



Bijlage 2b Regio brede cases

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

A. Uitleg regio brede cases

Voor de regiobrede case geldt dat de aanbieder op een manier bezig moet zijn met het beïnvloeden van rijgedrag. Dit kan zijn vanuit oogpunt van brandstofbesparing, veilig rijden, CO2besparing. Doorstroming hoeft geen element te zijn. Marktpartijen moeten wel inzicht geven in het achterliggende algoritme/techniek hoe de scores in de gebruikte toepassing zijn opgebouwd. De focus van de regio brede case ligt op het verzamelen en aanleveren van data van rijders over de ruit van Rotterdam. Zowel personenauto's als (bestel)busjes.

Indien mogelijk biedt de marktpartij aan haar gebruikers handelingsperspectief over het uitrijden van de file. De Verkeersonderneming wil inzichtelijk krijgen of deze adviezen worden opgevolgd. En als de adviezen worden opgevolgd of dit dan effect heeft op de doorstroming. Het rijgedrag van de weggebruiker moet derhalve op een manier aantoonbaar en meetbaar worden gemaakt door de marktpartijen die handelingsperspectief aanbieden voor het goed uit de file rijden

Het aanbieden van handelingsperspectief voor goed uit/in de file rijden is geen voorwaarde om mee te kunnen doen aan de regio brede case.

Voor alle regio brede cases 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.

B. Oplevering

- Verzamelen en aanleveren van data van rijders over de ruit van Rotterdam. Zowel personenauto's als (bestel)busjes.
- Inzicht in aantallen gebruikers die concreet handelingsperspectief aangeboden hebben gekregen over "goed uit/in de file rijden".
- Indien van toepassing: leveren van de verzamelde GPS p/seconde 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

- Maximaal € 750 per maand voor leveren GPS p/seconde data van rijders over de Ruit van Rotterdam.

- Maximaal € 1000 per maand indien handelingsperspectief over het goed in/uit de file rijden wordt gegeven.
- Vergoedingen zijn stapelbaar tot een maximum van € 150.000 per deelnemer.

D. Gunningscriteria

Beoordeling op kwaliteit of kwantiteit van de data.

- Kwantiteit: aantallen rijders/ritjes > 10.000 ritten p/mnd
- Kwaliteit:
 - Rijstrook wisselingen of
 - Afstand houden of
 - Eye tracking of
 - Buiten camera of
 - ...verras ons ...

In de offerte moet aannemelijk worden gemaakt dat de kwantiteit en/of de kwaliteit geleverd kan worden. De beoordeling ten aanzien van alle kwalitatieve criteria dient ten minste 'voldoende' te zijn.

Indien de beoordelingscommissie van mening is dat de verwachte aantallen of de verwachte kwaliteit daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, dan wordt de voorlopige gunning verleend. Indien er dusdanig veel marktpartijen zich met voldoende kwaliteit inschrijven voor dit perceel dat het beschikbare budget in een keer op zou zijn dan gaat kwantiteit boven kwaliteit. En dan gaat een offerte met een beïnvloedingsactie over de file in/uitrijden boven een offerte van het enkel verzamelen van data zonder aanbieden van handelingsperspectief.

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 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

- De Verkeersonderneming wil inzichten verkrijgen of het beter in/uit de file rijden bijdraagt aan de doorstroming
- 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.
- Indien de dienstverlener zich ook heeft ingeschreven voor case 1 (situatie 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 met De Verkeersonderneming. 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/dataverzamelperiode

- 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 Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). 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.