachtspunt bij het criterium Uitvoering. Daar is bewust voor gekozen, zie ook het antwoord bij vraag 3. Daar tegenover staan andere criteria, die ook zwaar wegen. De aard en zwaarte van de planologische procdures zal verschillen per infrastructurele oplossing. De VO en de Moederorganisaties zullen, na het sluiten van de Hoofdlijnenovereenkomst, zich inspannen (lees: faciliteren) om voor de gegunde oplossingen de benodigde planologische procedures te doorlopen.

MONDELINGE VRAGEN tijdens de inlichtingenbijeenkomst op 7 september 2016

Nr	Vraag door de Inschrijver	Antwoord op de vraag door De Verkeersonderneming
21	Is deze aanbesteding alleen voor Rotterdam of is deze ook op te schalen naar heel Nederland?	Deze uitvraag wordt gefinancierd vanuit het ministerie van I&M in het kader van Beter Benutten programma Regio Rotterdam, dat is onze focus. Bij een succesvolle aanbesteding en realisatie van een goed plan is de mogelijkheid van landelijke opschaling zeker mogelijk. Deze kans en eventuele risico's is geheel voor de marktpartij.
22	Beoordeeld de Stuurgroep mede de aanbesteding?	Nee, er wordt een onafhankelijke deskundige beoordelingscommissie ingesteld die de aanbiedingen beoordeeld. De Stuurgroep krijg de uitkomsten van deze beoordeling ter besluitvorming. De Stuurgroep heeft dus geen invloed op de inhoudelijke beoordeling.
23	Is er bij deze aanbesteding nagedacht om deze als prijsvraag uit te zetten?	Ja, er is in het voorgaande proces gekeken naar de optie prijsvraag. De procedure zoals die is vormgegeven lijkt er veel op. Toch is gekozen voor de reguliere openbare procedure, omdat de beoordeling wordt verricht door een 'gewone' onafhankelijke en deskundige commissie en niet door een 'jury', die verplicht is bij een prijsvraag. Ook is het in deze aanbesteding voor de Marktplaats voor Infrastructuur niet verplicht dat de inschrijvingen geanonimiseerd moeten worden, zoals bij een prijsvraag het geval is.
24	Hoe “wild” is de Wildcard?	De Wildcard kan ruim worden geïnterpreteerd, maar moet wel voldoen aan de eisen en voorschriften van de aanbesteding en dient gekoppeld te zijn aan Beter Benutten knelpunten in de regio Rotterdam. Dit in verband met de voorschriften van de financier ten aanzien van de besteding van het budget.
25	Is de procedure oneindig?	De procedure is vanzelfsprekend niet oneindig. Zie de planning in paragraaf 4.2 van het Beschrijvend document. De looptijd van de Hoofdlijnenovereenkomst is vervolgens begrensd tot één jaar. De looptijd van een Realisatieovereenkomst zal ook een planning hebben. De looptijd van de exploitatie is in beginsel oneindig, maar dit kan verschillen per ingediende oplossing.
26	Dus de marktpartij komt zelf met een voorstel?	Ja, dat klopt. De VO biedt 50% bekostiging van goede oplossingen, door martkpartijen aan te dragen.
27	Is het mogelijk om ergens in de loop van oktober een toetsing te hebben op de kwaliteit en haalbaarheid van nieuwe projectvoorstellen.	Dat is binnen de procedure niet mogelijk. Het is wel mogelijk dat een inschrijver tijdens een individueel gesprek op 11, 12 of 13 oktober mondeling met De Verkeersonderneming van gedachten wisselt over een mogelijke nieuwe oplossing.

28	Hoe wordt er beoordeeld?	Er wordt een onafhankelijke deskundige beoordelingscommissie ingesteld die de aanbiedingen beoordeeld. Deze beoordelingscommissie wordt ingevuld door 5 a 6 personen, onder andere met specialisten vanuit de Moederorganisaties.
29	Aan welke criteria moet je voldoen?	De criteria die bij de beoordeling worden toegepast staan in hoofdstuk 6 van het Beschrijvend document. Deze zijn naar het oordeel van de VO voldoende duidelijk.
30	Hoe is het geregeld met de de verdeling van het eigendom?	Voorstellen voor de verdeling van het eigendom doet de inschrijver in het PvA voor zijn oplossing. Hierbij is het van belang om de financiële consequenties aan te geven in de business case.
31	Hoe is het geregeld met de verantwoordelijkheid ruimtelijke procedures?	Hier is de marktpartij zelf verantwoordelijk voor. Zie artikel 5.8 van de concept Hoofdlijnenovereenkomst. De aanvragen voor de vergunningen vinden vooral plaats gedurende de looptijd van de Hoofdlijnenovereenkomst. De VO en de Moeders zullen zich inspannen om te ondersteunen/faciliteren.
32	Mag je je inschrijven voor verschillende uitdagingen?	Ja.
33	Mag je met een andere partij samenwerken voor de uitdagingen?	Ja.
34	Is er nog een voorkeur/prioriteit van de uitdagingen?	Nee, deze zijn even belangrijk.
35	Is er een afstemming met andere programma's binnen de Verkeersonderneming?	De informatie over de andere programma's is beschikbaar op de website van De Verkeersonderneming. In een individueel gesprek die plaats kan vinden tussen een inschrijver en De Verkeersonderneming kunnen vragen worden gesteld over een eventuele overlap tussen een oplossing en een ander programma of activiteit van De Verkeersonderneming.
36	Hoe nu de juiste aansluiting op de ontwikkelingen die nu lopen? Zoals bijv. Truckparking (MRDH)?	Het antwoord op de vorige vraag is van toepassing op deze vraag. Ook de afstemming van een oplossing op andere ontwikkelingen in de Rotterdamse regio kan aan de orde worden gesteld in een individueel gesprek.
37	Is een samenwerking of zijn meerdere inschrijvingen op meerdere uitdagingen mogelijk?	Ja.
38	Wat is er mogelijk op gebied van een samenwerkingspartner?	In beginsel zijn hieraan geen restricties.
39	Welke gedachten zitten er achter de EMVI-criteria?	Naar het oordeel van De Verkeersonderneming komen de gedachten achter de gestelde gunnningscriteria in het Beschrijvend document, mede door de opgenomen aandachtspunten, goed uit de verf. De criteria zijn onderscheidend en doen recht aan allerlei mogelijke oplossingen. Deze vraag is voorts te algemeen gesteld om nader te kunnen beantwoorden.
40	Wordt er alleen gefocust op het Meijersplein of ook op andere locaties bij RTHA?	Nee, er wordt niet louter gefocust op het Meijersplein. U heeft de ruimte om te verrassen met goede ideeën. Een belangrijk aspect is dat reizigers zich welkom en op hun gemak voelen en dat ze worden ontzorgd.
41	Moet een mogelijke brug over de Rijnhaven ook voor 50% privaat 50% publiek worden gefinancierd?	Ja.
42	Luchthaven: hoe moet de verhouding tot het bestaande OV worden zien?	Dit is een juridisch complexe vraag i.r.t. de WP2000. De Verkeersonderneming is benieuwd naar de voorstellen vanuit de markt. Overleg met de RET en de concessieverlener is dringend aan te raden.
43	Luchthaven: Kan de oplossing ook besloten vervoer zijn zodat je geen last hebt van de WP2000?	Ja. Houdt er echter rekening mee dat ook bij besloten vervoer moet worden voldaan aan de wettelijke criteria of het aangeboden vervoer daadwerkelijk besloten vervoer is. Het is niet zo dat een systeem besloten vervoer wordt door het als zodanig te benoemen. Als het voor een ieder openstaand vervoer is, is het al snel openbaar vervoer. En dan geldt weer dat gekeken moet worden of het geen inbreuk is op het alleenrecht dat de RET heeft. Dan is weer overleg met de RET en met de concessieverlener nodig.
44	Luchthaven: Wat betekent het dat een project een bijdrage moet leveren aan de Roadmap NextEconomy?	De RNE is gericht op Internet of Things, energietransitie, automatisering en vooral op het doel nieuwe economische ontwikkeling in de regio te bewerkstelligen. Nota bene: op blz. 14 staat niet dat de oplossing een bijdrage *moet* leveren aan RNE, maar staat *kan de volgende kenmerken hebben*. Dit betekent dat RNE wordt meegewogen in de gunningscriteria, maar dat het niet verplicht is.
45	Luchthaven: Wat is de doelgroep voor de bereikbaarheid van de luchthaven?	Primair de reizigers, maar ook werknemers van de luchthaven, eventueel andere werknemers op aangrenzende business parken en zelfs dagjesmensen.
46	Woonwerkverkeer haven: zijn er gegevens van de omvang van de huidige vervoersstromen (auto en OV) richting de Havengebieden?	Ja, in het gebiedsprofiel Voorne Putten & Haven (zie het antwoord op vraag 15).
47	Woonwerkverkeer haven: zijn er herkomst-bestemmingsgegevens beschikbaar van de werknemers?	Ja, in het gebiedsprofiel Voorne Putten & Haven (zie het antwoord op vraag 15).
48	Woonwerkverkeer haven: Zijn er bedrijven bereid om hierin te participeren?	Hier is geen concreet antwoord op te geven. In principe staan de bedrijven in de Rotterdamse haven positief ten opzichte van de verbetering van de bereikbaarheid van de haven en hebben ze daar ook iets voor over. Voorstellen van inschrijvers voor participatie van bedrijven in de haven zullen worden beoordeeld aan de hand van de gunningscriteria. Let u daarbij op uitvoerbaarheid en levensvatbaarheid. Na een eventuele gunning kunnen, met hulp van het Havenbedrijf Rotterdam, de juiste contacten worden gelegd. Dit kan ook aan de orde gesteld worden in een individueel gesprek.
49	Woonwerkverkeer haven: Welke infrastructuur in de haven is beschikbaar voor zelfrijdende voertuigen?	Daarvoor is nog geen ruimte bij voorbaat aangewezen. Eventuele voorstellen voor gebruik van de bestaande infrastructuur worden afgewacht. Houdt u bij aanleg van nieuwe infrastructuur rekening met technische eisen die door de wegbeheerder worden gesteld. Dit onder meer doordat veel kabels en leidingen aanwezig zijn in het havengebied.