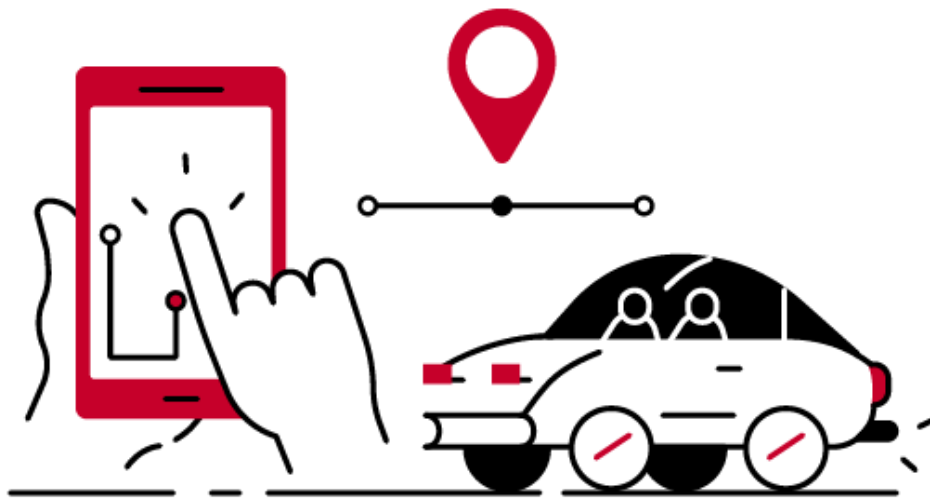


Marktconsultatiedocument

MaaS Platform



Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
1.1. Algemene informatie Avans	2
1.2. Strategie Avans.....	2
1.3. Mission Zero	3
1.4. Gedragscode duurzaamheid	3
1.5. Visie Duurzaam Vervoer	3
1.6. Introductie organisatieonderdeel	3
2. Doelstelling en uitgangspunten	4
2.1. Aanleiding	4
2.2. Doelstelling van marktconsultatie	4
2.3. Uitgangspunten van de eventuele aanbesteding	4
2.4. Opdrachtomschrijving	4
2.5. Binnen scope + eventueel buiten scope.....	5
2.6. Omvang	6
3. Procedure en invulling marktconsultatie	8
3.1. Juridische en procedurele aspecten rond marktconsultatie	8
3.2. Contactpersonen Avans.....	8
3.3. Inrichting en vormgeving marktconsultatie	8
3.4. Eindrapport	9
3.5. Planning.....	9
3.6. Vertrouwelijkheid	9
3.7. Nederlandse taal	9
4. Vragen.....	10

1. Inleiding

1.1. Algemene informatie Avans

Avans behoort met bijna 34.000 studenten, 57 hbo-opleidingen en ruim 3.800 medewerkers tot de grotere hogescholen van Nederland. Avans heeft locaties in Breda, 's-Hertogenbosch en Tilburg.

De studenten volgen onderwijs bij 12 academies. Avans biedt met name bekostigd onderwijs aan. Daarnaast heeft Avans 7 onderzoekseenheden (waarvan 5 Centres of Expertise) en meer dan 31 lectoraten. Lectoren, docenten en studenten doen hier praktijkgericht onderzoek. Ter ondersteuning van de academies, de onderzoekseenheden en het College van Bestuur zijn er 6 ondersteunende diensteenheden en 2 stafeenheden. De actuele cijfers en strategie van Avans zijn te vinden op de website: [avans.nl/over-avans/organisatie](https://www.avans.nl/over-avans/organisatie).

1.2. Strategie Avans

Missie

Het ontwikkelen van talenten van studenten en het versterken van ons werkveld.

Visie

Het verschil maken, dat willen we bij Avans. Door wat we doen en door hoe we het doen. Dat doen we allemaal: onze studenten, onze alumni en onze medewerkers. Wij dagen onze studenten uit. Helpen hen om het maximale uit zichzelf te halen. Zich te ontwikkelen tot personen die een duurzame bijdrage leveren aan de complexe samenleving waarin zij leven en gaan werken.

Wij leveren een structurele en leidende bijdrage aan de kennisontwikkeling en -deling op de thema's waar de regio zich in specialiseert en ontwikkelt. Bij elke keuze maken we een bewuste afweging waarin de aspecten toekomstgericht, leefbaar en rechtvaardig een rol spelen.

Ambitie 2025

Het opleiden van adaptieve professionals die in staat zijn het verschil te maken in en voor een duurzame samenleving. Avans heeft voor de komende vijf jaren een nieuwe ambitie geformuleerd "Wendbaar & Veerkrachtig". De wereld om ons heen verandert steeds sneller. Dit vraagt om wendbaarheid en veerkracht van onze studenten maar ook van onze medewerkers. Digitalisering, robotisering, kunstmatige intelligentie, blockchain - het zijn ontwikkelingen die ons dagelijks leven radicaal veranderen. Avans moet daarom sneller kunnen schakelen, ook op de werkvloer. Onze volledige ambitie 2025 is te raadplegen via onderstaande link: <https://www.avans.nl/over-avans/organisatie/ambitie>

Kernwaarden

Om onze ambitie waar te maken blijven wij trouw aan onze waarden: maatschappelijk betrokken, ambitieus en persoonlijk. We zetten altijd net dat stapje verder.

Dat doen we bij Avans bovendien op basis van vertrouwen, verantwoording, persoonlijk leiderschap en lerend vermogen. In een kleinschalige omgeving waar we elkaar zien, herkennen en erkennen.

1.3. Mission Zero

In de Ambitie 2025 zit duurzaamheid verankerd, hiervoor moet Avans een transitie in gang zetten om te komen tot een circulaire bedrijfsvoering met een minimale CO2 uitstoot. Om dit praktisch uit te kunnen werken heeft Avans plannen gemaakt, dit staat beschreven in de zogenaamde Mission Zero en de Infographic Mission Zero (zie Bijlagen). De Mission Zero moet de transitie in gang zetten om de komende jaren een reeks van maatregelen te nemen welke staan beschreven in een negental deelthema's.

Uitgangspunt is dat de circulaire bedrijfsvoering en het doel van CO2 neutraal vorm krijgt binnen de reguliere processen en overlegstructuren. De juiste ondersteuning, inzet van kennis, financiële middelen en stakeholders zullen deze transitie bevorderen. Het gaat om het verankeren van 'circulair denken en CO2 reductie' binnen de gehele organisatie. Van het College van Bestuur en de directies mag worden verwacht dat zij de doelen uitdragen, medewerkers stimuleren, besluiten verdedigen. Ook extern gericht, richting onze leveranciers/contractpartners zal de ambitie van circulariteit een hoge prioriteit krijgen. Het is daarom ook van belang dat onze contractpartners actief meedenken en -doen om de doelstellingen van Avans te behalen. Naast het contracteren van de juiste partijen die duurzaamheid uitdragen heeft Avans daarvoor de Gedragscode Duurzaamheid opgesteld.

1.4. Gedragscode duurzaamheid

De Gedragscode Duurzaamheid wordt ondertekend door onze contractpartners om samen onze duurzame doelstellingen te bewerkstelligen. Avans is als regieorganisatie namelijk zeer afhankelijk van haar partners. De doelstellingen kunnen niet alleen behaald worden, alle contractpartners moeten hierin meegenomen worden, betrokken bij raken en ook hun steentje bijdragen. De link in het volgende filmpje verteld hier meer over.

1.5. Visie Duurzaam Vervoer

Eén van de deelthema's van de Mission Zero is Duurzaam Vervoer. Dit deelthema is opgedeeld in verschillende onderwerpen maar de hoofddoelstelling is:

"In 2030 wil Avans Hogeschool de CO2-emissie die veroorzaakt wordt door vervoer van medewerkers en studenten teruggebracht hebben met respectievelijk 55% en 50%."

Het is daarom van groot belang dat er een duurzame mobiliteitsketen wordt opgebouwd. Hierbij hebben we niet alleen aandacht voor elektrische auto's, maar ook voor e-bikes en andere innovatieve modaliteiten.

1.6. Introductie organisatieonderdeel

Eén van de ondersteunende diensteenheden van Avans Hogeschool is de Diensteenheid ICT en Facilitaire dienst (hierna DIF). Binnen deze diensteenheid zijn alle ICT-, vastgoed en huisvesting en facilitaire processen ondergebracht. DIF is het organisatieonderdeel waar de Overeenkomst voor de MaaS-platform qua wordt belegd.

2. Doelstelling en uitgangspunten

2.1. Aanleiding

De huidige overeenkomsten voor de dienstverlening rondom de NS-businesscard en de deelauto's lopen per 1 januari 2025 af.

Tevens heeft Avans de volgende ambitie uitgesproken ten aanzien van mobiliteit: *Mobiliteit, dat doen we allemaal samen: mét en vóór elkaar. Onze ambitie is om onze mobiliteit duurzamer en meer vitaal vorm te geven. Op die manier leveren we niet alleen een bijdrage aan het algehele welzijn van onze medewerkers en studenten, maar ook aan de wereld om ons heen.'*

Met daaraan gekoppeld een concrete doelstelling op het gebied van duurzaam die als volgt is geformuleerd: *"In 2030 willen we de CO2-emissie die wordt veroorzaakt door het vervoer van medewerkers en studenten hebben teruggebracht met respectievelijk 55 en 50%"* (t.o.v. nulmeting 2015).

Het contracteren van één dienstverlener om het mobiliteitsbeleid te faciliteren draagt bij aan de invulling van deze ambitie en de bijbehorende doelstelling door het gemakkelijk en naadloos ontsluiten van verschillende vormen van duurzaam vervoer.

2.2. Doelstelling van marktconsultatie

De doelstelling van de marktconsultatie is het toetsen van de gewenste invulling door Avans. Daarnaast is de marktconsultatie bedoeld om een beter beeld van de markt te krijgen om zo de juiste vraag te formuleren voor de markt.

2.3. Uitgangspunten van de eventuele aanbesteding

De (voorlopige) uitgangspunten van een eventuele aanbesteding zijn:

- Er wordt medio februari een Europese Openbare aanbesteding gestart;
- Er wordt met één partij een overeenkomst afgesloten die Avans faciliteert met het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid;
- De looptijd van de beoogde overeenkomst is drie (3) jaar vast met twee (2) x twee (2) optiejaren. De maximale looptijd bedraagt zeven (7) jaar.
- Start van de implementatieperiode is 1 juni 2024;
- Start van de dienstverlening is 1 januari 2025.

2.4. Opdrachtomschrijving

Avans is opzoek naar de mobiliteitsdienstverlener die een MaaS-platform aanbied die:

- het oriënteren en registreren van niet-reizen en reizen makkelijker maakt.
- de drempel weg neemt om voor een duurzame keuze te kiezen.
- flexibel reizen mogelijk maakt, geen dag is immers hetzelfde.
- zoveel mogelijk geautomatiseerd wordt, zodat dit voor de gebruiker en beheerder ook optimaal werkt.

Avans wilt hierbij inzetten op een partnership om een goed en solide basis neer te zetten en mee te bewegen met de markt en de vraag van Avans.

2.5. Binnen scope + eventueel buiten scope

Binnen scope

- MaaS platform, levering en implementatie van een portaal dat via PC / telefoon benaderbaar is en gekoppeld kan worden met bijvoorbeeld payroll en declaratiesystemen van Avans
- Mobiliteitskaart, waarmee de medewerker van Avans gebruik kan maken van de volgende vervoersdiensten:
 - Trein
 - OV-fiets
 - Bus
 - Tram
 - Metro
 - OV water
 - Deelauto
- Optioneel:
 - Deelfiets
 - Deelscooter

Buiten scope

- Internationaal reizen
Het mobiliteitsbeleid omvat ook richtlijnen voor internationale reizen. Hiervoor heeft Avans momenteel een lopende overeenkomst met een andere contractspartij.
- Parkeren
Het beleid voor parkeren is in principe niet in scope van de opdracht.

Door mogelijke toekomstige (markt)ontwikkelingen kan de behoefte wel veranderen. Daarom blijft Avans wel geïnteresseerd in deze mogelijkheden.

Gewenste situatie

Avans streeft ernaar om in 2030 de CO2-emissie die veroorzaakt wordt door vervoer van medewerkers met 55% terug te dringen ten opzichte van 2018. In het kader daarvan is het van belang dat medewerkers gestimuleerd worden om minder en duurzamer te reizen. Het uitgangspunt van het nieuwe beleid is daarom om bewust na te denken over de reizen die een medewerker maakt en de manier waarop. Als een medewerker toch moet reizen, stimuleert Avans het maken van duurzame keuzes. De kern hiervan: hoe duurzamer het vervoermiddel, hoe hoger de bijdrage van Avans in de vergoeding. Met dit beleid wil Avans duurzame keuzes in vervoer stimuleren en medewerkers daarnaast de mogelijkheid geven om te wisselen van keuze (soms de fiets, soms de trein, soms de auto en soms een combinatie van deze vervoermiddelen tijdens een reis).

Woon-werkverkeer

Medewerkers ontvangen een kilometervergoeding voor werkelijk gereisde kilometers met eigen vervoer. OV reizen worden vergoed op basis van daadwerkelijk gemaakte reizen o.b.v. 2e klas.

Dienstreizen

Voor dienstreizen ontvangen medewerkers een kilometervergoeding als daarbij gebruik wordt gemaakt van een eigen vervoermiddel. Dienstreizen met het OV kunnen gemaakt worden met de 2e klas. Daarnaast worden voor dienstreizen nadrukkelijk ook de mogelijkheid van deelmobiliteit (elektrische auto of fiets) aangeboden als alternatief voor het gebruik van het eigen vervoer voor het maken van een dienstreis.

Thuiswerken

Voor een gewerkte dag waarbij er geen woon-werkverkeer geregistreerd wordt, moet de medewerker een thuiswerkdag kunnen registreren.

Systemen

Om e.e.a. zo efficiënt mogelijk te laten verlopen wordt een koppeling voorzien tussen de systemen van Avans met betrekking tot personeel en salaris (HR2day) en het systeem van de mobiliteitsprovider.

Denkrichting voor tooling

Alle medewerkers ontvangen een mobiliteitskaart voor woon-werk en dienstreizen. Deze kunnen zij gebruiken voor het reizen per OV (ongeacht vorm) (check in/ check out). Medewerkers ontvangen vergoeding op basis van daadwerkelijke reizen / thuiswerkdagen. Deze kunnen geregistreerd worden in de tooling (app en webportal).

Mogelijk toekomstig situatie

Naar de toekomst toe sluit Avans niet uit dat er een behoefte kan ontstaan naar aanvullende faciliteiten / services, zoals:

- Parkeerplaatsen
- Deelfietsen
- Deelscooters
- Deel-, pool en huurauto's
- Ridesharing

2.6. Omvang

Bij het bepalen van de omvang van de opdracht is er sprake van eenmalige en jaarlijkse kosten voor Avans:

Eenmalige kosten

De eenmalige kosten vallen uiteen in kosten voor de mobiliteitskaart en kosten voor de implementatie van de dienstverlening:

- Kosten voor de mobiliteitskaart (uitgangspunt is een kaart per medewerker): €80k
- Kosten voor de implementatie (i.e. het inrichten van de koppeling tussen HR2day en het systeem van de mobiliteitsprovider): €20k

Jaarlijkse kosten

De jaarlijkse kosten vallen uiteen in licentie kosten en gebruikskosten:

- Licentie kosten gebaseerd op het aantal medewerkers: €135k
 - Gebruikskosten gebaseerd op een inschatting van het gebruik van het OV (inclusief OV-fiets en Park+Ride) + deelmobiliteit (E-auto) = €1.865k
- let op: deze kosten variëren met het gebruik van de genoemde opties*

Om te komen tot bovenstaande omvang is een postcode analyse van de medewerkers van Avans uitgevoerd en is vervolgens het potentieel in kaart gebracht. Ook de wijziging in de vergoedingen / beleid zijn meegewogen.

Aan bovenstaande indicatie kunnen geen rechten aan ontleend worden omtrent toekomstige omzet gedurende de looptijd van de overeenkomst. Wijzigingen in het mobiliteitsbeleid van Avans kan leiden tot een wijziging van omvang van de opdracht.

3. Procedure en invulling marktconsultatie

3.1. Juridische en procedurele aspecten rond marktconsultatie

Deelname aan deze marktconsultatie is voor alle betrokkenen geheel vrijblijvend. Het al dan niet meedoen aan de marktconsultatie heeft dan ook geen consequenties (voor- of nadeel) voor een eventuele latere aanbestedingsprocedure. Avans waardeert echter elke inspanning van partijen om aan deze marktconsultatie deel te nemen.

Er kunnen geen rechten ontleend worden aan deze marktconsultatie, en uit de informatie die is/wordt verstrekt in deze marktconsultatie. Partijen hebben, in het kader van deze marktconsultatie, ook geen recht op vergoeding van enigerlei kosten van welke aard dan ook.

Dit document is uitsluitend geschreven in het kader van deze marktconsultatie. Door deel te nemen aan de marktconsultatie gaan partijen onvoorwaardelijk akkoord met alle gestelde voorwaarden en eisen uit dit marktconsultatiedocument. Er ontstaan geen wederzijdse verplichtingen.

3.2. Contactpersonen Avans

Correspondentie over deze marktconsultatie vindt uitsluitend via TenderNed plaats.

De contactpersoon aangaande deze marktconsultatie is:

- Kim Eestermans (adviseur inkoop- en contractmanagement)

Het is niet toegestaan buiten de contactpersoon om te communiceren met medewerk(st)ers van Avans (en/of andere betrokkenen) over deze marktconsultatie.

3.3. Inrichting en vormgeving marktconsultatie

Schriftelijk deel:

Iedere deelnemende partij wordt gevraagd de vragen te beantwoorden zoals opgenomen in hoofdstuk 4. U dient hiervoor Bijlage Antwoordformulier Marktconsultatie te gebruiken om op deze vragen te reageren. U wordt verzocht om uiterlijk 11 januari 2024 voor 10:00 uur uw schriftelijke reactie via TenderNed aan te leveren. Dit kan middels een bijlage (in Excel) in een bericht via TenderNed.

Mondeling deel:

Afhankelijk van de gegeven antwoorden kan Avans een keuze maken om bepaalde partijen uit te nodigen voor een mondelinge toelichting. Avans benadert hiervoor zelf deze partijen.

Avans waardeert elke inspanning om aan deze marktconsultatie deel te nemen, maar kan zich op voorhand niet verplichten om op individuele basis op elke reactie te reageren.

3.4. Eindrapport

Avans publiceert geen inhoudelijk verslag van de marktconsultatie, maar een verslag m.b.t. de procedure. U kunt erop vertrouwen dat alle inhoudelijke relevante informatie vanuit de marktconsultatie verwerkt wordt in de beoogde aanbestedingsstukken. Hierdoor borgt Avans dat alle eventuele inschrijvers met dezelfde informatie de aanbestedingsprocedure aanvangen.

3.5. Planning

De planning voor de marktconsultatie is:

Publicatie marktconsultatie op TenderNed	18 december 2023
Indienen schriftelijke antwoorden door inschrijvers via bericht in TenderNed	11 januari 2024 vóór 10.00 uur
Verwachte start aanbestedingsprocedure	februari 2024

3.6. Vertrouwelijkheid

Alle reacties zullen binnen Avans vertrouwelijk behandeld worden en uitsluitend beschikbaar zijn voor direct betrokkenen bij de opdracht.

3.7. Nederlandse taal

De procedure van deze marktconsultatie wordt gevoerd in de Nederlandse taal. Voor zover Avans niet anders aangeeft zal de communicatie, zowel schriftelijk als mondeling, alsook de reactie op de marktconsultatie worden gevoerd in de Nederlandse taal.

4. Vragen

1. Vragen over interesse opdracht	
1.1	Heeft u interesse deel te nemen aan deze eventuele aanbesteding?
1.2	Wat zouden voor u redenen zijn om niet deel te nemen aan deze aanbesteding? En waarom?
1.3	Welke gegevens zijn volgens u minimaal nodig om een goed beeld van de (omvang van de) opdracht te krijgen en een gedegen inschrijving te kunnen doen?

2. Vragen over voorwaarden	
2.1	Kunt u akkoord gaan met de inkoopvoorwaarden Avans ? Indien dit niet het geval is, kunt u aangeven met welke artikelen u niet akkoord kan gaan en hiervoor een aangepaste suggestietekst opgeven?
2.2	Kunt u akkoord gaan met de verwerkersovereenkomst van Avans (zie bijlage). Indien dit niet het geval is, kunt u aangeven met welke artikelen u niet akkoord kan gaan en hiervoor een aangepaste suggestietekst opgeven?
2.3	Kunt u akkoord gaan met de non-functionele eisen (zie bijlage)? Indien dit niet het geval is, kunt u in het Excel document 'Non-functionele eisen' op regelniveau aangeven waarom u niet akkoord kan gaan en hiervoor een aangepaste suggestietekst opgeven?

3. Vragen over OV abonnementen	
3.1	Welke OV abonnementen kunnen door u als marktpartij worden aangeboden?
3.2	Hoe bepaalt u welke abonnementsvorm het meest geschikt is voor de individuele medewerker van Avans?
3.3	Welke kosten zijn aan de diverse abonnementsvormen verbonden?
3.4	Welke afhankelijkheid is er tussen de betreffende abonnementsvorm en het wel/niet gebruiken van de NS-Business card?

4. Vragen over Mobiliteitskaart	
4.1	Heeft u als aanbieder een eigen mobiliteitskaart om reizen met het OV mee te faciliteren? Zo ja, in welke vorm kunt u deze aanbieden (fysieke kaart en/of app)?
4.2	Ondersteunt u ook het gebruik van de NS Businesscard? Zijn daaraan eventueel nog voorwaarden verbonden?
4.3	Is het mogelijk om groepen medewerkers met uw eigen mobiliteitskaart te laten reizen en een andere groep met de NS Businesscard?

4.4	Welke voor-/nadelen zitten er aan het gebruik van: a. uw eigen mobiliteitskaart b. de NS business card c. een combinatie van beiden
------------	---

5. Vragen over deelmobiliteit

5.1	Is het voor uw dienstverlening benodigd om eigen laadvoorzieningen bij de terreinen van Avans te hebben? En hoe heeft de omvang van de laadvoorziening van Avans effect op de mogelijke aanbieding?
5.2	Hoe lang duurt de implementatie van deelvoertuigen op de locaties van Avans? Wat zijn de kosten hiervan?
5.3	Kunt u voorbeelden noemen van coalities van partijen uit een regio welke gezamenlijk gebruik maken van de deelvoertuigen?
5.4	Als Avans ervoor kiest om naast medewerkers ook studenten toegang te geven tot de deelauto's. Hoe zou u dit inregelen er vanuit gaan dat deze kosten als privé rit kan worden bestempeld?
5.5	Welke maatregelen heeft u getroffen om fraude te voorkomen bij het gebruik van de deelauto en het elektrisch laden?
5.6	Heeft u ervaring met het inregelen van een "publieke vloot" en een "vloot op maat voor Avans"? Worden hier andere spelregels aan gesteld en is dit merkbaar voor de medewerker?
5.7	Hoe faciliteert u in het gebruik maken van zakelijke ritten (dienstreizen) en privé ritten?

6. Vragen over de vergoeding

6.1	Welke afrekenmodellen zijn mogelijk? Wat zijn de bijbehorende voor- en nadelen?
------------	--