

# Inschrijvingsleidraad voor de Europese openbare aanbestedingsprocedure Duurzaam deelvervoer Noord-Limburg

Kenmerk: 1416303



## Deelnemende gemeenten:

- Gemeente Beesel
- Gemeente Bergen
- Gemeente Gennepe
- Gemeente Horst aan de Maas
- Gemeente Mook en Middelaar
- Gemeente Peel en Maas
- Gemeente Venlo
- Gemeente Venray

Project mede mogelijk gemaakt door de provincie Limburg

provincie limburg



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Algemeen	5
1.2	Contactpunt	5
1.3	Aanbestedende dienst	6
<b>2</b>	<b>Opdracht</b>	<b>7</b>
2.1	Organisatie	7
2.1.1	Inleiding	7
2.1.2	Visie	7
2.1.3	Huidige situatie	7
2.1.4	Pilot	8
2.2	Voorwerp van de opdracht	9
2.2.1	Scope van de opdracht	9
2.2.2	Raming	10
2.2.3	Opschaling	12
2.3	Omvang van de opdracht	12
2.3.1	Doel van de opdracht	12
2.3.2	Mobiliteitsgarantie	13
2.3.3	Beheer en onderhoud	13
2.3.4	Reservering- en gebruikerssoftware	14
2.3.5	Helpdesk en pechhulp	15
2.3.6	Laadinfrastructuur	16
2.3.7	Monitoring, data en rapportages	16
2.3.8	Communicatie, bewustwording en gedragsverandering	17
2.3.9	voorbereidings-, implementatie- en structurele invoering	18
2.4	Percelenindeling	19
2.5	CPV codering	19
2.6	Contractuele voorwaarden	19
2.7	Herzieningsclausule	20
<b>3</b>	<b>Aanbestedingsprocedure</b>	<b>21</b>
3.1	Publicatie en inschrijvingstermijn	21
3.2	De planning	21
3.3	Voorwaarden inschrijving	22
3.3.1	Voorwaarden voor combinaties en onderaanneming	22
3.3.2	Combinatie	23
3.3.3	Hoofdaannemer/onderaannemer (beroep op een derde)	23
3.4	Gestanddoeningstermijn van de inschrijving	23
<b>4</b>	<b>Voorwaarden en voorschriften</b>	<b>24</b>
4.1	Nadere inlichtingen	24
4.1.1	Stakeholdersmeeting en Schouw	24
4.2	Ongeldige inschrijving	25
4.2.1	Herstelbare fouten	25
4.2.2	Niet-herstelbare fouten	25
4.3	Taal	26
4.4	Kosten inschrijving	26
4.5	Bepalingen inzake belastingen, milieubescherming, arbeidsbescherming en arbeidsvoorwaarden	26
4.6	Voorbehouden aanbestedende dienst	26
4.7	Gebruik merknamen of typen	27
4.8	Klachtenprocedure	27
4.9	Toepasselijk recht en geschillen	27

<b>5</b>	<b>Selectie</b>	<b>28</b>
5.1	De uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen en het UEA	28
5.2	Geschiktheidseisen	28
5.2.1	Beroepsbevoegdheid	28
5.2.2	Ervaring	29
<b>6</b>	<b>Gunning</b>	<b>30</b>
6.1	Het gunningscriterium EMVI	30
6.2	Knock-out criteria	30
6.3	Gunningscriterium Kwaliteit	30
6.4	Mededeling gunningsbeslissing	33

## Bijlagen die integraal deel uitmaken van de inschrijvingsleidraad

- 1 Tekst aanbiedingsbrief
- 2 Programma van eisen
- 3 Overeenkomst
- 4 Algemene Rijksvoorwaarden voor diensten 2018 (ARVODI-2018)
- 5 Gemeentelijke Inkoopvoorwaarden bij IT (GIBIT), versie 2016
- 6 Inschrijfformulier Kwaliteit
- 7 Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA)
- 8 Referentieformulier
- 9 Verklaring inzake onderaanneming
- 10 Verwerkersovereenkomst
- 11 Ritadministratie
- 12 Evaluatiedocument fase 2
- 13 Initiatieven duurzame deelmobiliteit gemeenten
- 14 Specifieke situaties gemeenten
- 15 Praktijkttest
- 16 Management samenvatting Fase 3

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

Voor u ligt de Inschrijvingsleidraad met betrekking tot de Europese aanbestedingsprocedure "Duurzaam deelvervoer Noord-Limburg" ten behoeve van de 8 Noord-Limburgse gemeenten.

Deze inschrijvingsleidraad bevat alle informatie die een inschrijver nodig heeft om een gedetailleerd beeld te kunnen krijgen van de inhoud van de aanbestedingsprocedure en opdracht om zodoende te kunnen besluiten al dan niet een inschrijving in te dienen.

Als een geïnteresseerde inschrijver op deze opdracht wenst in te schrijven, dient u aan de hand van deze inschrijvingsleidraad de gevraagde gegevens in te dienen en de bijbehorende verklaringen en/of informatie toe te voegen. Dit dient te geschieden door het invullen van de verklaringen volgens de modellen, die als bijlagen bij de inschrijvingsleidraad zijn gevoegd.

Op deze aanbestedingsprocedure is de Aanbestedingswet 2012 (Stb. 2016, 241) van toepassing, gewijzigd bij Wet van 22 juni 2016 tot wijziging van de Aanbestedingswet 2012 in verband met de implementatie van de Europese aanbestedingsrichtlijnen 2014/23/EU, 2014/24/EU en 2014/25/EU.

## 1.2 Contactpunt

De gemeente Venlo hanteert één toegewezen contactpersoon voor alle communicatie gedurende deze aanbestedingsprocedure. Correspondentie in het kader van deze aanbestedingsprocedure dient te geschieden als volgt:

<b>Gemeente Venlo</b>	
Bezoekadres	Hanzeplaats 1
Contactpersoon	<a href="#">Senior inkoopadviseur Frans van Bolderen</a>
<b>Communicatie</b>	<b>Via TenderNed.</b> Alleen in geval van een storing bij TenderNed kan telefonisch contact op worden genomen met de contactpersoon

De contactpersoon zal het aanbestedingsproces verzorgen en als enig aanspreekpunt fungeren voor de inschrijvers.

Contact met anderen dan de in deze paragraaf aangegeven contactpersoon brengt de transparantie van de aanbestedingsprocedure en de gelijkheid van inschrijvers in gevaar. Om die reden worden inschrijvers die contact zoeken met een ander dan de aangewezen contactpersoon van verdere deelname aan deze aanbestedingsprocedure uitgesloten, met uitzondering van de situatie zoals beschreven in paragraaf 4.8 klachtenprocedure.

### 1.3 Aanbestedende dienst

De aanbestedende dienst is een gezamenlijke inkoop van de gemeenten:

1. Gemeente Beesel; [www.beesel.nl](http://www.beesel.nl)
2. Gemeente Bergen; [www.bergen.nl](http://www.bergen.nl)
3. Gemeente Gennep; [www.gennep.nl](http://www.gennep.nl)
4. Gemeente Horst aan de Maas; [www.horstaandemaas.nl](http://www.horstaandemaas.nl)
5. Gemeente Mook en Middelaar; [www.mookenmiddelaar.nl](http://www.mookenmiddelaar.nl)
6. Gemeente Peel en Maas; [www.peelenmaas.nl](http://www.peelenmaas.nl)
7. Gemeente Venlo; [www.venlo.nl](http://www.venlo.nl)
8. Gemeente Venray; [www.venray.nl](http://www.venray.nl)

Ten behoeve van een efficiënt verloop van deze aanbestedingsprocedure zal de gemeente Venlo als penvoerder optreden en de deelnemende gemeenten vertegenwoordigen in deze aanbestedingsprocedure. Dit betekent dat alle administratieve afhandelingen ten behoeve van de aanbestedingsprocedure, zoals het nemen van de bij de aanbestedingsprocedure behorende besluiten, via de gemeente Venlo zal lopen.

## 2 Opdracht

### 2.1 Organisatie

#### 2.1.1 Inleiding

De regio Noord-Limburg is een kennisintensieve en innovatieve regio waar gewerkt wordt aan structurele duurzame mobiliteit voor morgen. Dit is schoner en slimmer deelvervoer voor organisaties, bedrijven, medewerkers en bewoners.

De regio wil daarmee een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, de energietransitie en de klimaatdoelstellingen, maar ook in een oplossing voorzien voor de heersende en stijgende mobiliteitsarmoede in met name de kleine (dorps)kernen. De vergrijzing groeit alsmaar in deze regio en het aanbod van openbaar vervoer wordt minder. Dit terwijl de mobiliteitsvraag groter wordt.

De acht Noord-Limburgse gemeenten werken daarom, in het samenwerkingsverband Trendsportal en samen met de provincie Limburg, aan de verduurzaming van de mobiliteit en de groei daarvan. Om te beginnen, zetten zij de verduurzaming van de eigen zakelijke kilometers in de markt en zoeken zij een mobiliteitspartner die deze mobiliteitsbehoefte duurzaam kan invullen en uitvoeren.

#### 2.1.2 Visie

De acht Noord-Limburgse gemeenten willen graag de mobiliteitsbewegingen in Noord Limburg verduurzamen en zijn ervan overtuigd dat een MaaS-concept (Mobility as a Service) duurzaam deelvervoer voor iedereen toegankelijk kan maken. Niet alleen voor zakelijke gebruikers in de grotere steden of dorpen, maar uiteindelijk ook voor inwoners en bezoekers van kleinere kernen, zodat ook mobiliteitsarmoede voorkomen wordt en de CO2 uitstoot beperkt wordt. Het gaat niet om het inzetten van zo veel mogelijk duurzame auto's of fietsen, maar om een duurzame mobiliteitsbeweging en het optimaal en efficiënt inzetten van een open duurzame vloot. Door gezamenlijk de zakelijke kilometers in de markt te zetten, willen de acht gemeenten een begin maken en dit versnelt realiseren met de inzet van duurzame deelvoertuigen en het stimuleren van meer fiets- en openbaar vervoergebruik.

#### 2.1.3 Huidige situatie

De medewerkers van de acht gemeenten kunnen op dit moment de eigen auto gebruiken voor zakelijke ritten en de gereden kilometers declareren. De vergoeding aan de medewerker bedraagt, op gemeente Venlo na, € 0,37 per kilometer. In Venlo bedraagt de vergoeding €0,28 per kilometer. Daarnaast maken medewerkers van de deelnemende gemeenten, met uitzondering van gemeente Peel en Maas (1<sup>e</sup> klas), gebruik van het openbaar vervoer 2<sup>e</sup> klas met de businesscard van de NS, soortgelijke kaarten of declareren de gemaakte kosten. In onderstaande tabel zijn de gegevens per gemeente weergegeven. Dit is het gemiddelde van de totale kosten aan zakelijke kilometers en het gemiddelde van de totale kosten voor het OV- over de afgelopen 3 jaar (2016, 2017 en 2018).

Gemeente	zakelijke autokm's	Budget	
		kilometerdeclaraties	OV budget
Beesel	86461	€ 31.991	€ 5.512
Bergen	130055	€ 55.520	€ 0
Gennep	119832	€ 44.338	€ 2.590
Horst aan de Maas	308622	€ 114.190	€ 7.608
Mook en Middelaar	46635	€ 17.255	€ 0
Peel en Maas	240783	€ 89.090	€ 23.978
Venlo	568700*	€ 210.419	€ 26.710
Venray	237274	€ 87.791	€ 8.978
<b>Totaal</b>	<b>1.738.362</b>	<b>€ 650.594</b>	<b>€ 75.376</b>

\*Zie 2.2.2 paragraaf Gemeente Venlo

Alle overige beschikbare informatie over gemaakte dienstreizen is opgenomen in bijlage 11. Aan de beschikbaar gestelde gegevens kunnen geen rechten worden ontleend.

#### 2.1.4 Pilot

Voorafgaand aan deze aanbesteding zijn de acht Noord-Limburgse gemeenten op kleine schaal al gestart met duurzaam deelvervoer onder het project Mobie. Het doel van Mobie is om zo veel mogelijk medewerkers van de gemeenten ervaring op te laten doen met elektrisch rijden en deelvervoer, maar ook om de gemeentelijke organisaties voor te bereiden op de beoogde mobiliteitstransitie die deze aanbesteding teweeg gaat brengen.

Zo hebben medewerkers in oktober 2018 een aantal weken duurzaam deelvervoer kunnen uitproberen en vanaf november 2018 is per gemeente een testgroep<sup>1</sup> structureel minimaal één elektrische deelauto en minimaal twee elektrische deelfietsen gaan gebruiken. Enkele gemeenten hebben ook geëxperimenteerd met speedpedelecs.

Voor de uitvoering van deze pilot hebben de 8 Noord-Limburgse gemeenten opdracht verleend aan de Stichting Limburg Elektrisch. De reden daarvoor is dat de stichting er juist voor kan zorgen dat projecten van deze aard op gang worden gebracht, omdat het aanbieden van elektrische deelvoertuigen (toen) nog beperkt toegepast werd in het algemeen en Limburg in het bijzonder. Het contract met Stichting Limburg Elektrisch loopt af op 15 oktober 2020. De elektrische auto's die de stichting heeft ingezet, zijn nieuwe BMW-i3's en Hyundai Ioniq's, voorzien van volledige Mobie-bestickering. Daarvoor is een logo en beeldmerk ontworpen, dat Mobie (regionale) bekendheid heeft gegeven.

Het is aan de mobiliteitspartner om onder de vlag van Mobie de opdracht uit te voeren of te kiezen voor een eigen branding. Indien het eerste van toepassing is, dan blijft het volledige eigendom van het concept Mobie (naam, logo, concept etc.) bij de acht Noord-Limburgse gemeenten. Opschaling van het concept Mobie naar andere gemeenten is daarbij overigens bespreekbaar. De mobiliteitspartner wordt nadrukkelijk geen eigenaar van logo of concept. De naam en het logo zijn bovendien niet exclusief verbonden aan dit project. Het staat gemeenten vrij om andere projecten onder de vlag van Mobie uit te voeren.

Het is de nadrukkelijke wens dat de voertuigen herkenbaar zijn als duurzame deelvoertuigen. In het kader van maximale uitwisselbaarheid en toekomstige verdere opschaling is het geen vereiste om bijvoorbeeld logo's van de gemeente te gebruiken op de voertuigen. Wanneer

<sup>1</sup> Het stond de gemeenten vrij om hier eigen invulling aan te geven. Een aantal gemeenten heeft ervoor gekozen iedere medewerker toegang te geven tot de vervoersmiddelen. Andere gemeenten hadden de voorkeur een geselecteerde beperkte groep deel te laten nemen.

wel gemeente logo's- of kenmerken worden gebruikt, moet een nader te bepalen aantal voertuigen als 'anonieme<sup>2</sup> voertuigen' ingezet en gereserveerd kunnen worden. Dit ten behoeve van het uitvoeren van bepaalde functies.

Meer informatie over Mobie is te vinden in de bijlage 12 'Evaluatiedocument fase 2'. Hierin staan ook de ervaringen en de bevindingen van de deelnemers.

## 2.2 Voorwerp van de opdracht

### 2.2.1 Scope van de opdracht

De acht Noord-Limburgse gemeenten willen met deze aanbesteding één mobiliteitspartner contracteren, die een duurzame<sup>3</sup> mobiliteitsservice en -garantie aanbiedt voor de zakelijke mobiliteit<sup>4</sup> met een mix van onder andere duurzame deelauto's en deelfietsen, mogelijkheden voor het gebruik van het openbaar vervoer en alle bijkomende zaken. De samenwerkende gemeenten kopen geen voertuigen in, maar een duurzame mobiliteitsservice en -garantie.

Het staat de mobiliteitspartner geheel vrij om de samenwerking aan te gaan met (lokale) andere partijen, welke als onderaannemer onderdelen van de opdracht vervullen. Er zal een informatiebijeenkomst worden georganiseerd over deze aanbesteding. U kunt hier eventueel in contact komen met potentiële partners. Bestaande wagenparken<sup>5</sup> van de gemeenten maken geen onderdeel uit van de opdracht. Indien gemeenten besluiten bestaande voertuigen uit het wagenpark te laten vervallen én die kilometers onder wil brengen binnen deze aanpak, dan wordt het budget verhoogt met de jaarkilometrages van de vervallen voertuigen tegen 0,37 cent per kilometer.

Voorbeeld: Een gemeente heeft nu een eigen personenauto in eigendom of via een leaseconstructie ter beschikking met een jaarkilometrage van 9.000 km. Wanneer de gemeente op enig moment besluit deze auto niet te vervangen of het leasecontract niet te verlengen, maar de kilometers onder te brengen in deze aanpak, dan neemt het beschikbare budget van deze gemeente toe met  $9.000 \times € 0,37 = € 3.330,-$ .

Oprachtnemer is verplicht hieraan mee te werken.

De acht gemeenten zijn op zoek naar een mobiliteitspartner die gelooft in duurzaam deelvervoer en deze kans wil aangrijpen om dit in Noord-Limburg grootschalig van de grond te krijgen, waarbij de gemeenten optreden als launching customer.

De mobiliteitspartner krijgt gedurende de contractperiode jaarlijks een budget ter beschikking dat is opgebouwd uit de 'huidige' kosten van het openbaar vervoer en de gedeclareerde autokilometers. Het uitgangspunt voor de gemeenten is budget neutrale financiering. Met andere woorden: de huidige kosten worden 1 op 1 ingezet voor het leveren van de duurzame mobiliteitsgarantie. De gemeentelijke organisaties zien daarmee af van de mogelijkheid om medewerkers nog zakelijke kilometers te laten declareren. De gemeenten zien het gezamenlijk belang (zowel voor de mobiliteitspartner als de gemeenten) om autokilometers te verschuiven naar fiets- en OV-kilometers. Voor de gemeenten is de trias mobilica hierbij het uitgangspunt en voor de mobiliteitspartner is het nodig om tot een rendabele businesscase te komen. Om bij aanvang van de samenwerking op praktische wijze invulling te kunnen geven aan bijzondere situaties of uitzonderingsgevallen, wordt in beginsel 80%

---

<sup>2</sup> Onder anonieme voertuigen wordt verstaan: voertuigen zonder lokale/ gemeentelijke kenmerken (bijvoorbeeld gemeentelogo) waaraan te herleiden is dat de voertuigen in het gebruik zijn door medewerkers van de gemeente.

<sup>3</sup> Onder duurzaam wordt verstaan: zero-emissie.

<sup>4</sup> Onder zakelijke dienstreizen wordt verstaan: reizen die medewerkers en colleges moeten maken voor het uitvoeren van hun functie, niet zijnde woon-werkverkeer. In vrijwel alle gevallen gebruiken medewerkers en colleges de eigen auto en het openbaar vervoer en declareren zij de gereden kilometers. Hieronder vallen ook internationale reizen.

<sup>5</sup> Dit zijn voertuigen aangekocht, dan wel geleased, door de gemeente ten behoeve van het uitvoeren van bepaalde functies.

van het huidige budget beschikbaar gesteld. De resterende 20% wordt voornamelijk gereserveerd voor uitzonderingsgevallen (meer hierover in 2.2.2).

Met de mobiliteitspartner worden prestatieafspraken gemaakt om binnen het gestelde budget een duurzame mobiliteitservice- en garantie te leveren. De mobiliteitspartner wordt verantwoordelijk voor de gehele uitvoering van de opdracht. De mobiliteitspartner wordt dus voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor de exploitatie.

Naast het inzetten van deelvoertuigen, gaat het dus ook (niet limitatief) om:

- het bieden van een mobiliteitsgarantie, wat bijvoorbeeld kan leiden tot de inzet van extra voertuigen op piekmomenten;
- het ontsluiten van openbaar vervoer;
- het beheer en onderhoud;
- een 24 uur helpdesk en pechhulpdienst;
- de reserverings- en gebruiksoftware;
- de laadinfrastructuur en de kosten voor het laden;
- de monitoring, data en rapportages;
- en de communicatie, bewustwording en gedragsverandering.

### 2.2.2 Raming

Gebaseerd op de gemiddelde totale kosten aan kilometerdeclaraties en de kosten van het openbaar vervoer, stelt elke gemeente jaarlijks een bedrag van 80% van de uitgaven aan kilometerdeclaraties en 100% van de OV-kosten beschikbaar. Dat betekent dat jaarlijks ( $€650.594 \times 80\%$ ) + € 75.376 = €595.851 gegarandeerd beschikbaar komt voor de mobiliteitsaanbieder.

Het resterende deel van (de jaarlijkse 20%, ad €130.216) van het budget reserveren de gemeenten voornamelijk om kilometers te vergoeden voor uitzonderingsgevallen.

Uitzonderingsgevallen zijn bijvoorbeeld, maar niet limitatief:

- zakelijke ritten met korte afstanden en lange reserveringsperiode (bijvoorbeeld wanneer een medewerker t.b.v. zijn functie de hele dag een voertuig nodig heeft en maar slechts enkele kilometers maakt);
- zakelijke ritten welke anoniem uitgevoerd dienen te worden wanneer er onvoldoende/ geen anonieme deelvoertuigen beschikbaar zijn;
- zakelijke ritten voor mensen met een beperking of handicap waarvoor aanpassingen benodigd zijn aan het voertuig;
- Overige zaken waarbij het gebruik van de eigen auto in redelijkheid en billijkheid de voorkeur heeft en/of waarbij de inzet van vervoersmiddelen van de mobiliteitspartner niet redelijk of billijk is.

De mobiliteitspartner is verantwoordelijk voor de registratie en de monitoring van de kilometerdeclaraties die gemaakt worden voor uitzonderingsgevallen. Concreet betekent dat medewerkers kilometers (te maken met de eigen auto en vallend onder de 20%-regeling) indienen bij de mobiliteitspartner. Deze toetst in afstemming met de desbetreffende gemeente vooraf of voldaan wordt aan de Gebruikersvoorwaarden en voorwaarden voor uitzonderingsgevallen. De gemeente is leidend in het accorderen van uitzonderingen. Redelijkheid en billijkheid speelt hierbij een belangrijke rol. De ingediende declaraties worden vervolgens overzichtelijk per maand aan de gemeente doorgegeven, zodat zij deze kunnen verwerken in de salarisadministratie. Op deze manier heeft de mobiliteitspartner inzicht in de totale mobiliteit en kan zij sturen op verdere verduurzaming. De acht gemeenten hebben namelijk de intentie om hun zakelijke mobiliteit 100% te verduurzamen.

Wanneer de mobiliteitspartner er (aantoonbaar) in slaagt om meer dan 80% van de zakelijke autokilometers duurzaam uit te voeren én de gemeenten het resterende budget van 20% inderdaad niet volledig hebben uitgekeerd, dan komt dit restbudget alsnog aan de mobiliteitspartner ten goede. Het is aannemelijk dat dit causaal verband heeft en dat de mobiliteitspartner hiervoor zijn inspanningsverplichting heeft gedaan.

**Voorbeeld:**

*In gemeente X wordt de afgelopen 3 jaar gemiddeld 100.000 kilometers gedeclareerd en de OV kosten waren de afgelopen 3 jaar gemiddeld €10.000. Het beschikbare budget voor de mobiliteitspartner is dan:  $100.000 \times 0,37 \times 80\% = €29.600 + €10.000 = €39.600$  per jaar. €7400 wordt door de gemeente X gereserveerd voor uitzonderingsgevallen. Tot een maximum van dat bedrag kan dit budget aan het eind van het jaar alsnog ten goede komen van de mobiliteitsaanbieder wanneer er geen beroep op wordt gedaan d.m.v. kilometerdeclaraties.*

Aantal gebruikers

Indien het aantal fte's van een of meerdere gemeente met meer dan 10% toeneemt/afneemt, dan gaat de mobiliteitspartner met de desbetreffende gemeente(n) per gemeente in overleg om tot een redelijke oplossing te komen over de inzet van voertuigen versus de beschikbare financiële middelen. Meer- of minderkilometers bij een gelijkblijvend aantal fte's wordt niet verrekend.

Gemeente	aantal medewerkers in fte
Mook en Middelaar	+/- 100
Venlo	931
Horst aan de Maas	+/- 300
Venray	320
Bergen	101,22
Peel en Maas	+/- 362
Gennep	113
Beesel	116

Peildatum: 01-01-2019

Met enkele medewerkers zijn bij aanstelling financiële afspraken gemaakt over het ontvangen van een (al dan niet vaste) vergoeding voor het verplicht gebruik van de eigen auto. Deze personen vallen buiten de scope van de opdracht en zijn buiten de opgegeven kilometers gelaten. Eventuele regels ten aanzien van de bevoegdheid om te declareren (bijvoorbeeld bij inhuurkrachten), blijven onverminderd van kracht. De beschikbaar gestelde budgetten zijn hierop gebaseerd.

Gemeente Venlo

Aanbieder kan voor de gemeente Venlo uitgaan van 568.700 km per jaar. Mocht het aantal kilometers in Venlo dit aantal overschrijden, dan kan de mobiliteitspartner hiervoor aanvullende kosten van € 0,37 per kilometer in rekening brengen bij de gemeente Venlo. Dit geldt niet voor de overige deelnemende gemeenten. Hier zijn de kosten gemaximeerd. Hierbij merken we op dat bij het overschrijden van het genoemde aantal kilometers de mobiliteitsgarantie en overige voorwaarden onverminderd van kracht blijven.

### 2.2.3 Opschaling

De acht Noord-Limburgse gemeenten willen met deze aanbesteding toe werken naar een open deelsysteem van slimme en duurzame deelvoertuigen voor de hele regio. Door op te treden als 'launching customer' en 'initiator' garanderen de acht gemeenten een minimale afname van de diensten van de mobiliteitspartner, zodat deze vervolgens het concept verder kan door ontwikkelen en uitrollen. Daarbij deelt de mobiliteitspartner de visie van de Noord-Limburgse gemeenten en zet deze stappen om duurzaam deelvervoer verder te delen, op te schalen en door te ontwikkelen naar een volledig MAAS-concept, zodat ook andere bedrijven, inwoners en bezoekers van de regio hiervan gebruik kunnen maken. Hierbij maken wij onderscheid in opschaling en uitrol.

#### Opschaling

Onder opschaling verstaan we het beschikbaar stellen en delen van de deelvoertuigen die ingezet worden voor de zakelijke mobiliteit van de acht gemeenten. Zo dient de mobiliteitspartner medewerkers uiterlijk binnen 6 maanden na start structurele uitvoering (zie 2.3.9) de in te zetten voertuigen, tegen vergoeding en binnen de geldende fiscale regels, beschikbaar te stellen voor privégebruik (woon-werkverkeer of in de weekenden) van medewerkers.

#### Uitrol

Onder uitrol verstaan we de inzet van deelvoertuigen aan andere burgers, andere bedrijven en bezoekers of op andere locaties in de regio. Bijvoorbeeld door bij andere organisaties eenzelfde concept te implementeren, maar ook door deelvoertuigen te plaatsen in wijken en dorpen (waar mobiliteitsarmoede heerst of dreigt). De mobiliteitspartner wordt ertoe uitgedaagd om het MaaS-concept, in samenwerking met de acht gemeenten, groot te maken en zoveel mogelijk externe partijen en inwoners aan te laten haken/deel te laten nemen.

Het beschikbaar stellen van de voertuigen aan derden (buiten kantoor tijden) dient uiterlijk binnen 1,5 jaar na gunning gerealiseerd te worden toegepast. Het is aan de mobiliteitsaanbieder voorstellen te doen aan de acht gemeenten om dit sneller te implementeren.

Uiteraard mag het beschikbaar stellen van de voertuigen aan derden nooit ten koste gaan van de mobiliteitsgarantie voor de medewerkers van de gemeenten. Indien een voertuig bij gebruik door derden niet tijdig terug is gebracht of een onvoldoende opgeladen accu heeft voor de volgende reservering, dan dient de mobiliteitspartner binnen de opdracht voor alternatief duurzaam vervoer te zorgen.

De mobiliteitspartner heeft geen exclusief recht om duurzame mobiliteit in de openbare ruimte aan te bieden en uit te rollen in de regio Noord-Limburg. Het staat de acht Noord-Limburgse gemeenten vrij om andere mobiliteitsaanbieders te faciliteren/ stimuleren duurzame mobiliteit aan te bieden en te exploiteren. In een aantal gemeenten lopen nu al initiatieven. Dit wordt per gemeente in de bijlage 13 toegelicht.

## 2.3 Omvang van de opdracht

### 2.3.1 Doel van de opdracht

Het gewenste resultaat van deze aanbesteding is om één mobiliteitspartner te contracteren die een duurzame mobiliteitsdienst/ duurzame mobiliteitsgarantie biedt aan de acht Noord-Limburgse gemeenten en daarmee de zakelijke mobiliteit van de medewerkers op duurzame wijze gaat invullen. Deze gemeenten kopen dus een mobiliteitsdienst- en garantie in, waarbij de mobiliteitspartner volledig verantwoordelijk wordt voor de zakelijke mobiliteit van deze gemeenten en de mobiliteitsbehoefte binnen een vast budget optimaal en duurzaam invult.

### 2.3.2 Mobiliteitsgarantie

De mobiliteitspartner dient een duurzame mobiliteitsgarantie te leveren voor de zakelijke mobiliteit door een mix van o.a. duurzame deelauto's, deelfietsen én mogelijkheden voor het openbaar vervoer in te zetten. Dat wil zeggen dat de mobiliteitspartner ten alle tijden duurzame mobiliteit aanbiedt als de reservering minimaal 48 uur van te voren heeft plaatsgevonden. Dit geldt ook voor internationale zakelijke ritten (met trein of auto) naar de Benelux en Duitsland.

Indien de reserveringstermijn korter is dan 48 uur voorafgaand aan de reservering, dan probeert de mobiliteitspartner alsnog tot een passende oplossing te komen. Daarnaast hebben medewerkers de mogelijkheid om tot 24 uur van te voren de rit te annuleren, zonder nadere consequenties.

De mobiliteitspartner en de gemeenten maken op basis van ervaringen en evaluaties aanvullende afspraken indien blijkt dat ritten veelvuldig binnen het tijdsbestek van 24 uur gereserveerd worden.

De voorwaarde is dat de gebruiker ten alle tijden zijn zakelijke rit op acceptabele en redelijke wijze (afstand, tijd, representatie, vervoer van spullen, weersomstandigheden etc.) moet kunnen maken en dat er breed draagvlak in de organisatie moet zijn voor de gebruiksafspraken.

De ritten starten en eindigen ten alle tijden op de standplaats/ hub van de deelvoertuigen. De mobiliteitspartner zet voldoende voertuigen in voor een ongestoorde uitvoering van de opdracht en zorgt ervoor dat de voertuigen preventief conform fabrikant voorschriften wordt onderhouden. Daarnaast zal de mobiliteitspartner de piekmomenten moeten opvangen en eventueel extra voertuigen beschikbaar moeten stellen. Dat vraagt om ruime flexibiliteit van de mobiliteitspartner.

Wanneer binnen de zakelijke mobiliteit van de gemeenten aantoonbaar buiten de schuld om van de mobiliteitspartner, bijvoorbeeld door het te laat terugbrengen van een voertuig door een collega, een medewerker de gereserveerde rit niet kan maken, dan is de mobiliteitspartner niet verantwoordelijk, maar werkt deze wel mee aan het bieden van een oplossing en doet deze zijn uiterste inspanning om alsnog de gereserveerde rit plaats te laten vinden.

Naar alle redelijkheid is te verwachten dat de in te zetten deelvoertuigen elektrisch zullen zijn, waarbij uitgegaan wordt van een basisaanbod van elektrische deelauto's, elektrische deelfietsen en gewone deelfietsen. Andere zero-emissie brandstoffen als waterstof zien de gemeenten nog niet als kansrijk alternatief, gezien de hoge aanschafkosten en de schaarste aan vulpunten. In bijlage 2 zijn de specificaties opgenomen waaraan de elektrische deelauto's, elektrische fietsen en gewone deelfietsen dienen te voldoen. In het kader van o.a. veiligheid, gebruiksvriendelijkheid en acceptatiegraad van medewerkers, wensen de gemeenten geen inzet van e-scooters, e-steps en andere varianten. De inzet van speedpedelecs of eventuele alternatieven is bespreekbaar maar altijd op basis van brede acceptatie binnen de organisatie en op vrijwillige basis richting gebruiker. M.a.w.: bij inzet van alternatieven kan de medewerker niet verplicht worden deze te gebruiken en dient hij/zij altijd gebruik te kunnen maken van het OV, deelauto's en/of deelfietsen. Hierover kunnen per gemeente nadere afspraken gemaakt worden.

### 2.3.3 Beheer en onderhoud

De mobiliteitspartner is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van alle in te zetten deelvoertuigen. Voor een uitvoerige beschrijving van dit onderdeel wordt verwezen naar het programma van eisen als opgenomen in **Bijlage 2** van deze inschrijvingsleidraad.

### 2.3.4 Reservering- en gebruikerssoftware

De mobiliteitspartner levert als onderdeel van het concept een gebruiksvriendelijke digitale omgeving (die voldoet aan de eisen zoals gesteld in het Programma van eisen) voor de gemeenten en gebruikers voor het reserveren en gebruiken van de deelvoertuigen en het openbaar vervoer.

Mobiliteitspartner dient minimaal een applicatie voor de smartphone beschikbaar te stellen, waarmee reserveringen gemaakt kunnen worden en welke kan dienen als digitale sleutel voor het openen, sluiten en starten van de voertuigen (dit geldt voor zowel auto's als fietsen). De meeste medewerkers beschikken over een zakelijke smartphone.

Voor medewerkers die niet beschikken over een zakelijke smartphone en/of niet de eigen privé-smartphone willen of kunnen inzetten of hier niet over beschikken, dient de mobiliteitspartner een geschikt alternatief aan te bieden. Het is aan de partner om hieraan invulling te geven. De software dient te voldoen aan de Gemeentelijke

Inkoopvoorwaarden bij IT (GIBIT), versie 2016

(bijlage 5), evenals de vigerende landelijke wet en regelgeving (bijlage 2 PvE). Alsmede dient het aanbod passend te zijn binnen de ICT mogelijkheden van de deelnemende gemeenten.

Voor wat de software minimaal dient te kunnen wordt verwezen naar het Programma van eisen als opgenomen in **Bijlage 2** van deze inschrijvingsleidraad.

De acht Noord-Limburgse gemeenten zien echter meer mogelijkheden die de software kan bieden, en hebben de volgende wensen:

- De integratie van een planningstool/ reisplanner
- De mogelijkheid om betaald te parkeren en parkeerkosten te declareren. Deze kosten mogen doorbelast worden aan de gemeenten en vallen buiten de genoemde budgetten.
- De mogelijkheid om (onder nader uit te werken voorwaarden) elektrische privéauto's van medewerkers op te nemen in de beschikbare pool.
- Stimuleringsmaatregelen als spelelementen/ puntensystemen onderdeel te laten zijn van de software en daarmee bij te dragen aan de gedragsverandering.

#### MaaS

De regio werkt samen met de Provincie Limburg om MaaS in Limburg aan te jagen. MaaS heeft als doel om reizigers te voorzien in het plannen, boeken, betalen en reizen van multimodale en op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met real-time informatie aan klanten. Zonder het aanbod van deelmobiliteitsdiensten kan een MaaS platform niet voorzien in deze functionaliteiten en is het dus van belang dat mobiliteitsdiensten hierop zijn aan gesloten.

Met de Beneluxlanden, NoordrijnWestfalen en de mondiale MaaS alliantie zijn afspraken gemaakt die ervoor zorgen dat vervoersaanbieders op een gestandaardiseerde wijze aansluiten bij een MaaS platform (via de TOMP API) om opschaling van MaaS te versnellen:

a. De mobiliteitspartner voorziet in interoperabiliteit door gebruik te maken van de TOMP API (Transport Operator to Mobility Provider API). Door interoperabiliteit neemt de kans op mogelijk gebruik toe en kan deelmobiliteit efficiënter gebruikt worden.

b. De mobiliteitspartner sluit zich binnen 2,5 maanden na gunning aan bij MaaS platformen middels de standaard TOMP API. Op verzoek dient de mobiliteitspartner ook aan te sluiten bij MaaS dienstverleners uit de ROK van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en/of MaaS Dienstverleners die voldoen aan de eisen uit de ROK. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en boeken van een voertuig, het ontgrendelen, starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het

slot én het betalen voor het gebruik. De mobiliteitspartner mag echter geen exclusiviteit vastleggen met 1 MaaS Dienstverlener. De aansluiting bij MaaS zorgt voor een verdere integratie van de mobiliteitsketen en hierdoor is het voor gebruikers gemakkelijk om een multimodale reis te plannen.

c. Aanvullend op de TOMP API werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met andere overheden aan een MaaS keurmerk, dat meerdere afspraken bevat tussen deelmobiliteitsaanbieders en MaaS dienstverleners. Denk hierbij aan aspecten als nondiscriminatoire wederverkoop van tickets, het delen van data met de overheid en allerlei aspecten als de borging van privacy van reizigers en juridische aansprakelijkheid. De mobiliteitspartner neemt hier kennis van en onderschrijft deze aspecten.

Definities:

Interoperabiliteit: de aanbieder staat toe en maakt mogelijk dat andere partijen (onder voorwaarden) de deelvoertuigen van de aanbieder verhuren en vice versa. Dit omvat alle stappen van het verhuurproces, dus: alle interactie met de gebruiker, het zoeken en boeken van een voertuig, het ontgrendelen, starten en beëindigen van de huur, het openen en sluiten van het slot én het betalen voor het gebruik.

### **2.3.5 Helpdesk en pechhulp**

De mobiliteitspartner richt een 24/7 servicepunt (telefonisch) in waar medewerkers van de acht Noord-Limburgse gemeenten alle mogelijke vragen over het gebruik van de reserveringstool en de deelvoertuigen kunnen stellen. Daarnaast verzorgt de mobiliteitspartner voor 24/7 pechhulp bij gebreken en/of uitval van een deelvoertuig. Indien een medewerker een reis niet kan continueren als gevolg daarvan, dient de mobiliteitspartner binnen 1 uur vervangend vervoer te verzorgen.

### 2.3.6 Laadinfrastructuur

De gemeenten stellen om niet parkeervakken, ruimte en eventueel een technische installatie beschikbaar voor de deelvoertuigen. In de bijlage 14 wordt per gemeente (voor zover als bekend bij publicatie) de specifieke situatie beschreven. Bij de schouw zal de specifieke situatie van alle deelnemende gemeenten bekend zijn. De gemeenten beseffen echter dat nadere afstemming met de mobiliteitspartner nodig is als het gaat om het aantal in te zetten voertuigen en de daarbij benodigde laadinfra, maar trachten met dit voorwerk de kaders te geven voor de realisatie (en exploitatie) van laadinfra door de mobiliteitspartner.

De mobiliteitspartner is, wanneer gemeenten geen laadinfra ter beschikking stellen, verantwoordelijk voor de plaatsing (en het beheer) van de (extra) benodigde laadinfrastructuur voor zowel de deelauto's als deelfietsen.

Tenzij in bijlage 14 anders beschreven gelden voor laadinfrastructuur in ieder geval de volgende uitgangspunten:

- Bij realisatie van laadinfrastructuur door mobiliteitsaanbieder op privaat terrein van de gemeente geldt dat mobiliteitspartner verantwoordelijk is voor en de kosten draagt voor aansluiting vanaf de meterkast. De gemeente(n) dient zorg te dragen voor voldoende elektrotechnische capaciteit. De mobiliteitsaanbieder is en blijft eigenaar van de laadpalen en de bijbehorende kabels en leidingen en is hiervoor ook verantwoordelijk. Hiertoe wordt een separate overeenkomst opgesteld tussen gemeente en mobiliteitsaanbieder.
- Bij realisatie van laadinfrastructuur door mobiliteitspartner in de openbare ruimte geldt dat mobiliteitspartner verantwoordelijk is voor de realisatie waaronder het (tijdig) aanvragen van een netaansluiting. Gemeente en mobiliteitspartner sluiten een separate overeenkomst af waarin de afspraken t.a.v. het plaatsen en exploiteren van een laadpaal in de openbare ruimte worden vastgelegd. Hierin wordt o.a. opgenomen dat wanneer er geen recht van opstal wordt gevestigd, partijen de laadpaal beschouwen als zijnde eigendom van de mobiliteitspartner. Een alternatief is dat gebruik wordt gemaakt van bestaande laadpalen in de openbare ruimte en middels een derde partij extra palen bij worden geplaatst.
- In alle gevallen dienen de in te zetten laadpalen te voldoen aan alle gestelde wettelijke eisen, regels en standaarden die gesteld worden aan laadinfrastructuur.
- Laadpas dient geschikt te zijn voor snelladen. Kosten snelladen zijn ook voor aanbieder. Opdrachtgever streeft ernaar om snelladen tot een minimum te beperken.

Voor een uitvoerige beschrijving van dit onderdeel wordt verwezen naar het programma van eisen als opgenomen in **Bijlage 2** van deze inschrijvingsleidraad.

Wanneer de mobiliteitspartner overweegt waterstof auto's of andere alternatieven in te zetten, dan dient deze zelf op zoek te gaan naar een oplossing om de voertuigen te tanken in afstemming met de gemeenten (zie 2.3.2 Mobiliteitsgarantie).

### 2.3.7 Monitoring, data en rapportages

De mobiliteitspartner registreert en beheert op zorgvuldige wijze het gebruik van zowel de software als de deelvoertuigen en het OV. Op AVG verantwoorde wijze worden de gegevens gelogd en maandelijks in Excelvorm aangeleverd aan de opdrachtgever. Ook is het mogelijk om een digitaal dashboard beschikbaar te stellen waaruit de data gehaald kan worden.

Daarnaast wordt eens per kwartaal een helder te interpreteren managementrapportage verstrekt waarin alle belangrijke gegevens worden gevisualiseerd middels grafieken en tabellen.

Voor een uitvoerige beschrijving van dit onderdeel wordt verwezen naar het programma van eisen als opgenomen in **Bijlage 2** van deze inschrijvingsleidraad.

### 2.3.8 Communicatie, bewustwording en gedragsverandering

Om succesvol het mobiliteitsgedrag van de acht gemeenten te verduurzamen en te veranderen, is acceptatie en draagvlak nodig. Met gerichte communicatie en het opleiden/ trainen van medewerkers wordt de benodigde gedragsverandering gerealiseerd waarvoor de mobiliteitspartner samen met de gemeenten verantwoordelijk voor is. Mogelijk zal dit voor de mobiliteitspartner ook nodig zijn om de pool aan deelvoertuigen te optimaliseren en daarmee tot een betere businesscase te komen. Duidelijke communicatie en branding van het concept dienen daaraan bij te dragen.

#### Ervaring met duurzaam deelvervoer

Een deel van de medewerkers heeft al ervaring opgedaan door het Mobie-project en zijn bekend met elektrisch rijden, deelgebruik en gebruiksvriendelijke software voor de reservering en het gebruik van voertuigen. Voor het merendeel van de medewerkers van de acht Noord-Limburgse gemeenten geldt dit echter niet en is duurzaam reizen nieuw en onbekend. Daarvoor is acceptatie en gedragsverandering nodig.

#### Verschuiving van autokilometers naar fiets en OV-kilometers

Het is een nadrukkelijke wens van de acht Noord-Limburgse gemeenten om huidige zakelijke autokilometers te verschuiven naar fiets- en OV-kilometers volgens de trias mobilica. Het uitgangspunt is en blijft echter dat de medewerker altijd op acceptabele en redelijke wijze zijn/ haar zakelijke rit (afstand, tijd, representatie, weersomstandigheden, vervoer van spullen etc.) moet kunnen maken en dat er breed draagvlak in de organisatie moet zijn voor de gebruikersvoorwaarden.

#### De spelregels

De acht Noord-Limburgse gemeenten begrijpen dat duidelijke 'gebruikersvoorwaarden' nodig zijn voor het slagen van dit concept. Het is aan de mobiliteitsaanbieder om met een eerste voorstel te komen voor deze spelregels om deze vervolgens samen met de gemeenten verder uit te werken. T.a.v. van deze spelregels geldt dat:

- deze moeten passen binnen de bestaande arbeidsvoorwaarden;
- ze te allen tijde redelijk en billijk (afstand, tijd, representatie, vervoer van spullen etc.) moeten zijn voor de gebruiker;
- de gebruiker te allen tijde zijn of haar functie op redelijke en billijke wijze moet kunnen uitvoeren;
- er breed draagvlak moet zijn voor de spelregels.
- er sturing wordt gegeven naar het meest duurzame en geschikte vervoersmiddel, bijvoorbeeld het gebruik van een (elektrische) fiets voor korte afstanden;
- er zijn geen spelregels met betrekking tot kilometer gebruik. De medewerker krijgt een reisadvies. Uitgangspunten is de huidige cao.

#### Partnerschap

Onder partnerschap verstaan de acht Noord-Limburgse gemeenten ook structureel overleg tussen opdrachtnemer en opdrachtgever over de stand van zaken en de prestatie van het mobiliteitsconcept. Op initiatief van de opdrachtnemer vindt dit minimaal eens per kwartaal plaats.

Tijdens het overleg komen minimaal de volgende onderwerpen aan de orde:

- De managementrapportage(s) en de ruwe data (met toelichting) van de reserveringssoftware;
- De contractuele (prestatie)afspraken;
- Alle gegevens van de helpdesk, waaronder de afhandeling van klachten en storingen;
- De tevredenheid van de gebruikers;
- De opschalingsinitiatieven of andere (innovatieve) doorontwikkeling;

- Het partnerschap: klantgerichtheid, flexibiliteit, probleemoplossend vermogen, zakelijkheid, kundigheid en de communicatie.

### 2.3.9 voorbereidings-, implementatie- en structurele invoering

De gemeenten beseffen dat de schaalgrootte van de opdracht tot extra uitdagingen leidt en dat eventueel een geleidelijke opbouw in het aantal voertuigen voordelen heeft. Daarom heeft de mobiliteitspartner de mogelijkheid fasegewijs het mobiliteitsconcept te implementeren. We voorzien na gunning de volgende fasen:

- Voorbereiding
- Implementatie
- Structurele uitvoering

#### *Vorbereidingsfase*

Dit is de fase vanaf definitieve gunning tot uiterlijk 01 januari 2021. De voorbereidingsfase wordt benut om de implementatie en uitvoering voor te bereiden door o.a. deel te nemen aan de huidige overlegstructuur (maandelijks) van de acht gemeenten. Het staat aanbieder vrij om in deze periode duurzame deelvoertuigen beschikbaar te stellen.

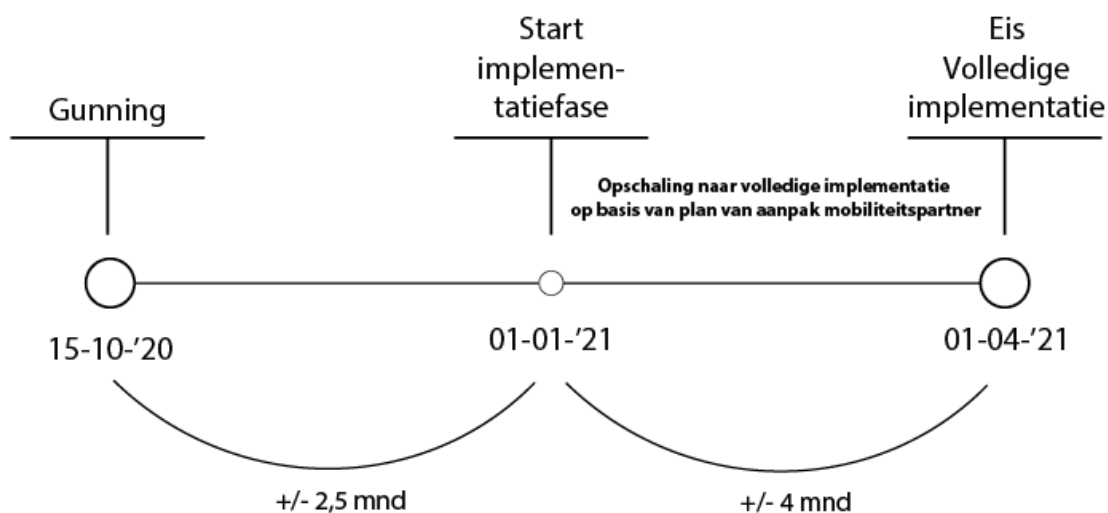
#### *Implementatiefase*

Dit is de periode van 01 januari 2021 tot 01 april 2021. Uiterlijk 01 januari 2021 dient aanbieder te starten met de inzet van duurzaam deelvervoer, bestaande uit minimaal een aan Mobie gelijkwaardig aantal deelvoertuigen) met uitzondering van de speedpedelecs. Dit zijn in alle gemeenten 1 deelauto en 2 deelfietsen, m.u.v. gemeente Venray, hier staan 2 deelauto's.

De mobiliteitspartner geeft naar eigen inzicht verdere invulling aan deze fase en hoe hij het aanbod opbouwt tot 01 april 2021. De realisatie van de benodigde laadinfrastructuur dient ook in deze periode gerealiseerd te worden. Gedurende de implementatiefase (en eventueel de voorbereidingsfase) wordt het budget naar rato beschikbaar gesteld. Concreet betekent dit dat de mobiliteitspartner een vergoeding ontvangt van 0,37 cent per kilometer voor km's gereden met de voertuigen van de mobiliteitspartner. Bij de inzet van (e-)fietsen geldt dat deze vergoeding van € 0,37 alleen in rekening gebracht mag worden indien de totale ritafstand meer bedraagt dan 10 km, omdat dan aannemelijk is dat autokilometers worden verschoven naar fietskilometers. Het staat mobiliteitsaanbieder vrij om de implementatiefase per gemeente anders in te vullen.

#### *Structurele uitvoering*

Uiterlijk 01 april 2021 dient de volledige implementatie te hebben plaatsgevonden. Dat wil zeggen dat er invulling wordt gegeven aan (ten minste) het 80% verduurzamen van de zakelijke mobiliteit, waarbij het streven 100% verduurzaming is. Vanaf dat moment krijgt de mobiliteitspartner vast budget beschikbaar voor een periode van 4 jaar.



## 2.4 Percelenindeling

Met in acht name van het bepaalde in artikel 1.5 Aanbestedingswet 2012 is beoordeeld of onderhavige opdracht voor "Duurzaam deelfervoer Noord-Limburg" verdeeld kan worden in percelen.

Gelet op het kenmerk van de opdracht, de samenstelling van de markt en de mate van samenhang is er geen sprake van samenvoegen, laat staan van onnodig samenvoegen van de opdracht. De opdracht is één geheel en wordt om die reden als één opdracht in de markt gezet.

## 2.5 CPV codering

De volgende CPV-codering is van toepassing:

34144900-7 Elektrische voertuigen

34422000-7 Fietsen met hulpmotor

31681500-8 Oplaadtoestellen

50532000-3 Reparatie en onderhoud van elektrische machines, apparatuur en aanverwante uitrusting

51000000-9 Installatiediensten (uitgezonderd software)

48420000-8 Software en opvolgingssoftware voor faciliteitenbeheer

## 2.6 Contractuele voorwaarden

De overeenkomst voor "Duurzaam deelfervoer Noord-Limburg" wordt aangegaan voor de duur van 4 jaar vanaf de volledige implementatie. Per gemeente wordt een contract opgesteld. Optioneel kan elke gemeente eenzijdig besluiten de overeenkomst met 1 keer 24 maanden te verlengen, mits de totale opdrachtsom groter dan 50% blijft.

Op de uitvoering van de overeenkomst zijn de Algemene Rijksvoorwaarden voor diensten 2018 (ARVODI-2018) en Gemeentelijke Inkoopvoorwaarden bij IT (GIBIT), versie 2016 zoals opgenomen in **Bijlage 4 en 5** van deze inschrijvingsleidraad, aanvullend van toepassing. De toepasselijkheid van de algemene (levering)voorwaarden van de inschrijver of voorwaarden van derden (waaronder die van onderaannemers en hulppersonen) is nadrukkelijk uitgesloten.

## 2.7 Herzieningsclausule

Gedurende de looptijd van de overeenkomst behouden de deelnemende gemeenten zich het recht voor om de opdracht als volgt te wijzigen dan wel uit te breiden, dit gelet op het feit dat het aantal benodigde en te plaatsen laadpalen bij de deelnemende gemeenten bij deze aanbestedingsprocedure vooraf niet met zekerheid is vast te stellen en nog onduidelijk is op welke locaties bij de gemeenten de laadpalen worden gerealiseerd. Partijen zullen na gunning van de opdracht in overleg treden om dit verder inzichtelijk te maken. Daarbij is het mogelijk (voor zover noodzakelijk) dat voor de levering, realisatie en het onderhoud van de laadpalen een overeenkomst met een recht van opstal en/of gebruikersovereenkomst wordt afgesloten.

## 3 Aanbestedingsprocedure

### 3.1 Publicatie en inschrijvingstermijn

De in deze inschrijvingsleidraad vermelde behoefte is gepubliceerd in TenderNed (<http://www.tenderned.nl>) en, indien van toepassing, in het Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie (<http://ted.europa.eu/TED>).

Als sluitingsdatum voor het indienen van de inschrijving geldt de planning in paragraaf 3.2.

De inschrijving dient digitaal op TenderNed te worden gedaan. Voor zover inschrijver onbekend is met het digitaal inschrijven via [www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl) wordt verzocht tijdig (ruim vóór de sluitingsdatum) kennis te nemen van de werkwijze van dit portaal.

Uitsluitend ingeval van een aantoonbare storing op [www.tenderned.nl](http://www.tenderned.nl) waardoor het niet mogelijk is de inschrijving tijdig digitaal in te dienen, dient vóór de sluitingstermijn telefonisch contact opgenomen te worden met de contactpersoon in paragraaf 1.2. Indien voor de contactpersoon aannemelijk is dat er sprake is een aantoonbare technische storing stelt hij zijn e-mailadres beschikbaar zodat de inschrijver via die weg alsnog vóór de sluitingstermijn zijn inschrijving kan doen. De storing is aantoonbaar indien dit blijkt uit het onderhoud- en storingsoverzicht van TenderNed.

### 3.2 De planning

Onderstaand treft inschrijver het tijdspad van de aanbestedingsprocedure.

De data met betrekking tot het indienen van vragen en/of opmerkingen, het kenbaar maken van bezwaren en het indienen van de inschrijving gelden als fatale termijnen. De overige data dienen slechts tot richtsnoer en binden de gemeente Venlo niet.

De gemeente Venlo behoudt zich het recht voor om de planning aan te passen. Indien de gemeente Venlo onverhoopt hiertoe over moet gaan, dan stelt de gemeente Venlo inschrijvers direct hiervan in kennis.

Overzicht tijdspad aanbestedingsprocedure:

Activiteit					Datum
Vooraankondiging van opdracht op TenderNed					Dinsdag 18 februari 2020
Publicatie aankondiging van opdracht op TenderNed					Woensdag 11 maart 2020
Stakeholdersmeeting					Donderdag 19 maart 2020
Aanmelding schouw i.v.m. laadinfrastructuur					Maandag 23 maart 2020
Schouw i.v.m. laadinfrastructuur					Woensdag en donderdag 25 en 26 maart 2020
Dag/tijd	08.30-10.30	11.00-13.00	13.30-15.30	16.00-18.00	
1	Mook en Middelaar	Gennep	Bergen	Venray	
2	Beesel	Venlo	Horst a/d Maas	Peel en Maas	
Sluitingsdatum voor het stellen van vragen voor de 1 <sup>ste</sup> nota van inlichtingen					Maandag 6 april 2020 10:00
Beschikbaar stellen van de 1 <sup>ste</sup> nota van inlichtingen op <a href="http://www.tenderned.nl">www.tenderned.nl</a>					Maandag 20 april 2020
Sluitingsdatum voor het stellen van vragen voor de 2 <sup>de</sup> nota van inlichtingen					Maandag 27 april 2020 10:00
Beschikbaar stellen van de 2 <sup>de</sup> nota van inlichtingen op <a href="http://www.tenderned.nl">www.tenderned.nl</a>					Maandag 11 mei 2020
<b>Sluitingsdatum en tijdstip voor het indienen van de digitale inschrijving via <a href="http://www.tenderned.nl">www.tenderned.nl</a></b>					<b>Maandag 25 mei 2020 10:00</b>
Beoordeling van de inschrijvingen					Juni 2020
Praktijktest					22 en 23 juni 2020
Lokale afstemming					Juli-aug 2020
Interne bestuurlijke besluitvorming					September 2020
Bekendmaking gunningsvoornemen					Eind september 2020
Opschortende termijn (vervaltermijn)					20 kalenderdagen
Beoogde ingangsdatum van de overeenkomst					Streefdatum 15-10-2020

### 3.3 Voorwaarden inschrijving

#### 3.3.1 Voorwaarden voor combinaties en onderaanneming

Om zoveel mogelijk concurrentie te bereiken bij deze aanbestedingsprocedure mag een inschrijver bij deze aanbestedingsprocedure bij één inschrijving betrokken zijn en wel als:

- zelfstandig inschrijver;
- lid van een combinatie;
- dan wel een ander samenwerkingsverband.

Een mogelijke ongeldige inschrijving van bijvoorbeeld een inschrijver die zelfstandig heeft ingeschreven raakt de geldigheid van de inschrijving waarbij dezelfde inschrijver als lid van een combinatie deelneemt niet. Per inschrijving wordt bekeken of voldaan is aan de vormvereisten en overige van toepassing zijnde voorwaarden zoals beschreven in deze inschrijvingsleidraad.

### 3.3.2 Combinatie

De combinanten zijn gezamenlijk en hoofdelijk aansprakelijk voor de volledige en juiste uitvoering van de opdracht.

Een wijziging in de samenstelling van de combinatie (ook na gunning van de opdracht) is alleen toegestaan na voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Venlo en in ieder geval op voorwaarde dat:

- tenminste één van de oorspronkelijke combinanten resteert; en
- de overgebleven ondernemer zelfstandig of de nieuwe combinatie als geheel voldoet aan de voorwaarden van de opdracht en de geschiktheidseisen; en
- de andere inschrijvers niet worden benadeeld.

Terugtrekking van een combinant zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Venlo leidt er toe dat de inschrijver zich als geheel terugtrekt uit de aanbestedingsprocedure.

### 3.3.3 Hoofdaannemer/onderaannemer (beroep op een derde)

Indien een hoofdaannemer een beroep doet op een onderaannemer voor bepaalde geschiktheidseisen moet deze onderaannemer ook daadwerkelijk worden ingezet op de opdracht. De hoofdaannemer is bij deze constructie hoofdelijk aansprakelijk voor de nakoming van de overeenkomst, ook voor de nakoming van de verplichtingen van de door hem ingeschakelde derde. Indien een holding een inschrijving doet, terwijl de werkzaamheden worden uitgevoerd door een werkmaatschappij is de holding de hoofdaannemer en de werkmaatschappij een onderaannemer.

Een wijziging in de in te zetten onderaannemer (waarop een beroep wordt gedaan om te voldoen aan een geschiktheidseis) is slechts toegestaan na voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Venlo en in ieder geval op voorwaarde dat de toestemming van de gemeente Venlo geen verandering van voorwaarden inhoudt die zou hebben geleid tot andere inschrijvers of de keuze voor een andere inschrijving.

Als een verzoek tot deelname wordt ingezonden door een samenwerkingsverband, als bedoeld in dit hoofdstuk (voorwaarden inschrijving), dient:

- iedere deelnemer (ook een onderaannemer indien deze wordt ingezet om te voldoen aan de geschiktheidseisen, zie toelichting bij deel II onderdeel C in de UEA) van een samenwerkingsverband dient het UEA te ondertekenen waarbij alle tot dat samenwerkingsverband behorende ondernemingen ieder voor zich en gezamenlijk hoofdelijke aansprakelijkheid aanvaarden voor de gestanddoening van de verplichtingen voortvloeiend uit de inschrijving, alsmede voor de eventuele uitvoering van de overeenkomst, en
- dit te worden aangegeven in deel II onderdeel A en C van de verklaring. Hieruit dient naar voren te komen wie de overige deelnemer(s) in het samenwerkingsverband is/zijn, wie de leiding van het samenwerkingsverband heeft en als verantwoordelijk gemachtigde tegenover de gemeente Venlo mag optreden en voor welk deel van de geschiktheidseisen ondergetekende aan de gestelde eisen voldoet, dan wel een beroep doet op (een van) de andere deelnemer(s) aan het samenwerkingsverband.

### 3.4 Gestanddoeningstermijn van de inschrijving

De inschrijving van inschrijver dient een minimale geldigheidsduur te hebben van 90 dagen vanaf het moment van de sluitingsdatum van de inschrijving. Gedurende deze periode heeft de aanbieder het karakter van een onherroepelijk aanbod.

Indien deze aanbestedingsprocedure leidt tot een kort geding, dan zal inschrijver de aanbieder gestand doen tot 30 dagen na de uitspraak van de voorzieningenrechter.

## 4 Voorwaarden en voorschriften

### 4.1 Nadere inlichtingen

Inschrijver dient te handelen zoals van een redelijk geïnformeerde en zorgvuldig handelende inschrijver mag worden verwacht. Daarom dient inschrijver bij onduidelijkheden en/of tegenstrijdigheden tijdig, voorafgaand aan de Inschrijving, om opheldering te vragen in de daarvoor bestemde inlichtingenronde.

Mochten er vragen zijn over de inschrijvingsleidraad dan wel onvolkomenheden, procedurefouten en/of tegenstrijdigheden worden geconstateerd, dan dienen deze zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk tot de sluitingsdatum voor het stellen van vragen als genoemd in paragraaf 3.2 via de vragen en antwoordenmodule in het dashboard van TenderNed bij de gemeente Venlo kenbaar te worden gemaakt.

Als verzuimd wordt door inschrijver om vragen te stellen omtrent onvolkomenheden, onduidelijkheden, tegenstrijdigheden of anderszins, kan inschrijver hierover achteraf niet meer (in rechte) klagen. Na publicatie van de laatste nota van inlichtingen wordt verondersteld dat alle documenten helder en eenduidig zijn.

#### 4.1.1 Stakeholdersmeeting en Schouw

Besloten is om een stakeholdersmeeting en schouw te houden. Deze vinden plaats op op de in paragraaf 3.2 genoemde datums en tijdstippen.

Doel van deze stakeholdersmeeting is om de opdracht toe te lichten aan alle potentiële inschrijvers geven. Alsmede om de potentiële mobiliteitspartijen met elkaar in contact te brengen. Dit is eventueel een aangelegenheid om in contact te komen met potentiële partners en een kans om samenwerkingsverbanden op te zetten. Nadere informatie met betrekking tot de stakeholdersmeeting wordt te zijner tijd beschikbaar gesteld op TenderNed.

Doel van de schouw is om de locatie ter plekke te bezichtigen om een inschatting te kunnen maken van de benodigde laadinfrastructuur en de locaties van de deelvoertuigen.

Potentiële inschrijvers worden verzocht zich vooraf aan te melden voor de Schouw met maximaal 2 personen per potentiële inschrijver. Aanmelding dient te geschieden via de berichtenmodule van TenderNed.

Tijdens de schouw zijn van de gemeente de gebouwenbeheerder/ huisinstallateur, de projectleider en een notulist aanwezig. Zij beantwoorden de vragen die enkel betrekking hebben op de laadinfrastructuur en geven toegang tot het terrein en de ruimten. Er wordt gestart met een gezamenlijke bijeenkomst. Daarbij wordt uitleg gegeven over de aansluitmogelijkheden voor de laadinfrastructuur en de locatie. Vervolgens zal er een schouw plaatsvinden waarbij de technische ruimte en de geplande locatie voor de deelauto's wordt bezocht.

Voor een officiële beantwoording waar rechten aan ontleend kunnen worden dient voor het stellen van vragen gebruik te worden gemaakt van de procedure als beschreven in paragraaf 4.1.

## 4.2 Ongeldige inschrijving

Een inschrijving wordt ongeldig verklaard en komt als gevolg daarvan niet meer in aanmerking voor gunning van de opdracht wanneer:

- De inschrijving niet tijdig is ingediend, tenzij er sprake is van een aantoonbare storing bij TenderNed en de gemeente Venlo schriftelijke toestemming heeft gegeven om de inschrijving via een andere weg dan TenderNed in te dienen;
- De inschrijving onder voorwaarden of met voorbehouden is gedaan;
- De gevraagde informatie niet verstrekt is dan wel dat de verstrekte informatie niet volledig of onjuist is, tenzij sprake is van een herstelbare fout (zie paragraaf 4.2.1).

### 4.2.1 Herstelbare fouten

Inschrijvers dienen zorg te dragen dat zij alle benodigde documenten volgens de (invul)instructies van de gemeente Venlo tijdig bij het indienen van een inschrijving dienen te uploaden in TenderNed. In bepaalde situaties is het toegestaan om eventuele vergissingen en/of vormfouten na het indienen van inschrijving binnen de gestelde termijn te herstellen.

De gemeente Venlo verstaat onder herstelbare fouten in ieder geval (niet-limitatief en voor zover van toepassing):

- een niet volledig ingevuld of het ontbreken van de aanbiedingsbrief en/of rechtsgeldige handtekening;
- het ontbreken van een volmacht;
- het ontbreken van een uittreksel van Kamer van Koophandel;
- het ontbreken van een verklaring inzake onderaanneming;
- het ontbreken van een VOG-verklaring of vergelijkbare documenten;
- het ontbreken van ISO-certificaten of vergelijkbare documenten.

Voornoemde documenten kunnen na sluitingsdatum voor het indienen van een inschrijving (op verzoek van de gemeente Venlo **binnen twee werkdagen**) worden hersteld of worden aangevuld. ISO-certificaten of vergelijkbare documenten dienen wel gedateerd te zijn voor het einde van de inschrijvingstermijn. Door in zulke situaties een herstelmogelijkheid te bieden wijzigt de (kern van de) inschrijving inhoudelijk niet en wordt de mededinging niet geschaad. Het niet voldoen aan zulke verzoeken of voorwaarden zal van rechtswege leiden tot uitsluiting van verdere deelname aan deze aanbestedingsprocedure.

Overige situaties die niet in paragraaf 4.2.1 zijn beschreven worden beoordeeld door de inkoopadviseur.

### 4.2.2 Niet-herstelbare fouten

Onder een niet-herstelbare fout wordt verstaan (niet-limitatief en voor zover van toepassing):

- het (gedeeltelijk) ontbreken van een prijzenblad of een niet volledig ingevuld prijzenblad, tenzij het laten herstellen of aanvullen van het prijzenblad niet leidt tot een andere (totale) inschrijfsom;
- het (gedeeltelijk) ontbreken van (één van de) inschrijfformulier(en) kwaliteit;
- wanneer een inschrijver heeft nagelaten wijzigingen in het prijzenblad of inschrijfformulier kwaliteit, gecommuniceerd in de inlichtingenronde(n), in haar inschrijving door te voeren waardoor een objectieve vergelijking tussen inschrijvingen niet mogelijk is.

### 4.3 Taal

De inschrijving, alle overige informatie en overleggen/ bijeenkomsten dienen volledig in de Nederlandse taal te zijn, tenzij de gemeente Venlo schriftelijk aangeeft dat hiervan kan worden afgeweken.

### 4.4 Kosten inschrijving

De gemeente Venlo verstrekt geen vergoeding aan inschrijver voor gemaakte kosten in verband met het voorbereiden van de inschrijving; inschrijver doet dit geheel voor eigen rekening en risico. Door het indienen van een inschrijving stemt inschrijver volledig en expliciet in met dit voorbehoud.

### 4.5 Bepalingen inzake belastingen, milieubescherming, arbeidsbescherming en arbeidsvoorwaarden

Inschrijvers kunnen informatie over verplichtingen ten aanzien van de bepalingen inzake belastingen, milieubescherming, arbeidsbescherming en arbeidsvoorwaarden die gelden in Nederland, verkrijgen via <http://www.rijksoverheid.nl> onder 'Ministeries':

- met betrekking tot belastingen bij het Ministerie van Financiën;
- met betrekking tot milieubescherming bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu;
- met betrekking tot arbeidsbemiddeling en arbeidsvoorwaarden bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Met het doen van een inschrijving garandeert inschrijver aan alle verplichtingen ten aanzien van de bepalingen inzake belastingen, milieubescherming, arbeidsbescherming en arbeidsvoorwaarden die gelden in Nederland te voldoen.

### 4.6 Voorbehouden aanbestedende dienst

De volgende voorbehouden zijn op de aanbestedingsprocedure van toepassing:

- het recht om alle verstrekte gegevens op juistheid te controleren en de opgegeven referenties te benaderen;
- de gemeente Venlo is niet verplicht interne (aanbestedings-)documenten, zoals resultaten van evaluaties, offertevergelijkingen, en adviezen aangaande de gunning aan inschrijver(s) bekend te maken;
- de gemeente Venlo behoudt zich het recht voor om de aanbestedingsprocedure om haar moverende redenen, zoals budgettaire of politieke redenen, op ieder gewenst moment tijdelijk te staken of definitief (zonder gunningsplicht) te beëindigen. Inschrijvers kunnen in voorkomend geval géén aanspraak maken op vergoeding van enigerlei kosten gemaakt in het kader van deze aanbestedingsprocedure;
- indien in het kader van deze aanbestedingsprocedure geen geschikte inschrijvingen zijn ingediend, is de gemeente Venlo gerechtigd om de aanbestedingsprocedure te beëindigen en eventueel over te schakelen op de procedure van gunning via onderhandelingen of een andere procedure indien dit aanbestedingsrechtelijk gezien is toegestaan;
- de gemeente Venlo is gerechtigd de overeenkomst met de inschrijver met onmiddellijke ingang te beëindigen, indien uit een uitspraak van een rechter volgt dat de gunningsbeslissing onrechtmatig is, een verplichte of facultatieve uitsluitingsgrond na gunning van de opdracht van toepassing is, de overeenkomst ongeldig is, of dat om welke reden dan ook opnieuw moeten worden aanbesteed. Aan dergelijke besluiten kunnen door inschrijvers geen aanspraken op de opdracht of op vergoeding van gedeelde winst of andere schade worden ontleend;

- alle door inschrijver als onderdeel van de inschrijving aangeboden informatie en documentatie worden eigendom van de gemeente Venlo. Verzoeken om retourzending worden niet gehonoreerd.

#### **4.7 Gebruik merknamen of typen**

De gemeente Venlo wijst erop dat op die plaatsen in deze inschrijvingsleidraad waar mogelijkervijs gevraagd wordt naar bijvoorbeeld merknamen, certificaten, octrooien, typen, fabricage procedés en waar dit niet vermeld staat, het gestelde in artikel 2.76 lid 2 Aanbestedingswet 2012 van toepassing is op het bewuste tekstdeel. Inschrijver dient in een dergelijk geval aansluitend aan het bewuste tekstdeel de zinsnede "of daarmee gelijkwaardig" te lezen.

#### **4.8 Klachtenprocedure**

Klachten kunnen worden ingediend via het e-mailadres: [inkoop@venlo.nl](mailto:inkoop@venlo.nl). De klacht zal in behandeling genomen worden en de klager zal per omgaande in kennis worden gesteld van de verwachte termijn van afhandeling van de klacht.

Indien de klager zich niet kan verenigen met de uitspraak op de ingediende klacht, dan kan de klager zich wenden tot de Commissie van Aanbestedingsexperts (CvA). Indien klager een klacht indient bij de hiervoor genoemde Commissie van Aanbestedingsexperts, verzoekt de gemeente Venlo de klager een afschrift van de ingediende klacht toe te zenden aan [inkoop@venlo.nl](mailto:inkoop@venlo.nl)

Wellicht ten overvloede vermeldt de gemeente Venlo de onderstaande punten:

- Het staat klager vrij een gerechtelijke procedure (kort geding) aanhangig te maken;
- Een ingediende klacht heeft geen opschortende werking voor deze aanbestedingsprocedure. De gemeente Venlo is vrij om al dan niet te besluiten tot opschorting van de aanbestedingsprocedure;
- Een door de Commissie van Aanbestedingsexperts gedane uitspraak is niet bindend voor de gemeente Venlo tenzij, door middel van een gerechtelijke uitspraak door de bevoegde rechter, hier vervolg aan wordt gegeven.

#### **4.9 Toepasselijk recht en geschillen**

Op zowel deze aanbestedingsprocedure als de te sluiten overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Een geschil tussen de bij de aanbesteding betrokkenen, dat ontstaat naar aanleiding van deze aanbestedingsprocedure, wordt beslecht door de Rechtbank Limburg.

## 5 Selectie

### 5.1 De uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen en het UEA

Op deze aanbestedingsprocedure zijn van toepassing de verplichte uitsluitingsgronden conform artikel 2.86 van de Aanbestedingswet 2012, voor zover aangevinkt in het UEA (deel III A). Verwezen wordt naar het UEA.

Daarnaast zijn de facultatieve uitsluitingsgronden conform artikel 2.87 van de Aanbestedingswet 2012, voor zover aangevinkt in het UEA (deel III B en C), van toepassing. Verwezen wordt naar het UEA.

Aan de inschrijver die in aanmerking komt voor gunning van de opdracht kan voorafgaand aan dat voornemen worden gevraagd met bewijsmiddelen aan te tonen dat de inschrijver niet verkeert in de omstandigheden zoals bedoeld in de van toepassing zijnde uitsluitingsgronden. Hiertoe zal de gemeente Venlo deze inschrijver schriftelijk verzoeken binnen zeven kalenderdagen na de verzenddatum van het verzoek, de volgende bewijsmiddelen te overleggen waaruit blijkt dat hij niet verkeert in de omstandigheden als genoemd in de gestelde uitsluitingsgronden. Indien de bewijsstukken niet tijdig worden overlegd, is de gemeente Venlo gerechtigd de inschrijver uit te sluiten.

### 5.2 Geschiktheidseisen

Na de beoordeling op basis van verplichte en/of facultatieve uitsluitingsgronden vindt een beoordeling plaats op basis van de geschiktheidseisen. De inschrijver verklaart door middel van inschrijving en het ondertekenen van de UEA te voldoen aan de onderstaande geschiktheidseisen.

#### 5.2.1 Beroepsbevoegdheid

De inschrijving dient rechtsgeldig en door een bevoegd persoon namens inschrijver te worden ondertekend. De bevoegdheid van de ondertekenaar dient te blijken uit een actueel, uittreksel bewijs, waaruit blijkt dat de inschrijver is ingeschreven in het nationale beroeps- of handelsregister.

Binnen Nederland volstaat hiertoe een uittreksel van Inschrijving in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. Met actueel wordt bedoeld een geldig bewijs van Inschrijving dat op het moment van indienen van de Inschrijving niet ouder is dan 6 maanden (terugrekenend vanaf de uiterste sluitingsdatum van indiening van de inschrijving). Indien ondertekend wordt door een gemachtigde dient (een kopie van) de machtiging toegevoegd te worden aan de inschrijving.

Ten overvloede wijzen wij inschrijver hierbij op het volgende. Controleer of het uittreksel handelsregister ten aanzien van de ondertekenaar een bevoegdheidsbeperking bevat. In het uittreksel handelsregister kan bijvoorbeeld staan dat de betreffende persoon slechts bevoegd is overeenkomsten aan te gaan tot een bepaald bedrag. De betreffende persoon is dan slechts bevoegd indien dat bedrag gelijk is of hoger is dan de geraamde waarde van de opdracht.

De gemeente Venlo behoudt zich daarnaast het recht voor de integriteit van de inschrijver volgens de Wet Bevordering integriteit beoordelingen door het openbaar bestuur (BIBOB) te toetsen bij het landelijk bureau BIBOB.

## 5.2.2 Ervaring

In het kader van de technische bekwaamheid wordt de ervaring van inschrijver beoordeeld. Voor de beschrijving van de ervaring dient inschrijver het referentief formulier als opgenomen in **Bijlage 8** te gebruiken. Dit formulier geldt als bewijsstuk voor het voldoen aan het gestelde in deze paragraaf en dient tegelijk met de inschrijving te worden ingediend.

De ervaringseis is een eis die gesteld wordt per kerncompetentie. Indien de vereiste ervaring is opgedaan bij meerdere opdrachtgevers (referenten) om aan één kerncompetentie te kunnen voldoen dan dient inschrijver per opdrachtgever het formulier in te vullen. Het is toegestaan dat één referentie wordt gebruikt om de ervaring met meerdere kerncompetenties aan te tonen.

De ervaring wordt beoordeeld op de volgende kerncompetentie(s):

### **Kerncompetentie 1:**

Inschrijver dient een relevante referentie in, die aantoont dat er kennis en ervaring is met het aanbieden van deelmobiliteitsconcepten met minimaal 5 volledig elektrische auto's en enkele fietsen in één tot drie organisatie(s) met meer dan 50 medewerkers over de afgelopen 3 jaar.

De inschrijver dient de volgende informatie bij de inschrijving op te nemen:

1. Een beschrijving van uw rol, taken en verantwoordelijkheden.
2. Een beschrijving van de invulling van uw rol en taken.
3. Een beschrijving van de kritische succesfactoren en aandachtspunten.
4. Een motivatie waaruit blijkt dat u de opdracht naar wens van de opdrachtgever heeft uitgevoerd.

### **Kerncompetentie 2:**

Inschrijver dient een relevante referentie in, die aantoont dat er kennis en ervaring is met het aanbieden van een reserveringsapplicatie voor minimaal 20 gebruikers in combinatie met een digitale sleutel voor het reserveren en gebruiken van auto's over de afgelopen 3 jaar.

De inschrijver dient de volgende informatie bij de inschrijving op te nemen:

1. Een beschrijving van uw rol, taken en verantwoordelijkheden.
2. Een beschrijving van de invulling van uw rol en taken.
3. Een beschrijving van de kritische succesfactoren en aandachtspunten.
4. Een motivatie waaruit blijkt dat u de opdracht naar wens van de opdrachtgever heeft uitgevoerd.

### **Kerncompetentie 3:**

Inschrijver dient een relevante referentie in, die aantoont dat er kennis en ervaring is met het aanbieden van laadinfrastructuur, waarbij meerdere laadpalen op één locatie zijn gerealiseerd over de afgelopen 3 jaar.

De inschrijver dient de volgende informatie bij de inschrijving op te nemen:

1. Een beschrijving van uw rol, taken en verantwoordelijkheden.
2. Een beschrijving van de invulling van uw rol en taken.
3. Een beschrijving van de kritische succesfactoren en aandachtspunten.
4. Een motivatie waaruit blijkt dat u de opdracht naar wens van de opdrachtgever heeft uitgevoerd.

## 6 Gunning

### 6.1 Het gunningscriterium EMVI

De overeenkomst wordt gegund aan één inschrijver en wel die inschrijver die de beste prijs-kwaliteitverhouding heeft. Dit is de inschrijver die met zijn inschrijving:

- a. voldoet aan alle gestelde knock-out criteria als beschreven in paragraaf 6.2; **en**
- b. het hoogst aantal punten heeft behaald op het gunningscriterium kwaliteit

De gunningsmethodiek is gebaseerd op de budgetmethode. Dit betekent een vast prijs van €595.851 per jaar voor de uitvoering van de opdracht.

Indien er door een gelijke score niet kan worden vastgesteld welke inschrijver de EMVI heeft, dan geldt dat de degene met de beste (hoogste) score op Sub criterium 2 de EMVI heeft. Indien de totale score op Sub criterium 2 ook gelijk is, dan geldt dat de degene met de beste (hoogste) score op Sub criterium 4 de EMVI heeft. Indien de totale score op Sub criterium 4 ook gelijk is, dan geldt dat de degene met de beste (hoogste) score op Sub criterium 3 de EMVI heeft. Indien de totale score op Sub criterium 3 ook gelijk is, dan geldt dat de degene met de beste (hoogste) score op Sub criterium 1 de EMVI heeft. Indien de totale score op Sub criterium 1 ook gelijk is dan zal een loting plaatsvinden.

### 6.2 Knock-out criteria

Het niet voldoen aan het volgende knock-out criterium leidt tot het doen van een ongeldige inschrijving als bedoeld in paragraaf 4.2:

- De Prijs mag niet hoger zijn dan € 595.851 exclusief BTW;
- De score voor het gunningscriterium K2 is minimaal 'goed';
- Voor de praktijktest dient inschrijver een minimum te behalen van 200 punten uit de subgunningscriteria K1 t/m K3.
- De score voor het gunningscriterium K4 is minimaal 'voldoende';

### 6.3 Gunningcriterium Kwaliteit

De beoordeling van de Kwaliteit vindt plaats op basis van de uitwerking die door inschrijver is gegeven op de subcriteria Kwaliteit. Deze subcriteria met de daarbij gevraagde uitwerking is opgenomen in **Bijlage 6** van deze inschrijvingsleidraad

In overzicht betreft het de volgende subcriteria:

Sub criterium	Onderwerp	Maximale score voor weging
K1	Visie op/ doorgronding van de opdracht	50
K2	Plan van aanpak	200
K3	Aanpak voor opschaling	50
K4	Praktijktest	100
	Totaal aantal punten	400

**criterium K1: Visie op/ doorgronding van de opdracht (maximaal 1 A4, bijlage 6)**

Beschrijf uw visie op duurzaam deelvervoer en hoe dit past binnen de opdracht duurzaam deelvervoer Noord-Limburg. Onderbouw daarbij hoe u tot die bepaalde inzichten bent gekomen.

Bij uw beschrijving kunt u denken aan de volgende aspecten (niet limitatief):

- De schaalgrootte van de opdracht;
- De algemene MaaS/ mobiliteitsontwikkelingen;
- De specifieke regionale kenmerken waaronder de geografische;

De werkwijze wordt beoordeeld op volledigheid van de gegeven informatie, waarbij minimaal voorgaande zaken zijn uitgewerkt. Toegevoegde waarde ligt (niet limitatief) in het inzicht geven (visie) en doorgronding van de opdracht.

 **criterium K2: Plan van aanpak (maximaal 5 A4, bijlage 6)**

Stel een plan van aanpak op inclusief een voorstel SLA (Service Level Agreement), waarin u uw werkwijze, met betrekking tot de taken zoals opgenomen in hoofdstuk 2 in deze inschrijvingsleidraad zijn beschreven, aanpakt. Met daarin opgenomen wat, hoe, wanneer en met welke mensen inschrijver de scope van de opdracht vorm wil gaan geven.

U dient in te gaan op de volgende aspecten (niet limitatief):

1. Algemene beschrijving van de aanpak.
2. De invulling van de mobiliteitsgarantie: inzet (soort en aantallen) deelvoertuigen incl. services, gebruiksoftware, minimale reserveringsperiode en het laadplan.
3. Het creëren van draagvlak en acceptatie: gebruiksvoorwaarden voor de deelmobiliteit, gedragsverandering, verschuiving van autokilometers naar fiets- en OV-kilometers en de wijze waarop de medewerkers worden geïnformeerd en geïnstrueerd (in het kader van veiligheid).
4. De planning incl. de verschillende stappen/fasen die onderscheiden worden: implementatiefase, de structurele uitvoering van de opdracht en hoe invulling wordt gegeven aan de interne opschaling.
5. Het projectmanagement: de projectorganisatie incl. rol en inspanning de gemeenten, de projectbegroting/ businesscase, de wijze van monitoring en rapportage, kansen en risico's.
6. Overige relevante aspecten.

De werkwijze wordt beoordeeld op volledigheid van de gegeven informatie, waarbij minimaal voorgaande zaken zijn uitgewerkt. Toegevoegde waarde ligt (niet limitatief) in het inzicht dat u geeft in hoeverre het proces is geborgd en de mate waarin uw antwoorden concreet zijn.

 **criterium K3: Aanpak voor externe opschaling (maximaal 2 A4, bijlage 6)**

Stel een aanpak op waarin u aangeeft hoe u duurzame mobiliteit in de regio wilt gaan opschalen.

U dient in te gaan op de volgende aspecten (niet limitatief):

- De wijze waarop u bedrijven/ organisaties/ instelling wilt meenemen in uw concept, inclusief een tijdsplanning.
- het plaatsen van gemeenschappelijke deelvoertuigen in de wijken en dorpen (op plaatsen waar mobiliteitsarmoede heerst of dreigt);
- De wijze waarop ingespeeld wordt op en samenwerking wordt gezocht met andere (lokale) MaaS-aanbieders.

#### **criterium K4: Praktijkt est (bijlage 15)**

Indien inschrijver voldoende punten heeft gescoord bij gunningscriteria K1 t/m K3 dient inschrijver een werkende reserveringsapplicatie met digitale sleutels tentoon te stellen waarmee gebruik kan worden gemaakt van de deelvoertuigen. Een testgroep zal op een eigen device gebruik maken van uw software en een deelvoertuig en de software daarop beoordelen. Daarbij dient u van te voren instructie aan te leveren en tijdens de praktijktest een (korte) introductie te geven.

In bijlage 15 is het programma voor de praktijktest nader toegelicht.

#### **Belangrijk!**

Elke uitgenodigde inschrijver wordt uitgenodigd om de inschrijving K1 t/m K3 toe te lichten in de vorm van een kennismaking dan wel een presentatie. De kennismaking dan wel presentatie is geen zelfstandig gunningscriterium en dient enkel om uw schriftelijke uitwerking van de kwaliteitscriteria K1 t/m K3 (verder) toe te lichten en waar nodig te verduidelijken.

Indien inschrijver een presentatie noodzakelijk vindt voor deze toelichting dan wordt inschrijver in de gelegenheid gesteld om een presentatie van maximaal een half uur te organiseren door een inhoudelijke projectleider. Daarna is er voor het beoordelingsteam 15 minuten ruimte om eventuele (verduidelijkings-)vragen te stellen.

De scope van de schriftelijke indiening van de kwaliteitscriteria bepaald de score in de onderliggende beoordelingsmatrix.

<b>Beoordeling</b>	<b>Score</b>
<p><b>Uitstekend</b>, dat wil zeggen</p> <p>Uit het antwoord blijkt dat de inschrijver alle gevraagde onderdelen op goede en overtuigende wijze heeft beschreven. Voorts voldoet het antwoord in zijn totaliteit bezien:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• aan het PVE;</li><li>• aan de doelstelling(en) als beschreven in de inschrijvingsleidraad;</li><li>• en dat het antwoord uitermate solide is en voldoet boven verwachting en verrassende elementen bezit die van toegevoegde waarde (kunnen) zijn.</li></ul>	100% van de score
<p><b>Goed</b>, dat wil zeggen:</p> <p>Uit het antwoord blijkt dat de inschrijver alle gevraagde onderdelen op goede en overtuigende wijze heeft beschreven. Voorts voldoet het antwoord in zijn totaliteit bezien:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• aan het PVE;</li><li>• aan de doelstelling(en) als beschreven in deze Inschrijvingsleidraad;</li><li>• en dat het antwoord is compleet en sluit goed aan op de scope van de opdracht en daarmee aan de behoefte van de aanbestedende dienst.</li></ul>	75% van de score

Beoordeling	Score
<p><b>Voldoende</b>, dat wil zeggen:</p> <p>Uit het antwoord blijkt dat de inschrijver alle gevraagde onderdelen voldoende heeft beschreven echter niet op geheel overtuigende wijze in relatie tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het PVE;</li> <li>• aan de doelstelling(en) als beschreven in de aanbestedingsleidraad;</li> <li>• en/of dat het antwoord te standaard is beschreven.</li> </ul>	<p>50%</p> <p>van de score</p>
<p><b>Onvoldoende</b>, dat wil zeggen:</p> <p>Uit het antwoord blijkt dat de inschrijver alle gevraagde onderdelen heeft beschreven doch het antwoordt niet voldoet aan het gevraagde of de verwachtingen van de aanbestedende dienst in relatie tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het PVE;</li> <li>• aan de doelstelling(en) als beschreven in de aanbestedingsleidraad;</li> <li>• en/of dat het antwoord onvoldoende is op essentiële onderdelen met uiteenlopende manco's. Inschrijving is verre van compleet.;</li> </ul>	<p>0%</p> <p>van de score</p>

De beoordeling van de uitwerking van het criterium kwaliteit in de inschrijvingen wordt beoordeeld door een beoordelingscommissie, bestaande uit 7 personen ter zake deskundige functionarissen. De namen en/of de functies van de leden van het beoordelingsteam worden niet vooraf bekend gemaakt, dit om enige vorm van externe beïnvloeding op de beoordeling te voorkomen en de mededinging te verstoren.

Ieder lid van het beoordelingsteam Kwaliteit doet een individuele beoordeling per inschrijving op basis van bovengenoemde beoordelingstabel. Na de individuele beoordeling vindt een plenaire sessie plaats met alle beoordelaars waarin de scoreresultaten worden geëvalueerd. De uiteindelijke score per subcriterium vindt plaats volgens het consensusmodel, waarbij het beoordelingsteam met één stem spreekt en dus tot één gezamenlijk oordeel komt.

#### 6.4 Mededeling gunningsbeslissing

De gunningsbeslissing houdt geen aanvaarding in, zoals bedoeld in artikel 6:217, eerste lid van het Burgerlijk wetboek, van het aanbod van inschrijver. De afgewezen inschrijvers en de begunstigde inschrijver zullen gelijktijdig van de gunningsbeslissing in kennis worden gesteld.

Er is sprake van definitieve gunning indien:

- binnen 20 kalenderdagen na het verzenden van de gunningsbeslissing geen van de afgewezen inschrijvers bezwaar heeft gemaakt tegen deze gunningsbeslissing door het laten betekenen van een (kort-geding) dagvaarding bij de gemeente Venlo als penvoerder (en een kopie aan de contactpersoon als genoemd in paragraaf 1.2). Na deze 20 dagen termijn vervalt het recht om bezwaar te maken tegen de gunningsbeslissing, en;
- de begunstigde inschrijver na verzoek van de gemeente Venlo de vereiste bewijsstukken heeft ingediend aangaande wat is verklaard in het UEA; en de overeenkomst door beide partijen is ondertekend.