



Bijlage 2a Situatie cases

Uitleg, oplevering, vergoeding, gunningscriteria, en programma van eisen

A. Uitleg situatie cases

Bieden van concreet handelingsperspectief aan weggebruikers op specifieke locaties op de ruit van Rotterdam, of het onderliggend wegennet in het werkgebied van De Verkeersonderneming en/of Metropool Regio Den Haag Rotterdam. Denk aan weefvakken, in/en uitvoegen. Dit aanbieden van concreet handelingsperspectief noemen we de beïnvloedingsactie. De weggebruiker wordt namelijk beïnvloedt om bepaald gewenst gedrag te vertonen. De Verkeersonderneming wil inzichtelijk krijgen of deze adviezen worden opgevolgd. En als ze worden opgevolgd of dit dan effect heeft op de doorstroming. Het rijgedrag van de weggebruiker moet derhalve op een manier meetbaar worden gemaakt door de deelnemende marktpartijen aan deze situatiecases. Een situatiecase duurt ongeveer 3 maanden. Dan is er naar verwachting genoeg data verzameld en wordt er een nieuwe situatie case ingericht, een nieuwe locatie met daarbij behorend specifiek gedrag. De ervaringen van de ene situatiecase worden gebruikt om een volgende situatiecase op te zetten. Naar verwachting zullen er gedurende 12 maanden 3 tot 4 situatiecases ingericht en uitgevoerd worden.

Voor alle situatiecases geldt:

- Bij on-trip advies moet de achterliggende data gedeeld worden met De Verkeersonderneming, waarbij duidelijk in de data aangegeven moet worden op welke locatie en op welk tijdstip de beïnvloedingsactie is gegeven aan de betreffende rijder/rit.
- Een pre-trip of posttrip beïnvloedingsactie kan wellicht ook tot de mogelijkheden behoren. In de offerte moet dan duidelijk worden wat de verwachte effecten zijn van de beïnvloedingsactie. En hoe deze effecten meetbaar gemaakt kunnen worden. Indien er gebruik wordt gemaakt van data dan moet deze data gedeeld worden met de VO.

De eerste situatie case is door De Verkeersonderneming opgezet in samenwerking met De Verkeerscentrale.

Zie bijlage 3.a.1

B. Oplevering

- Pre-, on of post trip aanbieden van concreet handelingsperspectief aan gebruikers op specifieke locaties. Zowel personenauto's als (bestel)busjes.
- Inzicht in aantallen gebruikers die concreet handelingsperspectief aangeboden hebben gekregen in specifieke situaties.
- Leveren van verzamelde GPS p/seconoden data van de gebruikers aan De Verkeersonderneming, waarbij duidelijk is aangegeven wanneer, waar en aan wie/rit het handelingsperspectief is gegeven.
- Leveren van inzicht over de opvolging van het geboden handelingsperspectief aan De Verkeersonderneming.
- Kennisdeling met De Verkeersonderneming en andere deelnemers aan deze uitvraag.

C. Vergoeding

- Conform goedgekeurde offerte. Met een maximum van € 65.000 voor de initiële offerte. Opvolgende offertes (dus voor nieuwe situatie cases) worden voor maximaal € 20.000 vergoed. Dit is gebaseerd op de gewenste schaalbaarheid van de techniek.
- De offerte moet duidelijk inzicht geven in de kosten die gemaakt worden om de situatie case te realiseren.
- Vergoedingen zijn stapelbaar tot een maximum van € 150.000 per deelnemer.
- Betaling van de vergoeding: 10% van het geoffreerde bedrag bij ondertekening overeenkomst, 20 % bij marktintroductie van de toepassing, 70% lineair via een maandelijkse verdeelsleutel

D. Gunningscriteria

1. Realiteitszin van de inschrijving

- Projectbegroting (max 4 punten)
- Planning (maximaal 4 punten)

2. Beïnvloedingstechniek

- Begrijpelijkheid: welke beïnvloedingstechniek wordt ingezet? Op welke manier wordt de gebruiker beïnvloed om het gegeven handelingsperspectief op te volgen? (max 4 punten)
- Transparantie algoritme/techniek: transparantie van de classificatiefactoren (max 4 punten).
- Schaalbaarheid: hoe meer schaalbaar hoe beter (max 4 punten).
- Effectiviteit: verwachte effecten en de verwachte opvolging van de beïnvloedingsactie (max 4 punten).
- Meetbaarheid van de beïnvloedingsactie: hoe duidelijker, hoe beter (max 4 punten)

3. Deelnemers

- Verwacht bereik, hoe meer hoe beter (max 4 punten)
- Werving deelnemers: geloofwaardigheid van de werving (max 4 punten)

Maximaal te halen punten: 36

Minimale score voor toelating: 28

E. Programma van eisen

1. De gebruiker

- De gebruiker gaat er mee akkoord dat de data die met de toepassing wordt gegenereerd tijdens deze samenwerking door De Verkeersonderneming wordt geanalyseerd en wordt gebruikt voor doorontwikkeling van onder andere de toepassing maar ook rijprofielen en doorstromingskwalificaties. Dit akkoord is de verantwoordelijkheid van de dienstverlener
- De gebruiker gaat er mee akkoord dat hij/zij een aantal keren meedoet aan kwalitatieve onderzoeken. Bijvoorbeeld door een vragenlijst of door (groeps) gesprekken. Dit akkoord is de verantwoordelijkheid van de dienstverlener.
- De gebruikers dienen door de dienstverlener zelf geworven te worden. De Verkeersonderneming kan indien gewenst faciliterend zijn in het werven van gebruikers.

2. De toepassing

- De toepassing van de dienstverlener moet zo zijn dat er rijgedrag gemeten wordt
- De toepassing moet binnen één maand na ondertekenen van de overeenkomst operationeel zijn, tenzij er sprake is van een dusdanige nieuwe toepassing dat een langere time-to-market is gerechtvaardigd.
- De toepassing mag geen negatief effect hebben op de verkeersveiligheid.

- De toepassing moet schaalbaar zijn. De techniek wordt getest bij de eerste situatiecase. Vervolgens wordt deze techniek verder ontwikkeld door de dienstverlener en wordt de techniek op meerdere plekken in het werkgebied van De Verkeersonderneming ingezet om zowel de techniek als het handelingsperspectief en de opvolgtracking verder te ontwikkelen.

De data

- Indien de dienstverlener on-trip beïnvloedingsacties inzet dan moet in de data inzichtelijk zijn waar, hoe en wanneer de beïnvloedingsactie is doorgegeven aan de gebruiker
- De data moet minimaal GPS p/seconden data zijn.
Vereiste data:
 - Locaties waar wordt gereden.
 - Snelheid en Heading (=rijrichting)
 - Sterke acceleraties van het voertuig
 - Sterke rembewegingen van het voertuig
 Wenselijke data:
 - Sterke stuurbewegingen (bijvoorbeeld door een G-krachtenmeter)
 - Invoeg- en uitvoegbewegingen, alsmede rijstrookwisselingen;
 - Afstand tot voorganger
- Data die uit die metingen komt dient in ruwe vorm ter beschikking gesteld te worden aan het data-analyseteam van De Verkeersonderneming, die daar analyses mee wenst te doen om inzichten te verkrijgen in specifieke rijgedragingen op het moment dat een file ontstaat. In individuele overeenkomsten met de dienstverleners wordt overeengekomen dat data niet wordt doorgeleverd aan derden.
- De dataset die aan De Verkeersonderneming wordt geleverd moet opgeschoond zijn en opgebouwd zijn conform de gemaakte afspraken hierover. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt over het aanleveren van de data behoudt De Verkeersonderneming zich het recht voor de samenwerking niet door te laten gaan.
- De data van het rijgedrag (GPS p/seconden) en de data van de beïnvloedingsactie moet in één set aan De Verkeersonderneming geleverd worden. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt over het aanleveren van de data behoudt De Verkeersonderneming zich het recht voor de samenwerking niet door te laten gaan.
- Er wordt waar mogelijk openheid van data gevraagd en ook onderling kennisdeling wordt bevorderd. De data-analyse teams van de dienstverleners gaan ten minste een keer met elkaar in gesprek om kennis uit te wisselen en in gesprek te gaan over het ontwikkelen van een uniforme set van “goede rijgedragingen”.
- De data wordt minimaal wekelijks verstrekt aan De Verkeersonderneming. Bij de overeenkomst tussen de dienstverlener en De Verkeersonderneming (na gunning) zullen specifieke afspraken over data-overdracht worden gemaakt.

3. Doelstellingen

- Het stimuleren van specifiek gedrag op specifieke locaties of in specifieke situaties (tactische rijondersteuning). In andere woorden: het bieden van concreet handelingsperspectief op een bepaalde locatie of in een bepaalde situatie.
- De Verkeersonderneming wil hiermee inzichten verkrijgen of we door het specifiek beïnvloeden van rijgedrag op een bepaalde locaties kunnen bijdragen aan het aantoonbaar & meetbaar verminderen dan wel uitstellen van de file op die bepaalde plek.
- De Verkeersonderneming streeft ernaar zo veel mogelijk gebruikers te kunnen monitoren en analyseren.

4. Offerte

- Een dienstverlener dient een concreet voorstel in. Inclusief transparante projectbegroting. De co-financiering van 30% wordt duidelijk meegenomen in de offerte.
- De aanneme is dat de aanbiederofferte een hogere aanneemsom zal bevatten dan de daarop volgende offertes (voor nieuwe situatiecases). De techniek die door de marktpartij wordt ontwikkeld/op maat wordt gemaakt hoeft maar eenmalig ontwikkeld te worden. Daarna gaat het om de schaalbaarheid. En moet de toepassing op meerdere plekken in het werkgebied van De Verkeersonderneming toepasbaar zijn zonder al te veel meerkosten.
- Indien de dienstverlener zich ook heeft ingeschreven voor case 2 (regio brede case) dan moet de dienstverlener in zijn offerte duidelijk maken dat het verzamelen en delen van de data slechts een keer per locatie in rekening wordt gebracht.
- De samenwerking moet bedoeld zijn om een dienst te testen waarvan de dienstverlener het voornemen heeft om die als dienst door te (blijven) zetten na afloop van de samenwerking. Hetzij met dezelfde gebruikers of met andere gebruikers. Het voortzetten van de dienst dient volgens een te beargumenteren business case mogelijk zijn zonder overheidsbijdrage en zonder verlies te leiden.

5. De meetperiode/dataverzamel periode

- De meetperiode is vanaf de time-to-market tot het einde van de samenwerking.

6. Communicatie

- Dienstverlener is verantwoordelijk voor alle communicatie met zijn/haar gebruikers
- Communicatie over het Project met de pers blijft de exclusieve verantwoordelijkheid van De Verkeersonderneming. Waar mogelijk wordt dit vooraf afgestemd met de dienstverleners.

7. Privacy

Zowel de dienstverlener als De Verkeersonderneming verplichten zich om te voldoen aan de Wet bescherming persoonsgegevens. De privacy van de deelnemers dient gewaarborgd te blijven. Dit is de verantwoordelijkheid van de dienstverlener. Alle data die de dienstverlener levert aan De Verkeersonderneming dienen vooraf te zijn geanonimiseerd.

8. Einde van het project

De resultaten van de geanalyseerde data in het kader van het Project worden eigendom van De Verkeersonderneming. Er worden nadere afspraken gemaakt over hergebruik van de ruwe data. Dit wordt verder uitgewerkt in de overeenkomst.