

Beschrijvend document bij Europese openbare aanbesteding

samenwerkingsovereenkomst

MobilityMoveZ.nl, Casenummer: C2205161

STATUS: CONCEPT

Aanleiding: besprekdocument Marktconsultatie

Auteur

Datum

d.d. 09-03-2017

Versie 1.0

Uiterste ontvangstdatum inschrijvingen:

<datum en tijd>

Inhoud

1	Algemeen	4
1.1	De aanleiding	4
1.2	SmartwayZ.NL	4
1.3	Beter Benutten en Smart Mobility	5
2	Het doel van MobilityMoveZ.nl	6
2.1	Waarom MobilityMoveZ.nl?	6
2.2	Op welke marktpartijen richt MobilityMoveZ.nl zich?	7
2.3	Focus in de opgaven van MobilityMoveZ.nl	7
2.3.1	Focus op integratievraagstukken	8
2.3.2	Voortbouwen op het bestaande en koppelen aan het nieuwe	8
2.3.3	Focus op pre-deployment	9
2.4	De opgave concreet gemaakt voor Brabant	10
2.4.1	Brabantse opgaven op het terrein van personenverkeer	10
2.4.2	Brabantse opgaven op het terrein van goederenvervoer	12
3	De samenwerkingsovereenkomst	14
3.1	Het doel van de samenwerkingsovereenkomst	14
3.2	Reikwijdte en omvang van de aanbesteding	15
3.3	Scope van de aanbesteding	16
3.4	Looptijd en verversing van de samenwerkingsovereenkomst	17
4	Procedure	19
4.1	Algemeen	19
4.2	Gegevens aanbestedende dienst	19
4.3	Aankondiging	19
4.4	Inschrijvingsfase	19
4.4.1	Nadere inlichtingen over de aanbesteding	19
4.4.2	Opmerkingen naar aanleiding van het beschrijvend document	20
4.4.3	Prebidmeeting	20
4.4.4	Sluitingsdatum indienen inschrijvingen	20
4.5	Algemene eisen aan de inschrijving (vormvereisten)	21
4.5.1	Taal	21
4.5.2	Ondertekening	21
4.5.3	Van toepassing zijnde wettelijke regelingen, richtlijnen en voorwaarden	21
4.5.4	Indeling van de inschrijving	21
4.5.5	Kosten van de inschrijving	22
4.5.6	Indiening van de inschrijving	22
4.6	Beoordelingsfase	22
4.6.1	Procedure van beoordelen	22
4.6.2	Controle van de inschrijving op de vormvereisten	22
4.6.3	Nadere toelichting	23
4.6.4	Beoordeling op de uitsluitingsgronden en minimumeisen	23
4.6.5	Beoordeling op het gunningscriterium	23

4.6.6	Gunning	23
4.7	Voorbehoud	24
4.8	Meldpunt aanbestedingen	24
4.9	Communicatie	24
4.10	Akkoord met procedurele eisen en inschrijvingseisen	25
4.11	Planning van de aanbesteding	25
4.12	TenderNed	25
4.12.1	Gebruik TenderNed	25
4.12.2	e-Herkenning	25
5	Geschiktheid van het bedrijf van de inschrijver	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Uitsluitingsgronden	27
5.3	Financiële en Economische draagkracht van Inschrijver	28
5.3.1	Financiële en Economische draagkracht	28
5.4	Technische bekwaamheid	28
5.4.1	De beschrijving	28
5.4.2	Referenties	28
5.4.3	Kwaliteitszorg en -borging	28
5.5	Geschiktheid en beroep op derden	28
6	Gunning	30
6.1	Eisen ten aanzien van de samenwerking	30
6.2	Commitment ten aanzien van de samenwerkingsovereenkomst	30
6.3	Beoordeling van de inschrijving aan de hand van het gunningscriterium	30
6.4	Consensusmeeting van de beoordelingscommissie	32
7	Juridische voorwaarden en hoofdlijnen van de samenwerkingsovereenkomst	33
7.1	Juridische voorwaarden	33
7.2	De hoofdlijnen van de samenwerkingsovereenkomst	33
A.	Algemeen	33
A.1	Doelstelling van MobilityMoveZ.nl	33
B.	Organisatiestructuur	33
C.	Voldoen aan het pve en voorkomen van negatieve effecten	33
D.	Financiële samenwerking	34
8	Overige zaken	36
8.1	Intellectueel eigendom	36
8.2	Interoperabiliteit van diensten	36
8.3	Dubbele publieke financiering is niet toegestaan	36
8.4	Geschillen.	36
8.5	Bijlagen	36

1 Algemeen

1.1 De aanleiding

De Provincie Noord-Brabant, de gemeenten Helmond, Eindhoven en Tilburg, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat Zuid-Nederland werken samen in het kader van het programma Beter Benutten aan de ontwikkeling en toepassing van innovaties in mobiliteit. Daarnaast participeren zij in het Partnership Talking Traffic, het programma SmartwayZ.NL en in eerdere projecten als Brabant In Car, Freilot, Compass4D en Spookfiles A58. In de afgelopen jaren is zowel met deze samenwerking als met uiteenlopende innovaties (technisch, organisatorisch en verkeerskundig) de nodige ervaring opgebouwd. Gebruik makend van die ervaringen zien de overheden mogelijkheden en aanleiding om de volgende stappen te zetten.

De mobiliteitsproblematiek van Nederland en in Brabant geeft meer dan voldoende aanleiding om in de praktijk nieuwe diensten en technieken te beproeven. Was Smart Mobility in het verleden vooral een domein dat werd gestuurd door (nieuwe) technologie, vandaag de dag wordt de stap naar de gebruiker, naar verdien-modellen en maatschappelijke effecten steeds belangrijker. In de toekomst hebben innovaties als zelfrijdende auto's en truck platoons naar verwachting een grote maatschappelijke impact. Straks kunnen we onze reistijd anders indelen en besteden. Ouderen en mensen met een beperking kunnen kiezen voor meer, andere en betere mobiliteit. En als auto's zichzelf straks kunnen parkeren, ontstaat een ander ruimtegebruik in de stad. Nieuwe flexibele mobiliteitsconcepten (Mobility as a Service) stellen niet het product (de auto) centraal, maar de dienstverlening rond vervoer en transport. Door die veranderingen zullen ook de taken en rollen van de overheden veranderen.

MobilityMoveZ.nl moet ruimte bieden om te experimenteren met en te leren van nieuwe ontwikkelingen. Dit document beschrijft hoe Brabant dit living lab wil inrichten. Het document dient overheden en geïnteresseerde bedrijven (Nederlands en Internationaal) inzicht te geven in de beoogde doelen, scope, aanpak, samenwerkingsmodel en procedurele aspecten.

Na consultatie zal dit document waar nodig worden aangepast en/of aangescherpt zodat een solide en werkbare uitvraag wordt gedaan voor een samenwerking die voor de duur van maximaal vijf jaar wordt gezocht met private partijen die bereid zijn te investeren, te ontwikkelen en toe te passen in een verband en omgeving die de onbekendheden en risico's beheersbaar maken.

1.2 SmartwayZ.NL

MobilityMoveZ.nl geeft invulling aan de oproep uit het Bestuursakkoord "Beweging in Brabant (2015-2019)": "(..) *samen dingen uitproberen, durven experimenteren en risico's nemen, ook op het gebied van slimme mobiliteit. We zien Brabant als één groot, levend laboratorium, een test- en ontwikkelomgeving, waar vernieuwing en innovatie de standaard is. Brabant als creatieve experimenteerplek voor de rest van Nederland, Europa en de wereld.*"

MobilityMoveZ.nl past binnen de ambitie van SmartwayZ.NL. Dit programma is in 2016 in Zuid Nederland opgestart en bestaat uit meerdere mobiliteitsopgaven: rond infrastructuur als de A58, A67, A2 en N279, de aanliggende steden en in de regio Zuidoost Brabant, maar ook een deelopgaven Smart Mobility. In het programma werken publieke en private partijen samen aan het verbeteren van de bereikbaarheid in Zuid Nederland en aan het stimuleren van mobiliteitsinnovaties, in een optimaal proces met betrokken partijen en de omgeving. SmartwayZ.NL als geheel heeft de ambitie om 50% van het personenvervoer, 30-40% van het regionale logistieke vervoer en 10-20% van het internationale logistieke vervoer met innovatieve mobiliteitsconcepten te bedienen.

MobilityMoveZ.nl is de kraamkamer voor (onder andere) SmartwayZ.NL. Het richt zich op pre-deployment. In deze kraamkamer is de ambitie groot, maar de schaal nog klein en daarmee de onzekerheden beheersbaar. Succesvolle concepten die kleinschalig zijn getest, kunnen worden opgeschaald binnen het SmartwayZ.NL programma en daarbuiten.

1.3 Beter Benutten en Smart Mobility

Smart Mobility is een belangrijk thema binnen het programma Beter Benutten. Veel drijvende krachten en initiatiefnemers achter innovaties in het verkeer en vervoer zijn in beweging. Diverse partijen en organisaties, zowel publiek als privaat, zetten waardevolle vernieuwende stappen. Hoeveel tijd het kost voordat deze kansrijke innovaties op het gebied van Smart Mobility gemeengoed zullen zijn, is niet exact op voorhand te zeggen. Een aantal onzekerheden zal in de toekomst verder moeten worden uitgewerkt, zoals de samenwerking die nodig is tussen overheid, (markt)partijen en kennisinstellingen, ten aanzien van noodzakelijke Smart Mobility, automotive en telecom-toepassingen en ten aanzien van de acceptatie door (weg)-gebruikers. Om die stappen vooruit te zetten, is het noodzakelijk de onzekerheden te herkennen en te erkennen maar ook in de praktijk van oplossingen te voorzien. En om transparant te zijn in de samenwerking met de vele actieve partijen in het veld van Smart Mobility. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu samen met de deelnemende partners in Beter Benutten en andere programma's en projecten staat voor de uitdaging om toekomstproof beleid te formuleren. Dat is niet een eenmalige actie. Het is een doorlopend proces dat meebeweegt met de internationale ontwikkelingen. Veel partijen zijn actief zijn op het gebied van Smart Mobility. De stand van zaken rond Smart Mobility is recent vastgelegd in een brochure Smart Mobility¹. In de komende maanden en jaren zullen 'Slim en Groen' nadrukkelijk van meer beleid, focus en investeringen worden voorzien vanuit alle publieke en private belanghebbenden.

¹ [Deze brochure is te downloaden op.
https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/11/21/rapport-smart-mobility-bouwen-aan-een-nieuw-tijdperk-op-onze-wegen](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/11/21/rapport-smart-mobility-bouwen-aan-een-nieuw-tijdperk-op-onze-wegen)

2 Het doel van MobilityMoveZ.nl

2.1 Waarom MobilityMoveZ.nl?

Nederland, en dus ook Zuid-Nederland heeft de komende jaren een flinke opgave. De verstedelijking en de daarmee samenhangende problemen rond duurzaamheid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn stevig. Ze zullen niet vanzelf afnemen, ook niet als er nieuwe infrastructuur wordt aangelegd. Tegelijkertijd gaan de technische ontwikkeling in de automotive- en de IT-industrie enorm snel. De techniek maakt het mogelijk dat de consument steeds meer zelf de regie gaat nemen over zijn eigen mobiliteit, kosten kan besparen, ontzorgd wordt en zich veiliger kan verplaatsen. De verwachting is dat nieuwe technieken en diensten helpen om de leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid en economie in en rond de steden aanmerkelijk te verbeteren.

Brabant gelooft in een strategie die zich richt op het snijvlak en de kruisbestuiving van meerdere nieuwe mobiliteitsconcepten: nieuwe oplossingen die in publiek-private samenwerking en co-investeringen worden toegepast. Brabant gelooft in een strategie waarbij we experimenteren, ontwikkelen, oefenen in de echte wereld en zo hands-on ontdekken wat er werkt en wat er niet werkt. Werken aan oplossingen die passen bij actuele en toekomstige internationale ontwikkelingen, roadmaps en standaarden van de Mobiliteitssector. Eerst op kleine schaal, maar wel vanuit het perspectief van grootschalig en duurzaam gebruik in de fase daarna. MobilityMoveZ.nl moet private én publieke partijen helpen om zicht te krijgen op kansrijke concepten en inzicht te krijgen in de condities die nodig zijn voor opschaling. Leren wat nieuwe concepten betekenen voor de verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden tussen publieke en private partijen. MobilityMoveZ.nl biedt de faciliteiten en de randvoorwaarden om in een gecontroleerde, beheersbare setting en met gerichte overheidssupport ervaring op te bouwen.

De doelen van MobilityMoveZ.nl zijn als volgt geformuleerd:

- Beproeven van innovatieve mobiliteitsconcepten in real-life omstandigheden en in relatie met bestaande en nieuwe coöperatieve en zelfsturende functionaliteiten.
- Aantonen dat nieuwe concepten technisch, organisatorisch, commercieel en verkeerskundig in de praktijk van voldoende toegevoegde waarde zijn voor mobilisten en hun stakeholders, overheden en bedrijfsleven en na eerste beproeving kunnen doorgroeien en doorontwikkelen naar grootschalige toepassing in andere delen van (Zuid-) Nederland.
- Realiseren van een ontwikkel- en testomgeving in het gemarkeerde gebied, waar eveneens directe toegang ontstaat tot benodigde vergunningsprocedures, meetvoorzieningen, onderzoeksfaciliteiten, vrijwilligers/deelnemers (gebruikerscommunity) voor uitvoering van test- en ontwikkelwerkzaamheden,
- Komen tot werkbare afspraken voor toe- en uittreding en gebruik door derden van vaste voorzieningen en gebruikerscommunity.

- Strakke professionele planning en beschikbaarheid van voorzieningen voor specifieke testuitvoeringen om vertraging en wachttijd van beoogde werkzaamheden te minimaliseren.
- Internationale bekendheid bij de doelgroep van MobilityMoveZ.nl, waarbij verschillende sectoren op de hoogte zijn van de mogelijkheden en beschikbaarheid van state of the art mogelijkheden en faciliteiten.
- Doorbraken, standaardisatiebijdragen en nieuwe samenwerkingsvormen vermeld in internationale (vak) pers vinden hun oorsprong in testactiviteiten op en rond MobilityMoveZ.nl.
- Adaptieve omgeving, uitgerust met laatste stand der techniek, door interactie met uitrolprojecten die steeds nieuwe input (kennis) en instrumentarium opleveren.
- Deployment (uitrol) van projecten, MobilityMoveZ.nl draagt bij aan de versnelde uitrol van projecten maar zal niet leiden tot direct verkeerskundig resultaat.
- Veelvuldig gebruik door publieke en private partijen.

2.2 Op welke marktpartijen richt MobilityMoveZ.nl zich?

De samenwerkende overheden zoeken partijen die niet alleen vertrouwen op de techniek en dus de tests van eigen ingenieurs, maar die particulieren en klanten willen betrekken om hun oplossing in de praktijk en in het dagelijkse verkeer te beproeven. De Overheden gaan graag de samenwerking aan met het bedrijfsleven, met werkgevers, ITS-bedrijven, Smart Mobility dienstverleners, Telecombedrijven, Automotive partijen, leasemaatschappijen, verzekeraars en anderen die hands on nieuwe technieken en diensten willen beproeven en doorontwikkelen. Denk aan automobiefabrikanten die hun zelfrijdende systemen willen testen met gebruikers, maar ook aan hun toeleveranciers zoals de kaartenmakers die de kaarten voor zelfrijdende auto's maken, de softwareleverancier die de VRI-data in een e-bike wil verwerken of de fabrikant die een nieuw radarsysteem of andere sensortechniek of algoritme wil beproeven. Door samen te werken in MobilityMoveZ.nl kunnen verschillende initiatieven gecombineerd worden, kan er van elkaar geleerd worden en richten onderzoek en investeringen zich meer op de achterliggende opgaven.

2.3 Focus in de opgaven van MobilityMoveZ.nl

De opgave voor MobilityMoveZ.nl is groot. Ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility gaan snel. De kracht zit in focus van activiteiten enerzijds en flexibiliteit om in te spelen op ontwikkelingen anderzijds. Daarom zal er gewerkt worden met een globale raodmap voor de toekomst en een jaarlijks werkprogramma voor de focus. Elk jaar wordt door de samenwerkende partners bepaald welke (deeloplossing voor) vernieuwende concepten in de praktijk worden getest. Met een doorkijk naar de volgende jaren ontstaat er een concrete roadmap van vraagstukken, waarbij jaarlijks wordt geijkt in hoeverre dit nog aansluit bij de ontwikkelingen in het werkveld.

2.3.1 Focus op integratievraagstukken

Was Smart Mobility in het verleden vooral een domein dat werd gestuurd door (nieuwe) technologie en gericht op verkeersmanagement, vandaag de dag wordt de stap naar de gebruiker, naar verdien-modellen en maatschappelijke effecten steeds belangrijker. MobilityMoveZ.nl moet de kruisbestuiving tussen en de integratie van verschillende concepten versterken. Dit initiatief in Brabant richt zich daarom op (de integratie van) een brede range van activiteiten:

- Talking traffic
- Vernieuwingen in verkeersmanagement (waaronder Verkeersmanagement as a Service (VaaS)
- Zelfrijdende voertuigen (zowel personen als goederen)
- Car as a sensor
- Zero emission verplaatsing van goederen en personen
- Smart Logistics
- Mobility on Demand, crowd sourced mobiliteitsdiensten

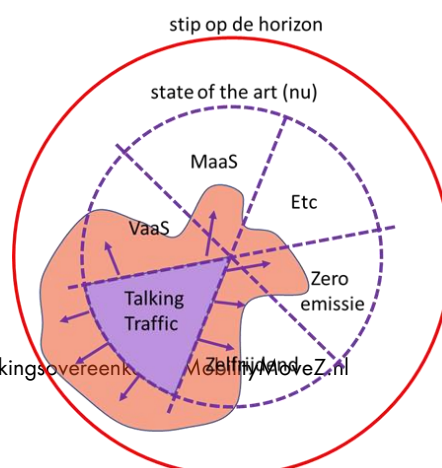
Door de veelheid aan concepten, met meerdere technieken en meerdere spelers komen meer schakels in de waardeketen en meer spelers per schakel. De complexiteit neemt zowel in technische als organisatorische zin toe. Daarom wordt het integratievraagstuk groter.

Ook de opschaling maakt het integratievraagstuk complexer en groter. Hoe functioneren verschillende diensten met en naast elkaar? Hoe kom je tot multi brand -toepassingen? Hoe ga je om met een toename van het aantal en type data stromen? Hoe integreer je nieuwe en oude systemen, hybride systemen terwijl we nog niet weten wat de standaard wordt?

Brabant wil een belangrijke bijdrage leveren aan het organiseren van dit integratievraagstuk. Omdat Brabant van oudsher een groot netwerk heeft van hoogwaardige bedrijven, overheden en kennisinstellingen, weten partners in de keten elkaar snel te vinden. Daardoor is specialistische hoogwaardige kennis snel en eenvoudig te ontsluiten. Brabant bieden meer dan elke andere regio de mogelijkheid voor leveranciers om hun deelproduct te kunnen beproeven als onderdeel van de totale waardeketen. Hier kan de systeemintegratie beproefd en geoptimaliseerd worden. Hier kan een leverancier beproeven wat hij niet in z'n eigen laboratorium kan testen.

2.3.2 Voortbouwen op het bestaande en koppelen aan het nieuwe

Brabant kent een historie als test- en proefomgeving. Met projecten als Freilot, Compass4D, SpookfilesA58 en de A270 heeft de regio een mooie basis. Koppel dit aan Spitsmijdenprojecten, IMMA-projecten, innovatieve fietsprojecten (B Riders) en een goed georganiseerd overheidsverband (bv ITS-bureau en Innovatiecentrale). Dat is een goed vertrekpunt om de volgende stappen te zetten. De regio heeft veel geïnvesteerd en geleerd op het gebied van C-ITS en



wil die investering verder uitbouwen. Er ligt een aanzienlijke fysieke basisinfrastructuur met hoogwaardige voorzieningen. Die voorzieningen maken grootschalige proeven op straat in het verkeer mogelijk.

We zoeken nadrukkelijk naar de verbinding tussen nieuwe innovatieve concepten en de bestaande voorzieningen. Het eerste jaar ligt het accent wat de regio betreft dan ook op initiatieven die:

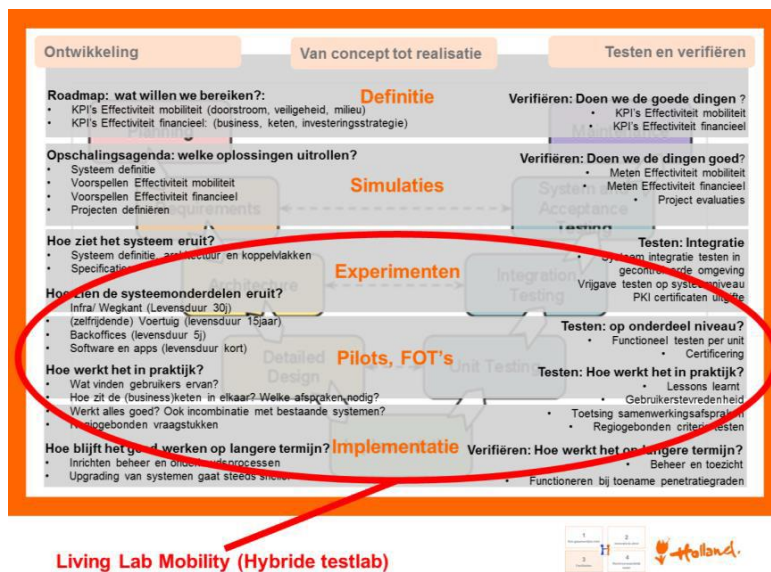
- onderdeel zijn van een bredere waardeketen en gericht op integratie;
- gericht zijn op het bedieningsgebied van de fysieke infrastructuur binnen de beheergebieden van de initiërende wegbeheerders (Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Tilburg, Eindhoven, Helmond en Breda);
- gebruik maken van de backbone Talking Traffic die in dit gebied inzetbaar kan zijn voor testen en proeven. (O.a. compass4D in Helmond en Tilburg, wifi-P bakens op meerdere wegvakken, een vloot met gebruikers, tientallen iVRI's en use cases op zowel gemeentelijke als provinciale wegen vanuit Talking Traffic, een ITS-bureau waarin overheden nauw samenwerken en de Innovatiecentrale met uitgebreide observatie- en verkeersmanagementmogelijkheden.)

2.3.3 Focus op pre-deployment

Uit de benchmark van Connecting Mobility blijkt dat er op veel plaatsen binnen en buiten Europa testomgevingen zijn. Ook in Nederland zijn testfaciliteiten beschikbaar die het hele proces van concept tot aan implementatie ondersteunen. Uit de benchmark blijkt dat de kracht van een testomgeving niet zozeer zit in de fysieke voorzieningen, maar vooral in de toepassing ervan. Nederland in het algemeen en Brabant in het bijzonder onderscheidt zich met name door de volgende aspecten:

- Learning by doing/ Leeromgeving
- Publiek privaat samenwerken, omgaan met veranderende rollen
- Gebruikersperspectief, relatie met effectiviteit en veiligheid
- Open Innovatie
- Flexibiliteit, Adaptief programmeren

MobilityMoveZ.nl is niet alleen een testomgeving maar heeft de bovenstaande aspecten ook georganiseerd. Daarmee is MobilityMoveZ.nl met name geschikt voor experimenten, pilots, Field Operation Tests (FOT's) en implementatietesten: proeven en testen in de pre-deploymentfase. MobilityMoveZ.nl biedt de gelegenheid om in een gecontroleerde, beheersbare setting en met gerichte overheidssupport ervaring op te bouwen. Door op kleine schaal in een beheersbare omgeving te testen, wordt er beslisingformatie verzameld op basis waarvan vervolgens kan worden besloten tot opschaling.



Door als Nederland intern de omgeving van de slimmer wordende voertuigen versneld 'klaar te stomen', met alle bijbehorende vraagstukken, wordt extern een mogelijkheid geboden om hier ook eerder gebruik van te maken en van te leren. Dit draagt bij aan de versnelde invoering van innovatieve mobiliteitsconcepten

2.4 De opgave concreet gemaakt voor Brabant

Proeven krijgen pas maatschappelijke waarde als ze bijdragen aan het oplossen van de maatschappelijke problemen: als het past binnen de grotere opgaven die Zuid Nederland kent ten aanzien van de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. De verkeerskundige vraagstukken in Brabant zijn in het kader van het regionale programma Beter Benutten Vervolg goed beschreven en nog grotendeels actueel. De probleemanalyse is na te lezen op de website van SmartwayZ.nl². Hier is ook meer specifieke achtergrondinformatie over de verkeerskundige situatie per stad te vinden. Onderstaand worden de opgave ten aanzien van personenvervoer en goederenvervoer geschetst.

2.4.1 Brabantse opgaven op het terrein van personenverkeer

Brabant heeft vanuit de historie een ruimtelijke structuur die veel verplaatsingen nodig maakt: de Mozaïekmetropool. De binnensteden, werklocaties, onderwijslocaties, zorginstellingen, stadsregionale parken en woongebieden kennen bereikbaarheids-, leefbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven.

De opgave heeft ten minste de volgende karakteristieken:

- Er is dagelijks veel woon-werkverkeer (geconcentreerd in de spitsperiode) tussen woongebieden aan de randen van de stad (of verder weg vanuit de dorpen) richting de werklocaties in de stedelijke centra (zoals de High

² De informatie is te vinden op <https://www.smartwayz.nl/nl/deelopgaven/smart-mobility/MobilityMoveZ/>

Tech-campus in Eindhoven en de Automotive campus in Helmond). Dit leidt tot sterke congestie met bijbehorende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen voor verkeer op de (snelweg)ringwegen en op de stedelijke toegangswegen ('inprikkers').

- Er is sprake van uitdunnend openbaar vervoer, zowel in lijnen als in dienstregelingen (vervoersarmoede) en er zijn barrières op de first en last mile. Dat maakt de alternatieven voor het autovervoer minder aantrekkelijk of bruikbaar. Dit fenomeen doet zich voor in meerdere gebieden: zowel bij de woonlocaties aan de ringwegen als bij de woongebieden op grotere afstand (>15 kilometer) van de werklocaties.
- Excentrisch gelegen locaties zijn moeilijk bereikbaar met OV of fiets vanwege radiale openbaar vervoer verbindingen en de beperkte snelle fietsverbindingen.

In algemene zin zoeken we naar oplossingen die bijdragen aan verbetering van:

- alternatieven voor (solistisch) autoverkeer;
- knooppunten/uitwisselingspunten;
- informatievoorziening, comfort, reistijden;
- verbetering van de first en last mile;
- differentiering van kosten en vergoedingen in het private domein.
- We zoeken deze oplossingen in de combinatie van technieken, diensten en mobilistengedrag.

Het gewaagde doel voor deze opgave en gebied kan zijn:

In 2019/2020 hebben we in Brabant naast de auto en het reguliere openbaar vervoer een systeem voor personenvervoer dat in de werkelijkheid beproefd is met gebruikers (dus de combinatie van vraag en nieuw aanbod) en dat de combinatie bevat van dataconnectiviteit, Mobility on Demand, zelfrijdend vervoer en zero emissie verplaatsingen.

Proeven binnen MobilityMoveZ.nl waaraan gedacht kan worden, zijn (niet limitatief) nieuwe, vraaggestuurde mobiliteitsdiensten:

- met de eerste klantgroep(-en), die first en last mile problematiek oplossen waarbij in 2020 zero emissie zelfsturend vervoer als onderdeel van de mix aan diensten beproefd is;
- met aandacht voor comfort en veiligheid en die een effectieve tijdsbesteding bieden voor gebruikers;
- die een geloofwaardig, flexibel, betaalbaar alternatief bieden voor gewoontegebruik van de auto. (met name voor vervoer op afstanden kleiner dan 7 km en/of voor de situaties waar momenteel min of meer verplicht gebruik van auto ontstaat bij gebrek aan alternatieven;
- die minder dan 2 m² per persoon vergen aan ruimte (onderweg, op de werklocatie) en waaraan prioriteit verleend kan worden op de toegangen en voorzieningen in en rond de stad;
- die stapsgewijs geïmplementeerd kunnen worden vanaf 2017;

We zoeken nadrukkelijk géén solitaire deeloplossingen. MobilityMoveZ.nl is niet bedoeld om ondersteuning te bieden aan individuele fietsconcepten, deelconcepten, apps of andere oplossingen, maar om de integratie van deze deelproducten in de totale keten te stimuleren. De samenwerkende overheden zijn bereid om samen met geïnteresseerde partijen gericht te onderzoeken waar de koppeling met publieke maatregelen en werkgeversmaatregelen mogelijk is. Denk daarbij aan flankerende maatregelen ten behoeve van parkeren, maar ook fiscale maatregelen voor werkgevers of aan verandering van de concessiewetgeving, de taxiwetgeving en voorschriften voor doelgroepenvervoer. Ook toepassing van de experimenteerwet behoort tot de mogelijkheden die wij graag met geïnteresseerde partijen onderzoeken.

2.4.2 Brabantse opgaven op het terrein van goederenvervoer

Brabant heeft een sterke positie in de logistieke sector. Daar zijn een paar belangrijke redenen voor aan te wijzen. Zo ligt Brabant erg gunstig en strategisch ten opzichte van de havens van Rotterdam en Antwerpen en de afzetgebieden in Europa. Daarnaast is er de aanwezigheid van sterke economische centra en zijn er opleidingscentra op het gebied van logistiek. Uniek voor Brabant/Zuid-Nederland is het multimodale netwerk (weg, water, spoor) dat aanwezig is voor de diverse goederenstromen. Ook zijn er veel logistieke bedrijven die vooroplopen met het werken in en voor complexe supply-chains. Ook zijn er diverse opgaven te schetsen.

De opgave heeft ten minste de volgende karakteristieken:

- Er zijn logistieke hotspots in en rond steden: bijvoorbeeld Tilburg met vijf logistieke lokale hotspots.
- Er is voor doorgaand verkeer vanuit Rotterdam richting achterland. Dit levert geen directe economische bijdrage aan Brabant maar geeft wel veel hinder (pech, uitstoot, capaciteitsvraag).
- Bevoorrading in de steden wordt complexer: veel dagelijkse bevoorrading (toename E-commerce).

In algemene zin zoeken we naar oplossingen die de efficiency in de logistieke keten concreet en op afzienbare termijn kunnen verbeteren en oplossingen die de negatieve maatschappelijke effecten en kosten van goederenverplaatsing in en naar Brabant helpen reduceren.

Het gewaagde doel voor deze opgave en gebied kan bijvoorbeeld zijn:

- In 2019/2020 een aanvoer van goederen naar een stad als Tilburg:
 - o in de nacht via Truck Platooning en/of zelfrijdend naar een ontkoppelpunten aan de rand van de stad;
 - o daarna zero emissie fijnmazig de stad in (E-commerce);
 - o plus volledig geautomatiseerde verplaatsing van goederen in Tilburg tussen de water- en railterminals;
 - o efficiënt ruimtegebruik (truck parking).
- In 2019 is er een gedigitaliseerd, efficiënt logistiek en transport proces van en tussen de logistieke spelers die gebruik maken van de water, rail

en wegvoorzieningen in en rond Tilburg: voorspelbare en betrouwbare kostenefficiënte verplaatsing van goederen tegen lagere private en maatschappelijke kosten;

- In 2019 starten we met een publiek-private control organisatie die de complete goederenstroom van en naar Tilburg digitaal in beeld heeft, samen met het actuele en voorspelde verkeersbeeld, de capaciteit, de routes en de wachttijden. Op basis daarvan kan worden voorspeld en waar nodig worden ingegrepen (bijv. op kruispunten en op terminals) in wachttijden/prioriteiten. Ook kan waar nodig slotmanagement worden gestuurd.

3 De samenwerkingsovereenkomst

3.1 Het doel van de samenwerkingsovereenkomst

De samenwerkingsovereenkomst heeft als doel om onderlinge samenwerking structureel te faciliteren, ten einde deelnemende partijen in staat te stellen om hun (deeloplossing voor) vernieuwende concepten in de praktijk te kunnen beproeven. De overeenkomst biedt het juridische kader waarbinnen partijen afspraken kunnen maken. Het legt de spelregels vast en schetst de kaders waarbinnen gewerkt moet worden. Voor de deelnemende publieke partijen geeft de overeenkomst het comfort dat hun maatschappelijke taken t.a.v. veiligheid en bereikbaarheid zijn geborgd. Daarnaast beschrijft het hoe publieke middelen op transparante wijze in lijn met het aanbestedingsrecht en de Europese staatssteunregels besteed worden. Voor de deelnemende private partijen geeft de overeenkomst het comfort dat hun commerciële belangen in termen van kosten, baten en risico's geborgd zijn. Daarnaast beschrijft het hoe om wordt gegaan met IP en andere concurrentiegevoelige aspecten.

De samenwerkingsovereenkomst:

- faciliteert het ontwikkelen en toepassen van nieuwe mobiliteitstoepassingen gedurende vijf jaar voor gerichte doelgroepen in en tussen stedelijke locaties waarbij data, connectiviteit, zelfsturing en zero emissies concreet worden toegepast, door een technisch-commercieel aanbod te combineren met een eerste groep gebruikers en stakeholders (als werkgevers, leasemaatschappijen etc.);
- creëert een gestructureerde samenwerkingsomgeving waarin de eigen investeringen en risico's beheerst kunnen worden maar ook nieuwe spelers (aanbieders, vragende partijen) makkelijk kunnen toetreden en deelnemen ter versterking en uitbreiding van de ontwikkelingen en toepassingen;
- maakt de operationele (voorspelbare) uitvoering van proeven op het gebied van Smart Mobility mogelijk;
- in de zone rond de volgende corridor: 70 KM openbare (snel)weg van Breda, via Tilburg, de A58, Eindhoven, A58, naar Helmond, Automotiv Campus (zie onderstaande kaart); en
- elders in het beheersgebied van de deelnemende Overheden.

De samenwerkingsovereenkomst op zichzelf bevat weinig verplichtingen. Pas na het sluiten van de overeenkomst worden er verdergaande concrete en wederzijds verplichtende afspraken gemaakt. Partijen schrijven zich voor de samenwerkingsovereenkomst in met een concreet en testbaar (deel)concept. Alle partijen worden toegelaten, mits ze voldoen aan de gestelde eisen en een voldoende goed voorstel hebben (beoordeling op basis van het criterium "beste prijs-kwaliteitsverhouding"). Vervolgens stellen de partijen samen een collectief testprogramma op. Dit programma bestaat uit grotere en kleinere proeven, gebaseerd op de initiële inschrijvingen. Er wordt gewerkt met een meerjarige roadmap en daarbinnen jaarlijkse werkplannen. De partijen bepalen samen

welke faciliteiten voor welke proef noodzakelijk zijn en door wie die worden geleverd. Jaarlijks wordt het testprogramma geactualiseerd en opnieuw vastgesteld.

De overeenkomst geeft overheden de mogelijkheid om deelnemende partijen rechtmatig opdrachten of subsidies te geven. Voor grotere voorzieningen die een meerjarige investering vergen, worden langer lopende uitvoeringsovereenkomsten gesloten. Ook kan de overheid op basis van de overeenkomst kosten vergoeden van of (kleine) opdrachten aan derden geven t.b.v. de proeven (bijv. betalen van leges voor het nemen van een verkeersbesluit of het inhuren van verkeersregelaars). Daarnaast kan de overheid overeenkomsten afsluiten met derden (klanten) die gebruik willen maken van de faciliteiten.

Bedrijven hebben binnen de samenwerkingsovereenkomst de mogelijkheid om hun privaat ingebrachte euro te verdubbelen met een publieke euro. Daarnaast biedt de overeenkomst een eenvoudig instrument om samen te werken met de partners in de waardeketen. Ook kunnen eenvoudiger afspraken gemaakt worden met overheden over de condities waaronder getest mag worden op en aan het publieke netwerk.

Interoperabiliteit is een belangrijk doel. Deelnemende partijen committeren zich aan afspraken over koppelvlakken zoals die worden gemaakt in de partnership voor Talking Traffic, tenzij binnen MobilityMoveZ.nl andere afspraken worden gemaakt. Ontwikkelde kennis ten aanzien van deze koppelvlakken wordt ter beschikking gesteld van andere, volgende gebruikers van MobilityMoveZ.nl.

3.2 Reikwijdte en omvang van de aanbesteding

De Provincie besteedt deze samenwerkingsovereenkomst ook aan namens de volgende overheden, die daartoe een volmacht, mandaat en machtiging aan de Provincie hebben verleend of tijdig zullen verlenen:

- de gemeente Eindhoven;
- de gemeente Helmond;
- de gemeente Tilburg;
- de Staat der Nederlanden, ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
- de Staat der Nederlanden, ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

De hier genoemde overheden worden tezamen met de Provincie verder genoemd: de Overheden.

De Overheden zijn (met uitzondering van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid) wegbeheerder. De Overheden treden zelf op als contractpartij en zullen de overeenkomst mede ondertekenen. De Overheden treden tenslotte op als bestuursorgaan, zoals bedoeld in titel 4.2. Subsidies, van de Algemene wet bestuursrecht.

De Overheden zijn voornemens ter uitvoering van de overeenkomst komende 3 à 4 jaar € 4,6 mln. excl. BTW te investeren in nieuwe Mobiliteitstoepassingen in het MobilityMoveZ.nl en de test- en ontwikkel Faciliteiten en personele capaciteit die daarvoor nodig zijn. De middelen van de Overheden zullen in tranches van gemiddeld 1 tot 1,5 mln. per jaar beschikbaar worden gesteld.

In de samenwerkingsovereenkomst wordt het principe van cofinanciering toegepast. Concreet: elke private euro die wordt besteed ten behoeve van het in de praktijk beproeven van nieuwe mobiliteitsconcepten en het onderhouden van MobilityMoveZ.nl zal worden voorzien van een publieke euro. Dit principe geldt ook omgekeerd: elke publieke euro die wordt besteed voor dit doel dient te worden voorzien van een private euro. Het is marktpartijen die deelnemen in de samenwerkingsovereenkomst toegestaan om hun inbreng in (op geld waardeerbare) natura in te brengen.

3.3 Scope van de aanbesteding

Het doel van deze aanbesteding is *het sluiten van een overeenkomst tussen de Overheden en alle geschikte inschrijvers* (marktpartijen) die:

- een geldige; en
- kwalitatief voldoende inschrijving

hebben ingediend.

Nota bene: de samenwerkingsovereenkomst wordt ook door de Overheden onderling gesloten en door alle geschikte inschrijvers *onderling* gesloten.

De overeenkomst krijgt *de vorm van een samenwerkingsovereenkomst*. Het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst leidt tot een beperkte set van afspraken met overzichtelijke risico's, zowel voor de private als de publieke partijen.

Pas na het afsluiten van de samenwerkingsovereenkomst wordt in onderling overleg bepaald wie welke werkzaamheden en diensten onder welke condities verricht. De samenwerkingsovereenkomst schept de mogelijkheid voor de Overheden om voor de uitvoering van het programma op eenvoudige wijze:

- kleine opdrachten of gerichte subsidies te verlenen aan de deelnemende private partijen;
- bij grote opdrachten een separate uitvoeringsovereenkomst te sluiten met private partijen;
- kosten te kunnen betalen van derden of kleine opdrachten te kunnen geven aan derden (bijv. betaling van leges of inzet van verkeersregelaars);
- overeenkomsten te sluiten met derden (klanten) die gebruik willen maken van de faciliteiten.

Bij elke afspraak wordt gezocht naar het meest geëigende instrument.

De Overheden *garanderen geen* omzet aan de marktpartijen die deelnemen in de samenwerkingsovereenkomst..

De opdracht is niet verdeeld in percelen.

3.4 Looptijd en verversing van de samenwerkingsovereenkomst

De samenwerkingsovereenkomst heeft een looptijd van 2 jaar, en gaat in beginsel in op 1 juli 2017. De Provincie heeft de mogelijkheid om de overeenkomst onder gelijkblijvende voorwaarden tweemaal voor de duur van 2 jaar te verlengen.

De Overheden zijn voornemens om de samenwerkingsovereenkomst *regelmatig te verversen*. Bij een gangbare meer-partijen-overeenkomst, waar diverse opdrachtgevers en diverse marktpartijen aan deelnemen, is het niet mogelijk om gedurende de looptijd de samenstelling aan opdrachtgeverzijde te wijzigen en is het niet mogelijk om het aantal marktpartijen uit te breiden. Bovendien is het bij een gesloten overeenkomst met meerdere partijen complex om gedurende de looptijd van de overeenkomst verbeteringen – bijvoorbeeld in het PvE – aan te brengen. Denkbaar is voorts dat wetgeving wordt aangevuld. Bij een verversing van de overeenkomst kunnen deze beperkingen worden gemitigeerd. Zonder verversing zou de gesloten samenwerkingsovereenkomst een ‘star’ instrument blijken te zijn die verdere marktontwikkeling en innovatie zou kunnen belemmeren.

De Overheden wensen op dit terrein juist een dynamische markt te stimuleren waarbij nieuwe marktpartijen – ook het MKB – de kans krijgen om deel te nemen (ook op een later moment) en waarbij alle marktpartijen de kans krijgen om tegen lage transactiekosten proeven te doen en hun diensten aan te tonen. Verder wensen de Overheden dat voortschrijdend functioneel en technisch inzicht in de proeven en dienstverlening kan worden geïncorporeerd.

Om deze redenen wensen de Overheden dat de samenwerkingsovereenkomst, die feitelijk een looptijd heeft van twee jaar (met de mogelijkheid van verlenging), tussentijds regelmatig (bijv. eens per 9-12 maanden) wordt verversd waarbij tijdens elke verversing:

- nieuwe marktpartijen kunnen inschrijven voor de samenwerkingsovereenkomst;
- andere overheden, door het geven van een volmacht, kunnen toetreden tot de samenwerkingsovereenkomst (of juist weer kunnen uittreden, als ze dat willen);
- voortschrijdend inzicht door de Overheden kan worden verwerkt.

De **verversing** wordt telkens vormgegeven **door** het uitschrijven van een **openbare aanbesteding** door de Provincie, mede namens andere overheden. Een verversing wordt voorbereid door een publiek-privaat ontwikkelingsteam. Tot een verversing wordt besloten door de Overheden. Indien nieuwe marktpartijen inschrijven bij een verversing, doorlopen zij de gehele openbare aanbesteding.

De zittende marktpartijen die louter de samenwerkingsovereenkomst wensen voort te zetten zullen dit met zo min mogelijk administratieve lasten kunnen doen. De bestaande samenwerkingsovereenkomst blijft doorlopen voor zover onder de samenwerkingsovereenkomst een uitvoeringsovereenkomst is gesloten. Voor het

overige wordt de oude samenwerkingsovereenkomst beëindigd en vervangen door de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Met het indienen van een inschrijving verklaart de inschrijver onvoorwaardelijk akkoord te gaan met de mogelijkheid van verversing van de samenwerkingsovereenkomst, zoals deze is beschreven in dit beschrijvend document.

4 Procedure

4.1 Algemeen

De Provincie Noord-Brabant doorloopt voor deze aanbesteding een Europese openbare aanbestedingsprocedure. De aanbesteding wordt uitgevoerd conform de Aanbestedingswet 2016. Deze aanbesteding is aangekondigd op www.tenderned.nl en wordt tevens via Tenders Electronic Daily (TED) gepubliceerd. De Provincie laat deze aanbesteding volledig via TenderNed verlopen. Voor meer informatie over het digitaal inschrijven via TenderNed verwijzen wij u naar www.tenderned.nl en naar bijlage D 'in 6 stappen digitaal inschrijven op TenderNed'. Informatie over Tenders Electronic Daily is te vinden op www.ted.europa.eu

Als in dit beschrijvend document merken, octrooien, types of een bepaalde oorsprong is aangeduid, moet u dit lezen met de toevoeging "of daarmee overeenstemmend", tenzij het een weergave/aanduiding van de huidige situatie is.

4.2 Gegevens aanbestedende dienst

Contactgegevens:	
Contactadres: Provincie Noord-Brabant <Inkoop consultant> Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch e-mailadres: aanbestedingen@brabant.nl	Bezoekadres: Provinciehuis Noord-Brabant Brabantlaan 1 5216 TV 's-Hertogenbosch

4.3 Aankondiging

Op(datum) heeft de Provincie een aankondiging van de opdracht verzonden aan www.tenderned.nl, die de aankondiging heeft doorgezonden aan het Bureau voor Officiële Publicaties van de Europese Gemeenschappen. Naam en casnummer van de aanbesteding zijn: samenwerkingsovereenkomst MobilityMoveZ.nl (casnummer aanbesteding).

Vanwege het feit dat aan de marktpartijen met wie een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten subsidie kan worden verleend op basis van een subsidieregeling van de Provincie is deze aanbesteding tevens aangekondigd in het Provinciaal blad van de Provincie.

4.4 Inschrijvingsfase

4.4.1 Nadere inlichtingen over de aanbesteding

Vragen ter verduidelijking van deze aanbesteding kunt u uiterlijk op de in de planning genoemde datum, onder vermelding van kenmerk en naam van de

aanbesteding, stellen via bovengenoemd emailadres. Hierbij maakt u uitsluitend gebruik van de Vraag en Antwoord module van TenderNed.

De Provincie beantwoordt alle vragen schriftelijk in een zgn. nota van inlichtingen. U kunt via www.tenderned.nl kennis nemen van deze nota van inlichtingen. De nota van inlichtingen maakt deel uit van dit beschrijvend document. Vragen die na de uiterste datum voor het stellen van vragen worden ingediend worden in het principe niet in behandeling genomen.

Op deze wijze kunt u ook vragen stellen en suggesties doen ten aanzien van de conceptovereenkomst.

De Provincie bepaalt welke opmerkingen of suggesties zij honoreert. In de zgn. nota van inlichtingen maakt de Provincie bekend of de conceptovereenkomst naar aanleiding van vragen of wijzigingsvoorstellen wordt aangepast.

4.4.2 Opmerkingen naar aanleiding van het beschrijvend document

Dit beschrijvend document is met zorg samengesteld. Als u toch onjuistheden, gebreken of onvolkomenheden in de aanbestedingsprocedure of het beschrijvend document tegenkomt, verzoeken wij u deze direct aan de contactpersoon van de Provincie te melden. Tekortkomingen die na het indienen van de inschrijvingen naar voren komen, kunnen niet aan de Provincie worden tegengeworpen.

Door in te schrijven accepteert u het voorgaande.

4.4.3 Prebidmeeting

Op(datum) vindt een informatiebijeenkomst in het kader van de aanbesteding plaats. Voor .. (datum) kunt u per e-mail aan de Provincie laten weten of u bij de prebidmeeting aanwezig bent.

Tijdens deze bijeenkomst wordt het aanbestedingstraject toegelicht en ingegaan op vooraf schriftelijk ingediende vragen van inschrijvers. U kunt via www.tenderned.nl kennis nemen van het verslag van de prebidmeeting en de vragen en antwoorden. De nota van inlichtingen maakt deel uit van dit beschrijvend document.

4.4.4 Sluitingsdatum indienen inschrijvingen

Uw inschrijving moet uiterlijk op(datum) om uur (tijd) door de Provincie ontvangen zijn.

De Provincie opent direct na het verstrijken van de inschrijftermijn de inschrijvingen. Het proces-verbaal van de opening wordt verstrekt via www.tenderned.nl

De risico's van vertraging tijdens de verzending als gevolg van bijvoorbeeld een onjuiste of onvolledige adressering of een (ver)storing tijdens het uploaden van documenten komen voor rekening van de inschrijver. Wij willen u daarom

adviseren om ruim voor het verstrijken van het sluitingstermijn met het uploaden van uw documenten te beginnen.

4.5 Algemene eisen aan de inschrijving (vormvereisten)

Inschrijvingen die niet voldoen aan de hieronder weergegeven vormvereisten kunnen worden uitgesloten van deelname aan deze aanbesteding.

4.5.1 Taal

Uw inschrijving (en alle verdere communicatie, waaronder de communicatie tijdens de uitvoering van de opdracht) is in het Nederlands of in het Engels. Inschrijvingen in het Nederlands en in het Engels worden gelijk behandeld.

4.5.2 Ondertekening

Uw inschrijving is ondertekend door een of meer personen die bevoegd zijn de inschrijvende onderneming te binden. Uit het handelsregister dient te blijken dat de persoon die tekent daadwerkelijk tekenbevoegd was op het moment van ondertekenen.

In geval van inschrijving door een samenwerkingsverband van ondernemingen moet de inschrijving door alle deelnemers aan het samenwerkingsverband ondertekend worden.

4.5.3 Van toepassing zijnde wettelijke regelingen, richtlijnen en voorwaarden

De marktpartij dient te handelen volgens de uitvoeringsbepalingen van alle van toepassing zijnde wetten, regelingen, verordeningen, besluiten, maatregelen, en voorschriften die door de Rijksoverheid, de provincie, de gemeentelijke overheid en het Waterschap, of door andere daartoe wettelijk aangewezen organen, zijn vastgesteld. Voor zover een activiteit (nog) niet valt onder een wettelijke regeling, handelt de opdrachtnemer met de vereiste zorg voor het milieu.

4.5.4 Indeling van de inschrijving

De door u aan te leveren bestanden levert u volgens de onderstaande bestandsindeling aan. Indien u hiervan afwijkt kunt u worden uitgesloten van verdere deelname.

Tab.nr.	Omschrijving	Naam document
1.	Aanbiedingsbrief waarin wordt aangegeven voor welke activiteit (of activiteiten) binnen Smart Mobility (zie § 2.3.1) de inschrijving geldt.	Brief-NAAM CONSORTIUM.pdf
2.	Uniform Europees Aanbestedingsdocument conform format bijlage 1.	UEA-NAAM CONSORTIUM.pdf
3.	Een beschrijving van de technische bekwaamheid van de inschrijver (inclusief de leden van een eventuele combinatie) betreffende Smart Mobility, maximaal 3 A4.	Technisch-NAAM CONSORTIUM.pdf
4.	Concreet voorstel voor een integraal en testbaar concept van	Concept-NAAM

	maximaal 4 A4.	CONSORTIUM.pdf
5.	Beschrijving van de aangeboden eigen functionaliteiten of faciliteiten ten behoeve van de uitvoering van het concrete en testbare concept met daarbij een beschrijving wat nodig is van andere partijen om het integrale concept te realiseren van maximaal 4 A4.	Functionaliteit-NAAM CONSORTIUM.pdf
6.	Plan voor beheersing van (uitvoerings)risico's van maximaal 2 A4.	Risico's-NAAM CONSORTIUM.pdf

4.5.5 Kosten van de inschrijving

U kunt aan de Provincie geen kosten in rekening brengen voor het uitbrengen van de inschrijving en de daarvoor uit te voeren werkzaamheden.

4.5.6 Indiening van de inschrijving

De provincie laat deze aanbestedingsprocedure volledig via TenderNed verlopen. Dat houdt in dat uw inschrijving voor het sluitingstermijn via TenderNed aangeleverd dient te worden volgens de bestandsnaamindeling uit paragraaf 4.5.4 van dit document. Als er verschil is tussen de inhoud van de volledige inschrijving (Inschrijving.pdf) en de los aan te leveren pdf documenten, is de inhoud van de volledige inschrijving (Inschrijving.pdf) leidend.

Het indienen van een irreële of manipulatieve inschrijving is verboden. Van een manipulatieve Inschrijving kan sprake zijn wanneer – als gevolg van miskennis door de inschrijver van bepaalde aannames van de provincie – de beoordelingssystematiek zo wordt gemanipuleerd dat het daarmee beoogde doel, zoals het innemen van een realistische positie, wordt verstoord.

4.6 Beoordelingsfase

4.6.1 Procedure van beoordelen

De beoordeling van de inschrijvingen door de Provincie vindt in deze volgorde plaats:

- 1 opening van de inschrijvingen en opmaken proces verbaal van opening;
- 2 controle van inschrijving op de vormvereisten;
- 3 toetsing van de geschiktheid van de bedrijven van de inschrijvers aan de uitsluitingsgronden en minimumeisen;
- 4 beoordeling van de inschrijvingen op basis van de gunningscriteria;
- 5 opmaken proces verbaal van gunningen.

4.6.2 Controle van de inschrijving op de vormvereisten

De Provincie controleert de tijdig binnengekomen inschrijvingen eerst op de vormvereisten van paragraaf 2.5. Als een inschrijving niet voldoet aan deze vormvereisten kan de Provincie deze inschrijving uitsluiten van verdere deelname aan de aanbesteding.

Er wordt met nadruk op gewezen dat de inschrijver zelf verantwoordelijk is voor de volledigheid en juistheid van zijn inschrijving. Indien blijkt dat onjuiste en / of onvolledige informatie is verstrekt, kan de inschrijver van verdere deelname worden uitgesloten.

4.6.3 Nadere toelichting

De Provincie kan inschrijver verzoeken om verduidelijking en / of aanvullende gegevens te verstrekken om verstrekte informatie te controleren. Inschrijver moet binnen 10 kalenderdagen aan een dergelijk verzoek voldoen. Indien niet binnen de gestelde termijn de gevraagde gegevens worden verstrekt, dan kan de Provincie besluiten de Inschrijving niet in behandeling te nemen. Ingediende documenten kunnen door de Provincie worden geweigerd als er naar de mening van de Provincie sprake is van onvolledigheid, onjuistheid of niet tijdig indienen.

4.6.4 Beoordeling op de uitsluitingsgronden en minimumeisen

Vervolgens stelt de Provincie vast of:

- op uw bedrijf geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn;
- uw bedrijf voldoet aan de gestelde minimumeisen op het gebied van technische bekwaamheid en economische en financiële draagkracht.

Als op uw bedrijf uitsluitingsgronden van toepassing zijn of als uw bedrijf niet over de benodigde technische bekwaamheid of economische en financiële draagkracht beschikt, dan sluit de Provincie uw inschrijving uit van verdere deelname aan de aanbesteding.

4.6.5 Beoordeling op het gunningscriterium

Daarna onderzoekt de Provincie of uw inschrijving voldoet aan de gestelde eisen. Als uw aanbieding aan één of meer eisen niet voldoet kan uw inschrijving worden afgewezen.

Als u aan de eisen voldoet, wordt uw inschrijving beoordeeld op basis van het gekozen gunningscriterium.

4.6.6 Gunning

De Provincie besluit op basis van de toetsing aan het gunningscriterium met welke inschrijvers zij voornemens is de samenwerkingsovereenkomst te sluiten.

Vervolgens deelt de Provincie aan alle inschrijvers op de aanbesteding de gunningsbeslissingen mee. Mededeling van de gunningsbeslissingen houdt nog geen aanvaarding in van de aanbiedingen van de inschrijvers die voor gunning van de opdracht in aanmerking komen.

De Provincie sluit de samenwerkingsovereenkomst in ieder geval niet eerder dan na verloop van een periode van 20 dagen na de mededeling van de gunningsbeslissingen aan de inschrijvers. Gedurende deze periode kunnen inschrijvers bezwaar maken tegen de gunningsbeslissing, op straffe van niet-ontvankelijkheid of verval van recht daartoe. Dit kan door betekening van een

dagvaarding in kort geding. De Provincie is bevoegd de gunningsbeslissingen te herzien zolang de samenwerkingsovereenkomst niet is gesloten.

4.7 Voorbehoud

De Provincie is niet verplicht de samenwerkingsovereenkomst in het kader van deze aanbesteding te gunnen. Inschrijvers hebben in dat geval geen recht op vergoeding van kosten gemaakt in het kader van of schade ontstaan ten gevolge van deze aanbesteding.

4.8 Meldpunt aanbestedingen

De Provincie doet haar uiterste best om de aanbestedingsprocedure zo zorgvuldig mogelijk te laten verlopen. Naast de mogelijkheid om vragen te stellen tijdens de aanbestedingsprocedure kunnen ondernemers, branche- en belangenorganisaties aan de orde stellen dat een bepaald handelen of nalaten van de Provincie in een concrete aanbesteding in strijd is met wettelijke bepalingen of met andere voorschriften die voor de aanbesteding gelden. Ook kan worden geklaagd over optreden van de Provincie dat inbreuk maakt op een of meer van de voor aanbestedingen geldende beginselen van transparantie, non-discriminatie, gelijke behandeling en proportionaliteit. Klachten over het verloop van de procedure kunnen gesteld worden via meldpuntaanbestedingen@brabant.nl, overeenkomstig de Klachtenregeling aanbesteden Provincie Noord-Brabant 2016.

Het klachtenmeldpunt is een onafhankelijk aanspreekpunt binnen de Provincie dat met een frisse blik de klacht bekijkt en daarover een advies uitbrengt aan de Provincie. Onafhankelijk betekent dat de personen die het klachtenmeldpunt vormen niet direct betrokken zijn (geweest) bij (het opstellen van) de aanbesteding. Het klachtenmeldpunt is alleen voor geschillen over aanbestedingsprocedures waarop de Aanbestedingswet van toepassing is. Het indienen van een klacht zet een aanbestedingsprocedure niet stil, tenzij de Provincie anders beslist.

4.9 Communicatie

Wij verzoeken u alle communicatie over onderhavige aanbesteding via de berichtenmodule op het TenderNed platform te voeren. Dit houdt in dat u alle berichten verstuurt vanuit uw TenderNed account. Ook alle berichtenverkeer vanuit de Provincie Noord-Brabant zal via deze berichtenmodule verlopen. Telefonisch gestelde vragen worden niet in behandeling genomen zonder dat deze door inschrijver schriftelijk c.q. digitaal zijn bevestigd via het TenderNed platform.

De Provincie staat niet toe dat u op andere wijze dan in paragraaf 4.2 beschreven met medewerkers van de Provincie over de aanbesteding communiceert. Beïnvloeding, op welke manier dan ook, van bij de aanbesteding betrokken medewerkers, leidt in beginsel tot uitsluiting van deelname aan de aanbesteding.

4.10 Akkoord met procedurele eisen en inschrijvingseisen

Door inschrijving gaat u akkoord met de gestelde procedurele eisen en de eisen die de Provincie stelt aan de inschrijving.

4.11 Planning van de aanbesteding

Data	Omschrijving
	Aankondiging van de aanbesteding verzonden naar www.tenderned.nl
	Uiterlijke inleverdatum van vragen naar aanleiding van het beschrijvend document
	Informatiebijeenkomst
	Verzending nota van inlichtingen naar aanleiding van de vragen
	Uiterste datum ontvangst inschrijvingen (... uur)
	Mededeling voornemens tot gunning (deze termijn en de volgende termijnen zijn indicatief)
	Gunningsbeslissing
	Verstrijken termijn van 20 dagen na verzending gunningsbeslissing
	Contractering / gunning
	Publicatie gunning

* data zijn indicatief en onder voorbehoud

4.12 TenderNed

4.12.1 Gebruik TenderNed

Mocht u problemen ondervinden in het gebruik van TenderNed dan heeft TenderNed een eigen Servicedesk die u kunt raadplegen. Via de TenderNed Servicedesk kunt u ondersteuning verwachten in het:

- gebruik van de inlog- gegevens
- gebruik van TenderNed;
- oplossen van storing/problemen met betrekking tot TenderNed.

De Servicedesk van TenderNed is te bereiken via telefoonnummer 0800-8363376 of via servicedesk@TenderNed.nl

4.12.2 e-Herkenning

Om een nieuwe onderneming in TenderNed te kunnen registreren is een e-Herkenningsmiddel nodig. De registratie van buitenlandse ondernemingen verloopt nog via TenderNed zelf, omdat e-Herkenning voor hen niet beschikbaar is. Met een e-Herkenningsmiddel is het mogelijk om zowel gebruiker als onderneming in één keer te registreren. TenderNed adviseert ondernemingen tijdig een e-Herkenningsmiddel aan te schaffen, zodat zij geen hinder ondervinden bij deelname aan een aanbesteding. Voor meer informatie over het gebruik van TenderNed met e-Herkenning kunt u terecht bij de Servicedesk van TenderNed.

5 Geschiktheid van het bedrijf van de inschrijver

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk heeft betrekking op de persoonlijke situatie van inschrijver. In artikel 2.86 en 2.87 Aanbestedingswet 2016 staan de door de Provincie te hanteren uitsluitingsgronden opgesomd. In paragraaf 3.2 is aangegeven hoe de Provincie met deze uitsluitingsgronden zal omgaan.

De geschiktheid van inschrijver om gedurende de contractperiode deel te nemen in de samenwerkingsovereenkomst, wordt bepaald aan de hand van minimum eisen ten aanzien van de economische en financiële draagkracht en de technische bekwaamheid.

Inschrijver dient te voldoen aan de door de Provincie gevraagde geschiktheidseisen en de daarbij behorende dan wel gevraagde verklaringen (in de paragrafen 5.3 t/m 5.5). Door rechtsgeldige ondertekening van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (bijlage 1) geeft Inschrijver aan dat hij voldoet aan het gestelde in de paragrafen 5.3 t/m 5.5.

Een inschrijver dient te beschikken over deskundigheid op het gebied van Smart Mobility ten aanzien van tenminste 1 van de volgende, in paragraaf 2.3.1 beschreven, activiteiten:

- Talking traffic
- Vernieuwingen in verkeersmanagement (waaronder Verkeersmanagement as a Service (VaaS)
- Zelfrijdende voertuigen (zowel personen als goederen)
- Car as a sensor
- Zero emission verplaatsing van goederen en personen
- Smart Logistics
- Mobility on Demand, crowd sourced mobiliteitsdiensten

Een inschrijver dient een beschrijving te geven in maximaal 3 A4 van zijn technische bekwaamheid op het gebied van Smart Mobility, waarin voldoende wordt onderbouwd dat de inschrijver deskundig is in en ervaring heeft met de activiteit (of de activiteiten) op het gebied van Smart Mobility die hij in de aanbiedingsbrief heeft genoemd. Zie paragraaf 4.5.4 Indeling van de inschrijving.

Van de inschrijvers met wie de Provincie voornemens is de samenwerkingsovereenkomst te sluiten, zal de Provincie overlegging van de bewijsstukken en/of ondertekende verklaringen kunnen vorderen als voorwaarde voor het definitief sluiten van de samenwerkingsovereenkomst. Indien de betreffende Inschrijver hiertoe niet in staat is, zal de inschrijving ter zijde worden gelegd.

De Provincie kan de door inschrijver in het kader van deze aanbesteding verstrekte informatie op juistheid en volledigheid (laten) controleren. Het onjuist

verstrekken van informatie en / of invullen van de formulieren kan door de Provincie worden aangemerkt als het afleggen van valse verklaring en kan leiden tot uitsluiting van de verdere deelname aan de aanbesteding.

Indien inschrijver niet voldoet aan de geschiktheidseisen en/of uitsluitingsgronden, wordt de inschrijving terzijde gelegd. De betreffende inschrijver komt alsdan niet meer voor het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst in aanmerking.

5.2 Uitsluitingsgronden

De Provincie wenst uitsluitend zaken te doen met ondernemingen waarvan de integriteit vaststaat.

Ten bewijze dat een Inschrijver niet in een of meer van de omstandigheden vermeld in artikel 2.86 en 2.87 van de Aanbestedingswet 2016 verkeert, ontvangt de Provincie van u het rechtsgeldig ondertekende Uniform Europees Aanbestedingsdocument zoals opgenomen als bijlage 1 op grond waarvan kan worden gesteld dat gronden voor uitsluiting niet op de inschrijver van toepassing zijn.

De aanbestedende dienst heeft bij Deel I van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument de gegevens van de aanbesteding en aanbestedende dienst ingevuld. Daarnaast zijn de voor deze opdracht relevante uitsluitingsgronden geselecteerd in Deel III.

De inschrijver dient het formulier in en/of aan te vullen voor Deel II III, IV en VI, en de verklaring te ondertekenen.

Van de inschrijvers met wie de Provincie voornemens is de samenwerkingsovereenkomst te sluiten, kan de Provincie overlegging van bewijsstukken, als bedoeld in artikel 2.89 van de Aanbestedingswet 2016, met betrekking tot de omstandigheden zoals bedoeld in artikel 2.86 en 2.87 van de Aanbestedingswet 2016 vorderen. (zie paragraaf 5.1). De bewijsstukken dienen binnen 6 werkdagen na het verzoek daartoe aangeleverd te worden.

Bewijsstukken betreffende Uitsluitingsgronden:

- Verklaring Belastingdienst;
- Uittreksel van de Kamer van Koophandel.

De verklaring belastingdienst en het uittreksel van de Kamer van Koophandel mogen niet ouder zijn dan 6 maanden op het moment van sluitingsdatum van de Inschrijvingen.

Inschrijving door een combinatie en inzet van onderaannemers:

Indien wordt ingeschreven als combinatie dient ieder lid van die combinatie te voldoen aan de voorschriften m.b.t. de uitsluitingsgronden en de daarbij behorend Uniform Europees Aanbestedingsdocument in deze paragraaf.

Indien inschrijver een beroep doet op een onderaannemer voor het voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van financieel/economische draagkracht, dan wel technische en beroepsbekwaamheid dan dient deze onderaannemer eveneens te voldoen aan de voorschriften m.b.t. de uitsluitingsgronden en het daarbij behorende Uniform Europees Aanbestedingsdocument in deze paragraaf.

5.3 Financiële en Economische draagkracht van Inschrijver

5.3.1 Financiële en Economische draagkracht

Zie Uniform Europees Aanbestedingsdocument.

5.4 Technische bekwaamheid

De technische bekwaamheid van inschrijvers kan worden aangetoond aan de hand van: referenties en kwaliteitszorg- en borging.

5.4.1 De beschrijving

Een inschrijver dient in een beschrijving van maximaal 3 A4 zijn technische bekwaamheid op het gebied van Smart Mobility voldoende te onderbouwen dat de inschrijver deskundig is in en ervaring heeft met het onderdeel (of de onderdelen) op het gebied van Smart Mobility die hij in de aanbestedingsbrief heeft genoemd.

5.4.2 Referenties

Een inschrijver mag referenties bijvoegen waarmee de onderbouwing van zijn technische bekwaamheid op het gebied van Smart Mobility wordt gescreend. Door rechtsgeldige ondertekening van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument toont inschrijver voorts dat hij aan de geschiktheidseisen op het punt van de technische bekwaamheid voldoet.

De referenties dienen gedurende de afgelopen vijf jaren te zijn verricht/uitgevoerd (terug te rekenen vanaf sluitingsdatum van inschrijving). De gevraagde referentieprojecten behoeven niet naar aard, hoeveelheid of omvang en het doel van de uitgevraagde samenwerking gelijk te zijn, maar wel op onderdelen van de samenwerking vergelijkbaar. Meer in het bijzonder dient de betreffende technische bekwaamheid wel direct uit aangeleverde referenties te herleiden zijn. Een referentieopdracht behoeft niet afgerond te zijn, mits deze referentieopdracht minimaal 1 jaar in uitvoering is.

5.4.3 Kwaliteitszorg en -borging

Door rechtsgeldige ondertekening van het Uniform Europees Aanbestedingsdocument voldoet Inschrijver aan de eis om over een kwaliteitsborgingsysteem te beschikken.

5.5 Geschiktheid en beroep op derden

Inschrijvers kunnen zich voor het aantonen van hun financiële en economische draagkracht en/of technische bekwaamheid (onder paragraaf 5.3 en 5.4),

beroepen op de bekwaamheid en de referenties van een derde (lid van een combinatie, onderaannemer(s) en of groepsmaatschappijen). Indien dit van toepassing is op de situatie van de inschrijver, dient Inschrijver dit aan te geven op het Uniform Europees Aanbestedingsdocument bij Deel II / C (bijlage I).

6 Gunning

6.1 Eisen ten aanzien van de samenwerking

U baseert uw inschrijving op de voorwaarden, specificaties en beschrijvingen zoals opgenomen in dit beschrijvend document. Alle eerder in dit verband aangeboden documenten en gemaakte afspraken komen hiermee te vervallen. U gaat in op alle in het Programma van Eisen (bijlage 4) opgenomen eisen die de Provincie heeft geformuleerd. Eisen worden als volgt weergegeven:

nummer (e): dit is een eis. De door u aangeboden prestatie moet aan de eis voldoen om voor het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst in aanmerking te komen. Het voldoen aan de eis geeft u aan met een V in het als bijlage 4 opgenomen Programma van Eisen. Als u niet voldoet aan een of meer eisen leidt dit tot uitsluiting van uw inschrijving van verdere beoordeling.

6.2 Commitment ten aanzien van de samenwerkingsovereenkomst

Door in te schrijven verklaart de inschrijver akkoord te gaan met de tekst van de bijgevoegde concept samenwerkingsovereenkomst (bijlage 3).

6.3 Beoordeling van de inschrijving aan de hand van het gunningscriterium

De Provincie wijst erop dat in deze aanbesteding in beginsel *alle inschrijvingen* van inschrijvers *het voornemen tot gunning zullen ontvangen* waarop:

- geen uitsluitingsgronden van toepassing zijn;
- die voldoen aan de geschiktheidseisen;
- die voldoen aan het PvE;
- die voldoen aan de eisen ten aanzien van geld en/of natura
- die voldoen aan de overige in de aanbesteding gestelde eisen; en
- op wie het gunningscriterium economisch meest voordelige inschrijving van toepassing is. De economisch meest voordelige inschrijvingen worden vastgesteld op basis van het criterium 'beste prijs-kwaliteitsverhouding' (BPKV). Dit criterium wordt als volgt toegepast: **alle** inschrijvingen die naar het oordeel van de Provincie van voldoende kwaliteit zijn hebben de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Kortom er wordt in deze aanbesteding niet gerankt.

Het gunningscriterium BPKV is als volgt uitgewerkt in subgunningscriteria.

Criterion	Aandachtspunten
De kwaliteit van het ingediende concrete en testbare concept als bijdrage aan de opgaven genoemd in paragraaf 1.5	Positief wordt gewaardeerd: <ul style="list-style-type: none">-doelbereik-continueerbaarheid-opschaalbaarheid-duurzaamheid-beperkttheid benodigde

Criterium	Aandachtspunten
	overheidsfinanciering
De integraliteit van het concept met inachtneming van de gehele mobiliteitsketen	<p>Positief worden voorstellen gewaardeerd die:</p> <ul style="list-style-type: none"> -zich bevinden in de pre-deploymentfase (TRL 1 t/m TRL 7)³; -onderdeel zijn van een bredere waardeketen en gericht op integratie; -gebruik maken van de backbone Talking Traffic die in het gebied inzetbaar kan zijn voor testen en proeven. <p>Een solitaire deeloplossing wordt negatief gewaardeerd.</p>
De bijdrage die het concept levert aan het oplossen van een vorm van systeemfalen, overheidsfalen of marktfalen	<p>Positief worden gewaardeerd worden voorstellen die bijdragen aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> -vraaggestuurde mobiliteitsdiensten; -oplossingen voor de first en last mile problematiek; -zero emissie zelfsturend vervoer als onderdeel van de mix aan diensten; -comfort voor gebruikers; -een geloofwaardig, flexibel alternatief voor gewoontegebruik van de auto of verplicht gebruik van auto bij gebrek aan alternatieven; -vermindering van het ruimtegebruik naar 2 m² per persoon of minder; -prioriteitsverlening op de toegangen en voorzieningen in en rond de stad.
Kwaliteit van de eigen inbreng in de benodigde functionaliteiten en faciliteiten ter uitvoering van het concreet en testbare concept en samenwerking in de keten van mobiliteit	<p>Positief wordt gewaardeerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> -eigen inbreng in euro's; -eigen inbreng in natura; -openheid ten aanzien van inbreng intellectueel eigendom; -Samenwerkingsbereidheid met andere Marktpartijen.
De uitvoerbaarheid en beheersbaarheid van het concrete en testbare concept	<p>Positief wordt gewaardeerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> -hoe concreter, hoe beter; -opschaalbaarheid; -bepaalde risico's en professionele risicobeheersing; -zo veel mogelijk gebruik van eigen resources (onafhankelijkheid van

³ TRL = Technology Readiness Level

Criterium	Aandachtspunten
	overheidssystemen).

De beoordeling wordt verricht door een deskundige commissie.
 De beoordelingscommissie is multidisciplinair samengesteld. De commissie bestaat uit ervaringsdeskundigen van de Overheden.
 De beoordeling geschiedt op basis van expert judgement.

De inhoudelijke beoordeling van de inschrijvingen vindt primair individueel plaats door de leden van de beoordelingscommissie.

De leden van de beoordelingscommissie geven individueel een oordeel over de kwaliteit van de aangeboden documenten. De leden van de beoordelingscommissie geven individueel per subgunningscriterium en met in achtname van de aandachtspunten een heel cijfer van 1 t/m 5, waarbij

5 = uitstekend

4 = goed

3 = voldoende

2 = matig

1 = onvoldoende

en voorzien elk punt van kort commentaar aan de hand van de aandachtspunten. De beoordeling is absoluut en zodoende niet relatief. De punttoekenning wordt niet uitgesplitst naar het niveau van de aandachtspunten.

6.4 Consensusmeeting van de beoordelingscommissie

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

In de consensusmeeting wordt vervolgens na een ampele gedachtewisseling van de beoordelingscommissie per inschrijving en per criterium met in achtname van de aandachtspunten per criterium gemotiveerd een cijfer van 1 tot 5 gegeven, waarbij – anders dan bij de individuele beoordeling – afgerond wordt op één decimaal.

De beoordelingscommissie kent elk punt in unanimitie toe. Bij een verschil van mening binnen de commissie over de toekenning van een punt wordt de gedachtewisseling voortgezet totdat unanimitie is bereikt.

Voor elk subgunningscriterium dient de beoordeling tenminste 3 (voldoende) te zijn.

Er vindt geen score per aandachtspunt plaats.

7 Juridische voorwaarden en hoofdlijnen van de samenwerkingsovereenkomst

7.1 Juridische voorwaarden

U dient zonder voorbehoud in te stemmen met de in dit beschrijvend document opgenomen overeenkomst en algemene voorwaarden. Als u vragen heeft over de voorgelegde overeenkomst, dan wel zwaarwegende bezwaren heeft tegen bepaalde contractvoorwaarden kunt u dit met gebruikmaking van het in paragraaf 4.4.1 genoemde vragenformulier (bijlage 5) uiterlijk voor (datum) aan de Provincie kenbaar maken. U voorziet dit van een wijzigingsvoorstel op de betreffende contractvoorwaarden. Wijzigingsvoorstellen ten aanzien van de algemene voorwaarden zijn niet toegestaan.

De Provincie zal alle opmerkingen integraal beoordelen en naar eigen inzicht bepalen welke opmerkingen worden gehonoreerd. De Provincie stelt uiterlijk (datum) de definitieve samenwerkingsovereenkomst ter beschikking, waarmee u zonder voorbehoud akkoord dient te gaan. Als u niet akkoord wenst te gaan met de definitieve samenwerkingsovereenkomst betekent dat uitsluiting van verdere deelname in deze aanbesteding.

Door het indienen van uw inschrijving geeft u expliciet aan dat u instemt met de concept samenwerkingsovereenkomst en de algemene voorwaarden diensten/leveringen Provincie Noord-Brabant.

7.2 De hoofdlijnen van de samenwerkingsovereenkomst

A. Algemeen

A.1 Doelstelling van MobilityMoveZ.nl

MobilityMoveZ.nl heeft tot doel: het beproeven van concepten van Smart Mobility in de keten van de samenwerking van overheid en marktpartijen (ook onderling).

A.2 Concepten beproeven en testen door Partijen en door derden

- Partijen gaan zelf (samen) concepten beproeven en testen doen.
- Derden mogen op basis van marktconforme afspraken concepten beproeven en testen doen.

B. Organisatiestructuur

Hierin worden de organen binnen de samenwerking en de wijze van de besluitvorming in de samenwerking vastgelegd.

C. Voldoen aan het pve en voorkomen van negatieve effecten

C.1 Voldoen aan het PvE

- Het beproeven van een concept dient te voldoen aan het PvE. (Voorbeeld: de (verkeers)veiligheid mag niet in het geding zijn.)

- Indien het PvE wordt geschonden kan het Programmabureau de betreffende activiteiten geheel of gedeeltelijk stop (laten) zetten.

C.2 Voorkomen en beheersen van negatieve effecten

- In de uitvoering van het beproeven van een concept of het doen van een proef dienen negatieve effecten voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid voorkomen en beheerst te worden.
- Het Programmabureau zal elke beproeving en test monitoren, zowel op de resultaten als op eventuele negatieve effecten.
- Indien sprake is van ongewenste negatieve effecten kan het Programmabureau de activiteiten in het kader van het beproeven van het concept en/of het doen van de proef geheel of gedeeltelijk stop (laten) zetten.

D. Financiële samenwerking

D.1 Principes van de financiële samenwerking

- Een publieke euro voor een private euro is de hoofdregel voor de financiële samenwerking.
- Het totale budget wordt door de Stuurgroep ingedeeld in 'tranches' per jaar.

D.2 Bijdragen van de marktpartijen

De Marktpartijen leveren hun financiële bijdrage in euro's en/of in natura.

D.3 Bijdragen van de overheden

De Overheden leveren hun financiële bijdragen in euro's en/of in natura.

D.4 Besteding van middelen, subsidies en opdrachten

- De Provincie beheert het gezamenlijke budget binnen de kaders van de samenwerkingsovereenkomst.
- Namens de Provincie verricht het Programmabureau de administratie.
- De Provincie kan kosten vergoeden van derden of opdrachten geven aan derden.
- De Provincie kan subsidie verlenen aan een Marktpartij.
- De Provincie kan een Marktpartij een opdracht verlenen.
- De Provincie kan met een Marktpartij een meerjarige uitvoeringsovereenkomst sluiten.
- Een andere Overheid kan zelfstandig aan een Marktpartij een subsidie verlenen of een opdracht verlenen.

E. Inwerkingtreding, looptijd, periodieke verversing en beëindiging

E.1 Inwerkingtreding en looptijd

De samenwerkingsovereenkomst heeft een looptijd tot 1 juli 2019. Vanaf 1 juli 2019 kan deze overeenkomst twee maal worden verlengd met een looptijd van twee jaar.

E.2 Verversing

- Partijen hebben het voornemen om de samenwerkingsovereenkomst periodiek te verversen, waarbij aan overheidszijde andere overheden kunnen toetreden tot de nieuwe samenwerkingsovereenkomst en waarbij aan de zijde van de Marktpartijen andere private partijen kunnen inschrijven.
- De Overheden zullen de samenwerkingsovereenkomst verversen door middel van het uitschrijven van een Europese openbare aanbesteding door de Overheden.

E.3 Beëindiging

PM.

8 Overige zaken

8.1 Intellectueel eigendom

PM.

8.2 Interoperabiliteit van diensten

PM.

8.3 Dubbele publieke financiering is niet toegestaan

PM.

8.4 Geschillen.

PM.

8.5 Bijlagen

1. Uniform Europees Aanbestedingsdocument
2. Algemene inkoopvoorwaarden diensten van de Provincie Noord-Brabant
3. PM Concept samenwerkingsovereenkomst MobilityMoveZ.nl
4. PM Programma van Eisen MobilityMoveZ.nl
5. Vragenformulier