

De Verkeersonderneming



Uitvraagdocument project Beïnvloeden Rijgedrag



Uitvraagdocument project Beïnvloeden Rijgedrag

Inhoudsopgave

1. Over De Verkeersonderneming
2. Project Beïnvloeden Rijgedrag
 - a. Openbare uitvraag
 - b. Algemene projectinformatie
 - c. Resultaten Fase I
 - d. Doelstellingen project
 - e. Looptijd
3. De uitvraag
 - a. De opdracht
 - b. Beoogde resultaten en deliverables
 - c. Afstemming met De Verkeersonderneming
 - d. Vergoeding en betaling
 - e. Inhoud van de inschrijving
4. Procedure en planning van de uitvraag
5. Beoordeling
6. Bijlagen
 1. Eisen aan datalevering en projectbegroting
 2.
 - a. situatie cases
 - a.1 weefvak a16
 - b. regio brede case
 - c. ritjedelen
 3. Algemene Voorwaarden Stichting Verkeersonderneming

Hoofdstuk 1 Over De Verkeersonderneming

De Verkeersonderneming is de samenwerkingsorganisatie van gemeente Rotterdam, metropoolregio Rotterdam Den Haag, Havenbedrijf Rotterdam N.V. en het ministerie van Infrastructuur en Milieu/Rijkswaterstaat. VNO-NCW, Deltalinqs, EVO, TLN, provincie Zuid-Holland, gemeente Spijkenisse, Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel en politie Rotterdam-Rijnmond zijn de belangrijkste adviseurs. Het doel is het bereikbaar maken en houden van de stad, haven en regio Rotterdam door slim gebruik van het huidige asphalt, Slim Reizen en Slim Werken.

Hoofdstuk 2 Project Beïnvloeden Rijgedrag

A. Openbare uitvraag

Dit document betreft een openbare uitvraag van De Verkeersonderneming aan marktpartijen om een inschrijving in te dienen voor één of meer cases (percelen) voor het beïnvloeden van rijgedrag. De uitvraag is ingedeeld in 3 cases (percelen).

De Verkeersonderneming wenst per perceel meerdere overeenkomsten te sluiten met de dienstverleners die inschrijvingen indienen die voldoen aan de eisen en criteria die worden gesteld in dit document en in de bijlagen erbij.

De uitvraag en de procedure is geen aanbesteding in de zin van Aanbestedingswet 2012.

De Verkeersonderneming neemt de beginselen van het aanbestedingsrecht in acht en heeft deze uitvraag algemeen (onder meer middels TenderNed) kenbaar gemaakt.

B. Algemene projectinformatie

“Goed rijgedrag is goed voor de doorstroming”. Deze aanname wordt breed gedragen. Deze aanname is echter nog nooit meetbaar/inzichtelijk gemaakt. Er zijn verschillende partijen die werk maken van beïnvloeden rijgedrag. Dit is veelal uit oogpunt van brandstofbesparing of schadelast reductie. Niet vanuit doorstromingsoogpunt. Hier is het project beïnvloeden rijgedrag in 2016/2017 mee aan de slag gegaan.

Aanleiding waren de bevindingen uit big data analyse waaruit bleek dat er in 2015 en later een aantal dagen zijn geweest dat de file op een notoire filelocatie niet ontstond, terwijl het verkeersbeeld gelijk was als op een notoire filedag. Hier moest iets aan de hand zijn.

Voor de goede doorstroming zijn 3 succesfactoren aan te wijzen (naast de weersomstandigheden):

1. Rijgedrag van automobilist past bij de verkeerssituatie
2. Instelling van verkeerssystemen past bij de verkeerssituatie (systeemsturing)
3. Geen (grote) geplande verstoringen

Hier is de programmalijn Rijgedrag en Doorstroming op ontwikkeld: aanpak systeemsturing, aanpak incidentmanagement en aanpak rijgedrag.

Het project Beïnvloeden Rijgedrag heeft als doel om vanuit onze publieke rol inzicht te krijgen in “goed rijgedrag” en het verband met doorstroming. Om zo de bereikbaarheid te verbeteren door het beïnvloeden van rijgedrag. Met als ambitie zoveel mogelijk “goede dagen” te realiseren. En toe te werken naar een marktplaats van “10.000 goede rijgedragingen”. Hiermee zet de overheid zich tevens neer als gesprekspartner voor de algoritmes van zelfrijdende auto’s en connected infrastructuur

Dit is in 2016/2017 gestart. Onder Beter Benutten Vervolg. RTD-BBV-031 Stimuleren Rijgedrag.

Vier partijen hebben uiteindelijk meegedaan aan de pilotfase. Gezien de bemoedigende resultaten uit de eerste fase is besloten om een fase II van project Beïnvloeden Rijgedrag in te richten.

Als spinn off willen wij ook marktpartijen uitdagen om met oplossingen rondom ritjedelen te komen. Strikt genomen is dit geen beïnvloeding van het rijgedrag maar we willen het graag meenemen in het totale plaatje van beïnvloeden rijgedrag/de gebruiker centraal.

Dit heeft geleid tot deze uitvraag: “het Beloningsproject Beïnvloeden Rijgedrag”, onderdeel van Project Beïnvloeden Rijgedrag Fase II.

Fase II van het Project Beïnvloeden Rijgedrag is de invulling van de KTA-Aanpak ‘Gebruik van Netwerk’ – Rijgedrag. Dit betreft een doorzetten van de aanpak zoals in BBV gestart. Focus ligt op het aanbieden van handelingsperspectief – de gebruiker centraal.

C. Resultaten Fase I

De belangrijkste onderzoeksvraag was: “kunnen we op basis van data-analyse van o.a. floating car data tot clusters van rijgedragingen komen?”. En kunnen we inzichtelijk maken welke rijgedragingen een positief of negatief effect hebben op de bereikbaarheid

In 2017 heeft de nadruk gelegen op het verzamelen en analyseren van rijgedragingen van rijders op de ruit. De data is verzameld via deelnemende marktpartijen, zijnde Flitsmeister, ANWB, ULU en SD-Insights. De verzamelde data had een overweldigend volume. Het positieve effect was dat er een goede database was voor analyse. Het nadeel was dat dit ontzettend veel tijd in beslag nam. De data analyse heeft een lange uitloop in 2018 nodig gehad om tot de resultaten te kunnen komen.

De belangrijkste resultaten:

Learning 1: er is daadwerkelijk verschil te meten tussen soorten rijgedrag op basis van floating car data (GPS/per seconde data).

De floating car data was hiervoor beter bruikbaar dan vooraf verwacht.

Het verschil in gedragingen is in te delen in categorieën. Deze categorieën noemen wij clusters. Deze clusters zijn nog niet te benoemen als goed of slecht gedrag voor de doorstroming.

Verder hebben we geleerd dat ieder dienstverlener een eigen waardering aan dataregistraties geeft. M.a.w.: er is (nog) geen algemeen geaccepteerde norm voor karakteristieken van “goed/slecht” rijgedrag.

Bij het categoriseren van clusters in “goed/slecht” voor de doorstroming bleek namelijk dat infrastructuur een grote rol speelt in het daadwerkelijk vertoonde rijgedrag.

Learning 2: Locatie en verkeersintensiteit zijn mede bepalend voor rijgedrag.

Learning 3: de B2C aanpak is effectiever gebleken dan de B2B aanpak. Er is nog teveel koud watervrees bij werkgevers om rijgedrag aan de orde te stellen. Vraag je het de consumenten/weggebruikers zelf, wordt er zeer positief op gereageerd.

De gemoedstoestand en professionaliteit van de automobilist is vooralsnog buiten beschouwing gelaten, maar heeft wel degelijk invloed op rijgedrag.

D. Doelstellingen van het project Fase II

1. 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.

2. Toewerken naar een uniforme set “goede rijgedragingen”.
3. Inzichten krijgen in doelgroepen en toepassingen voor ritjedelen.

Uiteindelijk zijn we toe aan het werken naar het projectdoel “het creëren van een marktplaats van 10.000 goede rijgedragingen”.

E. Looptijd

De looptijd van het project bedraagt 12 maanden. Van 1 november 2018 tot 1 november 2019. Met mogelijkheid tot verlenging van 12 maanden.

Hoofdstuk 3 De uitvraag

De uitvraag

De Verkeersonderneming daagt een ieder uit, zowel gevestigde marktpartijen als start-ups om met innovatieve oplossingen te komen om de doorstroming op de ruit van Rotterdam te verbeteren. Verras ons met je ideeën om het rijgedrag van de weggebruiker zo te beïnvloeden dat de doorstroming verbetert!

Aan deze uitvraag is een marktconsultatie vooraf gegaan. Deze is gehouden op 12 juli 2018 bij De Verkeersonderneming. Hierbij zijn de resultaten van Fase I gedeeld en hebben we de mogelijkheden voor een vervolgtraject besproken.

A. De opdrachten

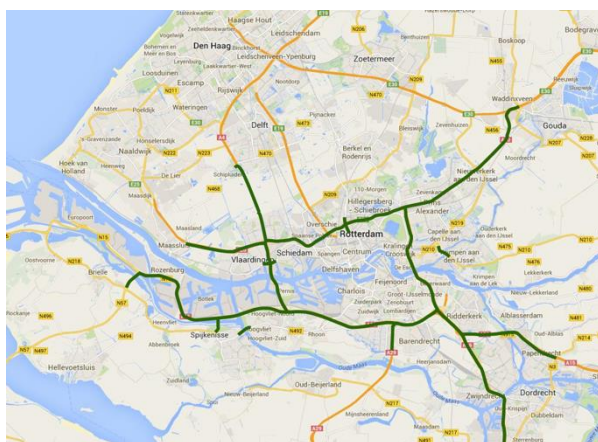
Algemeen

Realiseer praktijkcases waarbij zoveel mogelijk gebruikers gebruik gaan maken van een dienst die hun rijgedrag beïnvloedt. Beïnvloeding kan vooraf, tijdens en/of na de rit. De dienstverlener dient het rijgedrag van de gebruiker te meten en dient deze data (geanonimiseerd) te delen met De Verkeersonderneming. De gebruikers moeten op werkdagen rijden op de ruit en knelpunten van Rotterdam of het onderliggende wegennet in het werkgebied van De Verkeersonderneming en/of Metropool Regio Den Haag Rotterdam.

Deelname staat open voor alle marktpartijen die aantoonbaar investeren in het bevorderen van duurzame, veilige en slimme mobiliteit.

Keuze voor de beïnvloedingstechnieken is aan deelnemende marktpartij. Denk aan gamification/leadership boards, inzichten, handelingsperspectief op trip. De marktpartij maakt zijn techniek duidelijk in zijn offerte.

Specifiek voor ritjedelen: lees voor “beïnvloeden rijgedrag”, “gebruik maken van de “ritdeel-applicatie”. De dienstverlener dient ook hier de (geanonimiseerde) data te delen met De Verkeersonderneming.



De ruit van Rotterdam

Het project bestaat uit 3 cases (percelen)

1. **Situatie cases:** op basis van data- & verkeerskundige analyses moeten weggebruikers door de marktpartijen uitgedaagd worden om op bepaalde stukken wegdek specifiek gedrag te laten zien 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. Dit rijgedrag moet inzichtelijk en meetbaar worden gemaakt door de deelnemende marktpartijen aan deze situatiecases. Ervaringen van de ene locatie worden gebruikt om een volgende locatie situatiecase op te zetten.
2. **Regio brede cases:** door marktpartijen aanbieden van handelingsperspectief aan weggebruikers voor het uit/inrijden van de file. Waar mogelijk handelingsperspectief bieden voor “minder sterk remmen/ vloeiende rijden”.
3. **Ritjedelen:** zorgen voor zo veel mogelijk ritdelers in het werkgebied van De Verkeersonderneming. Weggebruikers moeten uitgedaagd worden om ritten te gaan delen.

Marktpartijen kunnen aan meerdere cases (percelen) meedoen.
Zie verder bijlage 2 voor de verdieping van de cases.

B. Beoogde resultaten en deliverables

- Inzichten of het aanpassen van een specifiek vooraf bepaalde rijtaak op een bepaalde locatie bijdraagt aan het verminderen/uitstellen van de file op die bepaalde plek
- Een set van juiste rijgedragingen om doorstroming te bevorderen, al dan niet afhankelijk van de specifieke rijlocatie.
- Inzichten rondom doelgroepen en toepassingen ritjedelen.

Deliverables

- Tussenrapportage in juli/augustus 2019. Zowel op kwantitatieve als kwalitatieve doelen. Wordt opgesteld door De Verkeersonderneming op basis van de gegevens zoals verkregen door de dienstverleners.
- Eindrapportage december 2019. Zowel op kwantitatieve als op kwalitatieve doelen. Wordt opgesteld door De Verkeersonderneming op basis van de gegevens zoals verkregen door de dienstverleners.

C. Afstemming met De Verkeersonderneming

Elke 1^e vrijdag van de maand van 10.00 tot 11.00 uur vindt er voortgangsoverleg plaats tussen projectleiders/contract management van De Verkeersonderneming en projectmanager van de dienstverlener. Start in december 2019. De locatie is De Verkeersonderneming.

D. Vergoeding

De Verkeersonderneming wil alleen dienstverleners deel laten nemen die het in zich hebben om zelfstandig met de cases verder te gaan zodra de stimulering vanuit De Verkeersonderneming beëindigd is. Daarom vinden we het van belang dat er de dienstverlener zelf (of hun klanten) een deel van de kosten draagt. Wel hebben we de learning uit fase I meegenomen dat het verminderen van de filedruk een maatschappelijk issue is. En daarmee moeilijk is uit te drukken in een business case. Daarom verwachten wij 30% cofinanciering van de dienstverleners.

Het totale budget voor de uitvraag: €351.000 ex btw.
Verdeling over de cases (percelen):

- Situatie case (perceel): totaal € 245.000 beschikbaar. Per dienstverlener maximaal € 65.000 voor de 1ste offerte. Maximaal € 20.000 voor opvolgende offertes voor de nieuwe cases.
- Regio brede case (perceel): totaal € 36.000 beschikbaar.
- Ritje delen (perceel): totaal € 70.000 beschikbaar. Maximaal € 35.000 p/case.

Dienstverleners kunnen mee blijven doen totdat “de pot leeg” is. Ook nadat de termijnen voor deze uitvraag zijn verstreken, kunnen nieuwe marktpartijen weer aan de nieuw op te starten uitvraag meedoen (zie hoofdstuk 4 procedure en planning). Waarbij geldt “wie het eerst komt wie het eerst maalt”. Het project hoeft niet te blijven bestaan totdat het budget geheel verdeeld is.

De vergoedingen zijn stapelbaar tot een maximum van € 150.000 per dienstverlener.

Betaling van de vergoeding: 10% van het geoffreerde bedrag bij ondertekening overeenkomst, 20 % bij marktintroductie van de toepassing, 70% lineair via een maandelijks betalingsschema. Meer informatie over de vergoedingen zijn opgenomen in bijlage 2.

E. Inhoud inschrijving

De Inschrijving bevat de volgende elementen:

- Rechtsgeldige Aanbiedingsbrief -indicatie 2 A4- (getekend door een daartoe bevoegde functionaris van de dienstverlener), met daarin aangegeven aan welke case (perceel) de marktpartij wil deelnemen, motivatie voor deelname en onderbouwing hoe je als marktpartij investeert in het bevorderen van duurzame, veilige of slimme mobiliteit. Tevens gestanddoening van uw inschrijving. Deze dient ten minste negentig dagen te bedragen.
- Offerte - maximaal 8 A4-. In de offerte onderbouwt de dienstverlener dat zijn organisatie in staat is de cases te realiseren en te sturen. Het is hierbij belangrijk om dit zo SMART mogelijk te maken. Hierin staan in ieder geval de navolgende elementen:

Algemeen

- Hoe deelname bijdraagt aan eigen bedrijfsplan (duurzaamheid van de dienstverlening).
- Visie op beïnvloeden rijgedrag en effect op doorstroming.
- Onderbouwing hoe de ingezette techniek bijdraagt aan de doorstroming.
- Duidelijkheid geven hoe het handelingsperspectief wordt aangeboden aan de gebruiker.
- Of het handelingsperspectief post- on of posttrip wordt aangeboden.
- Gewenste ondersteuning door De Verkeersonderneming (op gebied van werving).
- Projectteam met CV's voor de totale doorlooptijd van het project.

Beïnvloedingstechniek / algoritme

- Uitleg van de toe te passen (beïnvloedings-)techniek.
- Onderbouwing hoe de dienst/applicatie waarmee de gebruiker gaat rijden de door De Verkeersonderneming gewenste data genereert.
- Transparantie over algoritme.
- Uitleg op welke manier het individuele rijgedrag beoordeeld wordt (cases 1 en 2).
- Uitleg op welke manier het individu feedback krijgt of beoordeeld wordt (case 1 en 2).
- Uitleg over de verwachte effectiviteit van de beïnvloedingstechniek of ritdeelapplicatie.
- Inzichtelijkheid over de opvolging van de gegeven adviezen (case 1 en 2).

- Schaalbaarheid van de technologie, dat wil zeggen mogelijkheid tot hergebruik van de ontwikkelde/op maat gemaakte technologie in nieuwe cases/situaties.

Deelnemers

- Beoogde aantallen deelnemers.
- Uitleg over de werving van deelnemers.
- Inschatting hoe vaak de deelnemers over de ruit van Rotterdam, of werkgebied van De Verkeersonderneming rijden.
- Inzicht hoe deelnemers toestemming hebben gegeven om de data geanonimiseerd te delen.

Data

- Inzichtelijk maken op welke manier de dataverzameling voldoet aan de eisen in bijlage 1.
- Inzichtelijk maken op welke manier het data bestand is opgebouwd.
- Inzichtelijk maken op welke manier de dataverzameling wordt gedeeld met De Verkeersonderneming.
- Een dataproefset meesturen met de offerte.
- Inzichtelijk maken hoe de gedeelde data is geanonimiseerd, zodat beide partijen handelen in overeenstemming met de AVG.

Financiering

- Projectbegroting met transparante onderbouwing
- Gevraagde bijdrage van De Verkeersonderneming
- Duidelijk toelichting op de 30% co-financiering.

Plan van aanpak met concrete activiteiten en werkzaamheden voor de ontwikkeling en realisatie van de case

- Tijdplanning en mijlpalen, met duidelijke introductiedatum.
- Risicoanalyse en beheersmaatregelen. Maximaal 5 risico's

Nota bene: andere documenten dan hiervoor genoemd of bijlagen bij de genoemde documenten zijn niet toegestaan. Indien deze onverhoopt toch worden bijgevoegd worden deze terzijde gelegd en niet in de beoordeling meegenomen.

Hoofdstuk 4 Procedure en planning van de (meervoudig onderhandse) uitvraag

De procedure van de uitvraag bestaat uit de volgende stappen:

1. Uitvraag wordt bekend gemaakt via de communicatiekanalen van De Verkeersonderneming, d.d. donderdag 11-10-2018 en op TenderNed.
2. Gelegenheid tot het stellen van schriftelijke of mondelinge vragen. Deze dienen uiterlijk donderdag 18-10-2018 10:00 uur ingediend te zijn. Vragen dienen gemaild te worden aan info@verkeersonderneming.nl ovv Uitvraag Beïnvloeden Rijgedrag. Of mondeling door het bellen met Danielle Petit, projectleider (06-28884832). Vragen die niet tijdig zijn ingediend/gesteld, worden niet in behandeling genomen.
3. Geanonimiseerde schriftelijke beantwoording aan alle genodigden (uiterlijk 25 oktober 2018) of zoveel eerder als mogelijk.
4. Inschrijving d.d. 1-11-2018, 12.00 uur. Dit is een fatale termijn. Te laat ontvangen Inschrijvingen worden niet in behandeling genomen. Het risico van niet tijdige of niet complete ontvangst van de Inschrijving is, ongeacht de oorzaak, voor rekening van de Inschrijver. De inschrijvingen kunnen per mail ingediend worden op info@verkeersonderneming.nl ovv uitvraag beïnvloeden rijgedrag met een cc aan gerard.eijkelenboom@verkeersonderneming.nl en danielle.petit@verkeersonderneming.nl.
5. Beoordeling en meedelen voorgenomen gunning (uiterlijk vrijdag 06-11-2018)
6. Korte termijn van rechtsbescherming, 7 dagen.
7. Sluiten overeenkomst (uiterlijk vrijdag 14-11- 2018).
8. 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 Verkeersonderneming is voornemens om meerdere uitvraagtrajecten achter elkaar op te zetten. Dit op basis van de learning uit Fase I, dat marktpartijen soms wel mee willen doen maar dat de uitvraag termijnen net niet aansluiten bij de bedrijfsprocessen. Het staat De Verkeersonderneming tevens vrij om, na het sluiten van de overeenkomsten die behoren bij deze uitvraag, rechtstreeks contact te leggen met marktpartijen die nog niet meedoen. Eventuele samenwerkingen die hieruit voortvloeien vinden plaats onder gelijke condities als in dit uitvraagdocument zijn genoemd, inclusief de beloningscondities.

De Verkeersonderneming behoudt zich dus het recht voor om, na de afronding van deze uitvraag, nieuwe uitvragen over dit onderwerp op te starten en ook om andere partijen rechtstreeks te benaderen. De Verkeersonderneming zal echter geen nieuwe cases (percelen) toevoegen waardoor de verdeling van het budget over de percelen zou veranderen.

Opening van inschrijvingen

Na sluiting van de termijn voor het indienen van de inschrijving zal de opening van de inschrijvingen plaatsvinden. Er wordt een proces-verbaal opgesteld waarin vermeld wordt van welke dienstverleners een inschrijving is ontvangen.

Hoofdstuk 5 Beoordeling en voorlopige gunning

Op basis van de learnings uit de Fase I wordt de beoordeling door een interne commissie gedaan, bestaande uit betrokken medewerkers van De Verkeersonderneming.

Eerst worden de inschrijvingen beoordeeld op volledigheid, geldigheid en op het voldoen aan de kwalificatie eisen op grond van dit Uitvraagdocument.

Een onvolledige Inschrijving kan worden uitgesloten van verdere deelname aan de uitvraag.

Een Inschrijving onder voorwaarden of onder een voorbehoud kan worden uitgesloten van verdere deelname aan de uitvraag. Een inschrijving waarin niet wordt voldaan aan een voorschrift in of op grond van het uitvraagdocument kan worden uitgesloten van verdere deelname aan de uitvraag.

Individuele beoordeling door de leden van de beoordelingscommissie

De beoordelingscommissie is multidisciplinair samengesteld. De beoordeling geschiedt op basis van expert judgement. De beoordeling wordt voorbereid door de leden van de commissie individueel. De criteria waarop wordt beoordeeld zijn per case (perceel) opgenomen in bijlage 2.a, 2.b en 2.c.

Consensusmeeting van de beoordelingscommissie

Tenslotte vindt in een consensusmeeting de beoordeling plaats van de Inschrijvingen door de commissie als geheel. Het basismateriaal van de individuele leden van de commissie wordt ingebracht in het begin van de consensusmeeting.

De beoordelingscommissie kent elke score of beoordeling in unanimité toe. Bij een verschil van mening binnen de commissie over een score of een beoordeling wordt de gedachtewisseling voortgezet totdat de unanimité in het oordeel is bereikt.

Voorlopige gunning

Het bericht met het voornemen tot gunning zal worden verzonden aan de dienstverleners die voor alle criteria de minimale score of beoordeling hebben behaald. Gelijktijdig zal deze informatie met een korte toelichting op de scores worden verzonden aan de overige dienstverleners wier inschrijving niet is uitgesloten van de uitvraag maar aan wie geen voorlopige gunning is verleend. Dienstverleners wier inschrijving is uitgesloten van de uitvraag wordt het betreffende besluit gemotiveerd schriftelijk meegedeeld.

Beïnvloeden rijgedrag

Het rijgedrag van de gebruiker moet beïnvloed worden door het gebruik van de dienst van de dienstverlener. De beïnvloeding kan zowel voor, tijdens of na de rit plaatsvinden. Zie verder eisen aan data in bijlage 1 en de criteria in bijlage 2.

Onderzoek onder gebruikers

We willen van gebruikers weten hoe ze de gebruikte dienst waarderen. Waarom ze instructies en tips wel opvolgen maar ook waarom ze deze niet opvolgen. Wanneer wil je zulke tips/instructies graag ontvangen? Voor de reis, tijdens of na de reis? En wat is je motivatie om goed rijgedrag te vertonen? Sancties door de baas? Intrinsieke motivatie? Beloning? Beloning in geld of beloning in spaarpunten?

De Verkeersonderneming zet het onderzoek op. Waar mogelijk en wenselijk kunnen aanbieders ook hun eigen vragen toevoegen aan het kwalitatieve marktonderzoek. Zo creëren we een extra lerend vermogen. Zie verder bijlage 2.

Uitkomsten

De data van de verschillende dienstverleners zal gebruikt worden door het data-analyseteam van De Verkeersonderneming. Deze datasets worden niet gedeeld met andere dienstverleners. De resultaten van de door De Verkeersonderneming gemaakte analyses zullen in beginsel gedeeld worden met andere deelnemers. De uitkomsten van de cases van de dienstverleners zullen in overleg met de dienstverleners beschikbaar komen voor geïnteresseerden.

Nadere toelichting

- De Verkeersonderneming kan de dienstverlener verzoeken om verduidelijking en / of aanvullende gegevens te verstrekken om verstrekte informatie te controleren. De dienstverlener moet binnen 2 werkdagen aan een dergelijk verzoek voldoen. Indien niet binnen de gestelde termijn de gevraagde gegevens worden verstrekt, dan kan De Verkeersonderneming besluiten de Inschrijving niet in behandeling te nemen.

Volledigheid en juistheid inschrijving

Er wordt met nadruk op gewezen dat de Inschrijver zelf verantwoordelijk is voor de volledigheid, de juistheid van zijn inschrijving en het voldoen aan de voorschriften in deze uitvraag. Indien blijkt dat onjuiste en / of onvolledige informatie is verstrekt en bij een schending van de voorschriften in deze uitvraag, kan de Inschrijver van verdere deelname worden uitgesloten.

Tegenstrijdigheden, onvolkomenheden en / of bezwaren

- De documenten (begeleidende brief, uitvraagdocument en bijlagen) voor deze uitvraag zijn met zorg samengesteld. Mocht de dienstverlener tegenstrijdigheden of onvolkomenheden tegenkomen, dan dient de dienstverlener dit zo spoedig mogelijk kenbaar te maken met opgave van de correctievoorstellen en eventuele onderbouwing.
- Indien naderhand blijkt dat er onvolkomenheden, tegenstrijdigheden en / of gebreken in de documenten zitten en de ze zijn niet door de inschrijver gemeld, kan dit De Verkeersonderneming niet worden aangemerkt.
- Van inschrijvers wordt een proactieve houding verwacht. Dit betekent dat een inschrijver geen rechtsgeldig beroep kan doen op onvolkomenheden of tegenstrijdigheden die niet door hem binnen de hiervoor genoemde termijn aan de orde zijn gesteld, terwijl dit redelijkerwijs wel mogelijk was geweest. Ten aanzien van deze onvolkomenheden of tegenstrijdigheden heeft een inschrijver in die situatie zijn rechten verwerkt.

Wijziging van de documenten

De Verkeersonderneming heeft het recht om door middel van een Nota van Inlichtingen wijzigingen aan te brengen in de documenten van deze uitvraag. De Verkeersonderneming neemt hierbij de beginselen van het aanbestedingsrecht in acht en zal de inhoud van de documenten niet wezenlijk wijzigen.

Auteursrecht

Het auteursrecht van door De Verkeersonderneming verstrekte informatie berust bij De Verkeersonderneming. Behoudens uitzonderingen door de Auteurswet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van De Verkeersonderneming niets uit de documenten en / of door De Verkeersonderneming verstrekte informatie worden vermenigvuldigd (anders dan voor het doel van het indienen van een Inschrijving) door middel van druk, fotokopie, microfilm of anderszins. Evenmin mogen de documenten en / of door De Verkeersonderneming verstrekte informatie en / of gedeelten en / of onderdelen daarvan zonder schriftelijke toestemming van

De Verkeersonderneming worden aangewend voor commerciële doeleinden van welke aard dan ook. Het auteursrecht van de inschrijvingen berust bij de inschrijver. De Verkeersonderneming zal dit respecteren en zal informatie uit de inschrijving niet zonder toestemming van de Inschrijver kenbaar maken aan derden.

Rechtsbescherming

- A. De Verkeersonderneming zal een opschortende termijn ex artikel 2.127 van de Aanbestedingswet 2012 in acht nemen van 7 dagen na het kenbaar maken van de voorlopige gunning aan de inschrijvers met de voldoende beoordelingen scores en het tegelijkertijd kenbaar maken van de afwijzingen aan de inschrijvers met een onvoldoende beoordeling.
- B. Deze opschortende termijn is korter dan is gesteld in artikel 2.127, derde lid, van de Aanbestedingswet 2012, omdat de planning van de start van het Beloningsprogramma een ruimere termijn niet mogelijk maakt en in het bijzonder omdat sprake is van een vrijwillige toepassing van een opschortende termijn door De Verkeersonderneming.
- C. Op grond van art. 2.128 van de Aanbestedingswet 2012 houdt de mededeling van de gunningbeslissing geen aanvaarding in van een aanbod van de betreffende inschrijver.
- D. Als een inschrijver zich niet kan verenigen met het voorgenomen gunningbesluit dan dient hij binnen 7 kalenderdagen na verzending van het besluit een kort geding aanhangig te hebben gemaakt. Deze termijn is een vervaltermijn. Dat wil zeggen dat indien inschrijver niet binnen 7 kalenderdagen na verzending van het besluit daadwerkelijk een kort geding aanhangig heeft gemaakt bij de burgerlijke rechter in Rotterdam, hij in of buiten rechte geen bezwaar meer kan maken tegen dat besluit en heeft een inschrijver zijn rechten terzake verwerkt.
- F. Als binnen bovengenoemde termijn een kort geding bij de burgerlijke rechter in Rotterdam aanhangig is gemaakt, zal de uitspraak worden afgewacht. Die uitspraak vormt dan vervolgens de basis voor verdere besluitvorming van De Verkeersonderneming omtrent de gunning.

Voorwaarden

Op de overeenkomst zijn de algemene inkoopvoorwaarden van De Verkeersonderneming van toepassing. Leveringsvoorwaarden van de wederpartij worden uitdrukkelijk van de hand gewezen.

Bijlagen

De volgende bijlagen zijn bindende onderdelen van dit uitvraagdocument:

- 1. Eisen aan datalevering en projectbegroting
- 2. a. situatie cases: Uitleg, oplevering, vergoeding, gunningscriteria, en programma van eisen
 - a1. Weefvak A16
 - b. regio brede cases: Uitleg, oplevering, vergoeding, gunningscriteria, en programma van eisen
 - c. ritjedelen: Uitleg, oplevering, vergoeding, gunningscriteria, en programma van eisen
- 3. Algemene Voorwaarden Stichting Verkeersonderneming