

**Nota van Inlichtingen 2 Marktplaats voor  
Infrastructuur Regio Rotterdam, d.d. 28 oktober 2016**

Nr. Algemene vragen:	Antwoord van de Verkeersonderneming
1 U heeft meegedeeld dat de termijn voor het stellen van vragen voor de tweede ronde met enkele dagen zal worden verlengd. Wat is de nieuwe uiterste datum voor het stellen van deze vragen?	De tweede ronde voor het stellen van vragen sluit op <b>vrijdag 4 november 2016 om 12.00 uur</b> . De antwoorden op deze vragen zullen uiterlijk op woensdag 16 november 2016 worden gegeven.
2 Wanneer wordt het verslag van het vertrouwelijke individuele toelichtende gesprek verstrekt.	De verslagen van de vertrouwelijke individuele toelichtende gesprekken zullen op dinsdag 1 november 2016 per mail worden gestuurd.
3 Mogen gegadigden in het kader van de aanbesteding voor de Marktplaats voor Infrastructuur Moederorganisaties rechtstreeks benaderen met vragen?	Ja, als het feitelijke vragen betreft (zoals: is er een omgevingsvergunning nodig voor .....). Nee als het strategische vragen betreft; een strategische vraag dient via De Verkeersonderneming te worden gesteld.
4 Mag een infrastructurele oplossing, die in eigendom is van de exploitant, in beginsel gedurende de exploitatieperiode worden doorverkocht aan een derde? Of zal zo iets altijd worden uitgesloten in een Realisatieovereenkomst?	In beginsel zal dit zijn toegestaan. Het zal daarbij van belang zijn dat de continuïteit van de exploitatie is verzekerd.
5 Wordt het positief gewaardeerd als een oplossing ingezet kan worden voor meerdere uitdagingen in het kader van de Marktplaats voor Infrastructuur? (bijv. een last mile oplossing tussen het Meijersplein en RTHA die ook kan worden ingezet voor de verbinding Voorne Putten – Haven)?	Ja, dit zal als aandachtspunt worden toegevoegd bij het criterium Resultaat in paragraaf 6.6 van het Beschrijvend document. In algemene zin wordt het positief gewaardeerd als een oplossing op meer plaatsen in de Rotterdamse Regio inzetbaar is dan alleen voor de uitdaging waarvoor wordt ingeschreven. In aanvulling hierop dient rekening te worden gehouden met de volgende passage in paragraaf 3.1 in het Beschrijvend document: " <i>Nota bene: per uitdaging kan slechts één Hoofdlijnenovereenkomst worden gesloten. Voorkomen moet namelijk worden dat twee oplossingen voor dezelfde uitdaging met elkaar gaan concurreren en elkaar gaan 'kannibaliseren'. (Zie ook paragraaf 3.3, 6.11 en 6.12 van het Beschrijvend document.)</i> ". Dit betekent dat als een inschrijver een oplossing daadwerkelijk wil inzetten voor bijv. twee uitdagingen, dat hij ook twee inschrijvingen moet doen én deze moet winnen.
6 Wordt het positief gewaardeerd als een oplossing voor een uitdaging effect heeft voor het oplossen van een ander probleem (bijv. een sociaal probleem of een ruimtelijk probleem) in de regio Rotterdam?	Ja, dit zal als aandachtspunt worden toegevoegd bij het criterium Resultaat in paragraaf 6.6 van het Beschrijvend document.
7 Wat zijn de grenzen van de regio Rotterdam? Hoever mag een oplossing worden gevonden? Behoren Drechtsteden en bijv. Delft tot de geografische scope als betekent dat een oplossing daar een knelpunt op de Ruit oplost?	Het gebied van de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag, met uitzondering van het gebied ten noorden van Delft en aangevuld met het gebied tot en met Gouda en tot en met de Drechtsteden. Een oplossing voor een bereikbaarheidsprobleem in Rotterdam mag dus zeker op afstand van Rotterdam worden gevonden.
8 Zijn infrastructurele aanpassingen aan het onderliggend wegennet bespreekbaar in het kader van de Marktplaats voor Infrastructuur? Zo ja, zijn daarvoor algemene voorwaarden of algemene beperkingen vooraf beschikbaar of is dit geheel afhankelijk van de aanpassing aan het onderliggend wegennet die wordt voorgesteld?	Infrastructurele aanpassingen van het onderliggend wegennet zijn bespreekbaar met de gemeente Rotterdam. Er zijn verschillendsoortige (technische, functionele ontwerpgerelateerde) richtlijnen/voorwaarden die door de gemeente gehanteerd worden. De financiering van de voorgestelde infra-aanpassing dient te zijn opgenomen in de business case.
9 Zijn wijzigingen door middel van verkeersbesluiten bespreekbaar in het kader van de Marktplaats voor Infrastructuur (bijv. specifieke verkeersregels op een traject in relatie tot zelfrijdende voertuigen).	Ja.
10 Is MRDH bereid om een juridisch oplossing te vinden voor een eventuele inbreuk op de concessie van RET t.a.v. lijn 33 tussen Meijersplein en RTHA? Zo ja, wat is deze juridische oplossing?	In het kader van de aanbesteding ligt bij de marktpartijen de vraag om invulling te geven aan de relatie met de bestaande vervoerconcessie en concessiehouder. Als daar concrete issues spelen die niet direct in overleg met de RET oplosbaar zijn ziet MRDH via De Verkeersonderneming deze tegemoet. Overigens wijst De Verkeersonderneming er op dat een inschrijving met voorwaarden of een voorbehoud niet per se ongeldig is (zie het gestelde daarover in paragraaf 4.5.8. van het Beschrijvend document). In dit kader zal De Verkeersonderneming een inschrijving niet ongeldig verklaren als daarin een voorwaarde of voorbehoud is opgenomen t.a.v. de mogelijkheid om een inbreuk te doen op dit deel van de concessie van RET.
11 Kan het exploitatietekort op lijn 33, als lijn 33 komt te vervallen door een beter alternatief, worden meegenomen in de business case in het kader van Uitdaging 1 Betere koppeling tussen OV en de luchthaven RTHA? Zo ja, om hoeveel geld gaat dit per jaar?	In beginsel niet. Advies is hierover in gesprek te gaan met de RET.
12 Is Rijkswaterstaat bereid om een infrastructurele aanpassing van een snelweg toe te staan in het kader van de Aanbesteding van de Marktplaats voor Infrastructuur (bijv. in een 'wild card' inschrijving)? Zo ja, zijn daarvoor algemene voorwaarden of algemene beperkingen vooraf beschikbaar of is dit geheel afhankelijk van de aanpassing aan de snelweg die wordt voorgesteld?	In principe mag er alleen door, namens of met toestemming van RWS aan de Rijkswegen worden gewerkt. RWS staat open voor goede ideeën en gaat daarover graag in gesprek. De financiering van de voorgestelde infrastructurele aanpassing aan een snelweg dient te zijn opgenomen in de business case.