



Gemeente
Amsterdam

Inschrijvingsleidraad Prijsvraag MaaS Zuidas

Minicompetitie o.b.v. Prijsvraag

Contract AI 2018-0065 Prijsvraag minicompetitie MaaS Zuidas

Gemeente Amsterdam is partner in





Inhoud

1.	Voorwoord	4
2.	Inleiding	5
2.1	Hoe werkt deze Prijsvraag?	5
2.2	Bereikbaarheidsuitdaging Amsterdam en Zuidas	6
2.3	De aanbesteder en opdrachtgever	7
2.4	Partners	8
2.5	Aanbestedingsdocumenten	8
3.	Context	9
3.1	Context bereikbaarheidsopgave Amsterdam	9
3.2	Bereikbaarheidsopgave Zuidas: springplank voor de regio	10
4.	Opdrachtbeschrijving	13
4.1	Doel van de Prijsvraag	13
4.2	Opzet van deze Prijsvraag	17
5.	Uitgangspunten voor indiening van een voorstel	21
5.1	Uitgangspunten	21
5.2	Inschrijvingsdocumenten	24
6.	Aanbestedingsprocedure	27
6.1	Algemene informatie	27
6.2	Correspondentie	27
6.3	Vragen	27
6.4	Methode voor beoordeling Inschrijvingen	28
6.5	Planning	29
6.6	Vertrouwelijkheid van de Inschrijving	31
6.7	Overige voorwaarden	31
6.8	Klachten over de aanbestedingsprocedure	33
6.9	Inschrijving	33
7.	Beoordeling en Beoordelingscriteria	34
7.1	Beoordelingsproces	34
7.2	Beoordelingskader ronde 1	34
7.3	Beoordelingskader ronde 2	35
8.	Procedure onderhandelingen en contractvorming	36
8.1	Vorm van het contract	36
8.2	De scope van de onderhandelingen en de te sluiten Nadere Overeenkomst	36
8.3	De spelregels van de onderhandeling	37
8.4	Contractvormingstermijn	37
9.	Begrippenkader	38
	Bijlage 1: Programma van Eisen	41
	Bijlage 2: Concept Nadere Overeenkomst	53

1. Voorwoord

Met de Prijsvraag MaaS Zuidas bieden de Gemeente Amsterdam en haar partners (Vervoerregio Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de betrokken Werkgevers) de ideale omstandigheden aan potentiële MaaS Dienstverleners om een MaaS-dienst neer te zetten die snel regionaal en landelijk opschaaft en een brede waaier aan doelgroepen kan bedienen. Uw Inschrijving dient zowel tegemoet te komen aan de doelstellingen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als bedoeld in de Raamovereenkomst MaaS, als de lokale doelstellingen van de regio als bedoeld in deze nadere uitvraag. We gebruiken de Zuidas en de werkgevers en werknemers die daar aanwezig zijn en open staan voor innovatieve mobiliteitsdiensten alsmede de aanstaande verkeershinder als springplank voor de lancering van een ambitieuze MaaS-dienst. Deze dienst moet zo snel mogelijk (landelijk) op kunnen schalen binnen de gemeenschappelijke Raamovereenkomst Maas en een blijvende positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid, toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en leefbaarheid van Amsterdam, de regio en ver daarbuiten.

We zoeken nadrukkelijk naar een MaaS Dienstverlener die vanuit ondernemingszin samen met ons en onze publieke en private partners wil investeren om de marktpotentie, die binnen en buiten Zuidas, Amsterdam en de regio aanwezig is, te benutten. We zoeken een MaaS Dienstverlener die met een uitstekende, klantgerichte dienst meerwaarde kan bieden aan de maatschappij als geheel, aan werkgevers, werknemers, bewoners, bezoekers en anderen. Wij zoeken een Maas Dienstverlener, die na een initieel steuntje in de rug op eigen kracht kan doorgroeien tot een nieuwe standaard in mobiliteit binnen en buiten Nederland. De Prijsvraag is dan ook opgesteld om zoveel mogelijk de ruimte te bieden aan de inzichten en creativiteit van ondernemers om zelf met realistische voorstellen te komen en op die manier invulling te geven aan onze gezamenlijke ambitie. Wij vragen om een visie op de mobiliteit van de toekomst, om een reëel plan om daar, in samenwerking met de Gemeente en haar partners, toe te komen, inclusief de bedrijfsmatige onderbouwing van dat plan en de wijze waarop klanten aangetrokken, bediend en behouden zullen worden. Dit alles binnen de gezamenlijke randvoorwaarden van de Raamovereenkomst met het oog op de bereikbaarheidsdoelstellingen van de regio, zoals deze verder in deze Leidraad zullen worden omschreven.

Deze Prijsvraag is dus alles behalve de traditionele inkoop van een mobiliteitsdienst, gericht op louter spitsmijdingen of CO₂-reductie voor een korte periode, die daarna ophoudt te bestaan omdat de publieke bijdrage stopt. Deze Prijsvraag moet worden gezien als een investeringsbijdrage in cash en/of in kind voor de ondernemer met het beste plan, waarbij Inschrijvingen vanuit een investeerdersperspectief zullen worden beoordeeld. Bent u als MaaS Dienstverlener bereid om ook zelf in uw MaaS-dienst te investeren? Dan zien we uw Inschrijving graag tegemoet.

2. Inleiding

2.1 Hoe werkt deze Prijsvraag?

Onderdeel van een landelijk MaaS-programma

Deze aanbesteding is een nadere uitvraag op de aanbestede Raamovereenkomst MaaS van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en deelnemende Regio's. Alle eisen die worden gesteld binnen de Raamovereenkomst gelden onverkort ook voor deze aanbesteding. Om in te kunnen schrijven op de Prijsvraag MaaS Zuidas dienen geïnteresseerde MaaS Dienstverleners te zijn toegetreden tot bovengenoemde Raamovereenkomst.

Alle pilotprojecten hebben een landelijk karakter met een regionale kern. De regionale kern bij ieder pilotproject is van belang omdat er door de zeven verschillende regio's veel voorwerk is verricht om de op te zetten MaaS-dienst een vliegende start te geven, door scherp de regionale behoeften en ambities in beeld te brengen en draagvlak te organiseren. Bewust is hierbij gekozen voor een verscheidenheid in opzet; van doelgroepenvervoer tot internationaal openbaar vervoer en van werkgeversaanpak tot de bereikbaarheidsproblematiek van luchthavens. Dit biedt Inschrijvers de mogelijkheid om selectief te werk te gaan.

Het landelijke karakter is enerzijds van wezensbelang vanwege de massa die voor de MaaSexploitanten noodzakelijk is om tot een volwassen businesscase te komen. Er wordt bij alle pilots grote waarde gehecht aan een zelfstandige rol van de MaaS Dienstverlener. Uit gesprekken met potentiële Inschrijvers is naar voren gekomen dat voor een commercieel rendabele exploitatie tussen de 50.000 en 100.000 deelnemers nodig zijn. Die zijn (uitzonderingen daar gelaten) moeilijk binnen drie jaar te vinden in één regio en vereist dus landelijke opschaling. Anderzijds is landelijke opschaling noodzakelijk vanuit de optiek van gebruikersgemak; een reiziger is eerder geneigd om gebruik te maken van een MaaS-dienst die niet alleen regionaal, maar ook landelijk toepasbaar is. Het mes snijdt dus aan twee kanten.

Wat dit betekent, is dat de samenwerkende overheden voor alle zeven regionale MaaSpilotprojecten, waaronder MaaS Zuidas, als uitgangspunt hanteren dat MaaS Dienstverleners door middel van hun Inschrijving duidelijk zichtbaar maken niet alleen een regionale oplossing te hebben, maar dat ook zo snel mogelijk wordt toegewerkt naar landelijke opschaling.

Werkwijze en doelstelling prijsvraagssystematiek

Met deze Prijsvraag hopen de samenwerkende overheden en werkgevers innovatie op het vlak van mobiliteit te versnellen. Als samenwerkende overheden helpen wij hierbij ondernemers bij het afdekken van een mogelijke initiële onrendabele top aan de start van de ontwikkeling van hun MaaS-dienst. We beoordelen Inschrijvingen daarom (naast de beoogde maatschappelijke effecten, zoals duurzaamheid en samenwerking) dan ook zwaar op ondernemingszin (klantgerichtheid, schaalbaarheid, kwaliteit van de dienst). Er wordt bij een Prijsvraag meer vrijheid gegeven aan marktpartijen om te komen met een oplossing voor het geschetste probleem, dan bij een meer traditionele aanbestedingsvorm waarin de inhoud van de oplossing wordt voorgeschreven in een door de aanbestedende dienst uitgewerkt bestek/specificatie. Het PvE in deze aanbesteding geeft slechts de minimale eisen aan, waaraan uw aangedragen oplossing op zijn minst aan dient te voldoen. Inschrijvingen die niet tegemoetkomen aan deze minimale eisen, zullen terzijde worden gelegd en verder niet in beoordeling worden genomen. Uiteraard gelden onverkort de eisen van de Raamovereenkomst die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (mede namens de regio's) is aanbesteed. U dient in uw Inschrijving helder aan te geven wanneer u aan deze eisen gaat voldoen.

In deze aanbesteding staat het probleem centraal, zonder dat de oplossingsrichting vooraf wordt voorgeschreven, behoudens de minimale eisen. Door deze vorm worden Inschrijvers maximaal uitgedaagd om hun eigen kennis, ervaring en slagkracht te vertalen naar een ontwerp voor een MaaS-dienst.

Uw Inschrijving vormt daarmee de basis voor een contract (Nadere Overeenkomst), waarover met de inschrijvende Partijen zal worden onderhandeld conform de ranking van de Jury. Het contract wordt dus opgesteld op basis van het aanbod dat een Inschrijver op basis van deze aanbestedingsstukken doet, inclusief de door Inschrijver beoogde mijlpalen en de benodigde publieke bijdrage daarvoor. Het te sluiten contract is daarmee een samenstelling van uw Inschrijving gecombineerd met de aanbestedingsstukken. De aanbestedingsstukken die nu voor u liggen, beschrijven de specifieke vraag van de samenwerkende Partijen waarop u gevraagd wordt een Inschrijving te doen. De verschillende documenten hebben daarbij verschillende functies:

1. De **Leidraad** (dit document) is de plaats waarin de uitdagingen en problemen, wensen en ambities van de overheid en partners in de aanbesteding zijn geschetst. Hierin staat dus, naast het proces van de aanbesteding, inhoudelijk beschreven wat wij zoeken. Het is aan Inschrijvers om hierop een antwoord te formuleren door middel van hun Inschrijving. De beoordelingscriteria geven de aspecten aan waarop de meerwaarde van uw Inschrijving bovenop de minimale gevraagde eisen zal worden beoordeeld.
2. Het **PvE** formuleert de minimale eisen (knock-out criteria) waaraan uw Inschrijving dient te voldoen. Als uw Inschrijving niet aan deze eisen voldoet, zal uw Inschrijving niet in beoordeling worden genomen en terzijde worden gelegd.
3. De *Inschrijving* van de Inschrijver betreft het aanbod op de door de gezamenlijke publieke partners geformuleerde vraag. Dit aanbod bepaalt mede de inhoud van het onderhandelingstraject waartoe de aanbestedende dienst na vaststelling van de ranking door de Jury kan besluiten. De Inschrijver biedt zijn eigen ontwikkelpad met bijbehorende mijlpalen aan. Het ontwikkelpad zoals de Inschrijver dit onvoorwaardelijk in zijn Inschrijving aanbiedt, is geen vrijblijvende suggestie, maar het uitgangspunt voor de Nadere Overeenkomst.
4. De **Nadere Overeenkomst** is het contract tussen Gemeente en Inschrijver zoals dat zal gaan gelden op het moment dat een Inschrijver en de Gemeente over de inhoud daarvan overeenstemming bereiken. Het document dat is bijgevoegd als bijlage 2 is niet een vrijblijvend model, maar een 'boiler plate' welke verder dient te worden uitgewerkt naar aanleiding van de Inschrijving van de bewuste ondernemer. In de overeenkomst staan onderdelen aangegeven die niet-onderhandelbaar zijn en die Inschrijver onvoorwaardelijk accepteert met het doen van een Inschrijving. Eenmaal gesloten is deze Nadere Overeenkomst geen vrijblijvend document. Op de door de Inschrijver voorgestelde deliverables, zal strak worden gestuurd in voortgangsgesprekken tussen de MaaS Dienstverlener en de Gemeente, een en ander conform de inhoud van het document.

2.2 Bereikbaarheidsuitdaging Amsterdam en Zuidas

De regio Amsterdam is de afgelopen jaren fors gegroeid. Deze groei zet de komende jaren naar verwachting onverminderd voort, met een voorziene groei van circa 150.000 extra woningen in de stad tussen nu en 2040 en een zelfde groei buiten Amsterdam in de Metropoolregio. Ook de Zuidas, als belangrijkste internationale kantorenlocatie van de regio, is de afgelopen jaren snel gegroeid. Die groei kent een keerzijde in de vorm van een toenemende druk op de infrastructuur, en bij ongewijzigd reisgedrag van inwoners, forensen en bezoekers ook een fors toenemende verkeershinder. Om de groeiende reizigersstromen op lange termijn te kunnen accommoderen is in 2018 gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor het project Zuidasdok, waarbij de A10-zuid wordt verbreed en deels ondertunneld en Station Zuid fors wordt uitgebreid. Vanaf 2020 zullen deze werkzaamheden tot merkbare verkeershinder op de weg en op de trein- en metrosporen leiden. Dat biedt tegelijkertijd een uitdaging én een kans. Enerzijds zullen we automobilisten moeten verleiden om op een andere manier hun reis in te vullen. Anderzijds biedt de lange looptijd van het project Zuidasdok (circa tien jaar) kansen om de noodzakelijke gedragsverandering structureel te maken.

Mobility as a Service als bijdrage aan een bereikbare regio

De Gemeente Amsterdam en grote werkgevers in en om Zuidas zien Mobility as a Service (MaaS) als kans om de verkeersdruk beter te spreiden, doordat MaaS, reizigers op een meer toegankelijke en laagdrempelige manier toegang kan bieden tot het voor hen op dat moment meest aantrekkelijke vervoermiddel.

De definitie van MaaS die wij hanteren is als volgt: *'Het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden, via een digitaal platform (bijv. mobiele app) met real-time informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.'*

MaaS moet reizigers de mogelijkheid bieden tot het plannen, boeken, reizen, aanpassen en betalen van de reis, waarbij de reiziger optimaal wordt ondersteund, er rekening wordt gehouden met zijn of haar voorkeuren en de financiële transacties op een uniforme manier worden afgehandeld. MaaS moet door zijn functionaliteiten bijdragen aan drie maatschappelijke doelstellingen:

1. een bereikbare stad en regio, waarin inwoners, forensen en bezoekers de voor hen meest optimale keuzes maken en daardoor zorgen voor een betere spreiding van reizigers over tijd, plaats en vervoermiddel;
2. een verduurzaming van mobiliteit en verhoging van de vitaliteit, doordat reizigers worden gestimuleerd om duurzamere, uitstootvrije en actievere vormen van mobiliteit te kiezen;
3. een leefbare stad en regio, door een vermindering van ruimtegebruik door stilstaande en rijdende auto's.

Zuidas als springplank voor de regio

De Gemeente Amsterdam ziet de Zuidas als een ideale springplank voor het ontwikkelen en breder binnen de regio (en daarbuiten) uitrollen van MaaS. Diverse grote werkgevers in Zuidas zoeken naar manieren om hun personeel duurzamer en vitaler van en naar kantoor te laten reizen, op een manier die leidt tot een hogere tevredenheid over de reis en die zorgt voor een beter bereikbare Zuidas.

De Gemeente wil met deze aanbesteding de innovatie op het gebied van MaaS versnellen om zodoende een alternatief voor het gebruik en bezit van de eigen auto te realiseren ten behoeve van inwoners, bezoekers en forensen. De Zuidas telt momenteel circa 40.000 werknemers, waarvan circa de helft wordt vertegenwoordigd door bedrijven die de Samenwerkingsovereenkomst hebben ondertekend met de Gemeente Amsterdam (zie bijlage 4). Werkgevers verklaren hierin als afnemer van een door de Gemeente aan te besteden MaaS-dienst te zullen optreden (mits deze voldoet aan hun eisen en wensen). Dat biedt geïnteresseerde MaaS-aanbieders toegang tot een potentieel klantenbestand dat voldoende schaal en concentratie kent om een regionaal en landelijk schaalbare MaaS-dienst te ontwikkelen. Het is de ambitie van de Gemeente Amsterdam dat deze opschaling zo spoedig mogelijk plaatsvindt, zowel geografisch als qua doelgroep.

2.3 De aanbesteder en opdrachtgever

De aanbesteder in deze aanbesteding is, namens het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Amsterdam, het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam, vertegenwoordigd door de directeur van het Ingenieursbureau, Weesperstraat 430-432, 1018 DN te Amsterdam.

Opdrachtgever binnen de Gemeente Amsterdam voor de eventueel te sluiten samenwerkingsovereenkomst naar aanleiding van deze aanbesteding is de directie Zuidas van de Gemeente Amsterdam, vertegenwoordigd door de directeur Zuidas, David van Traa.



Diverse werkgevers in Zuidas en daarbuiten (en/of hun werknemers) kunnen als betalende klant optreden. De Gemeente Amsterdam onderzoekt momenteel de mogelijkheden om afnemer c.q. betalende klant van de MaaS-dienst te zijn. Zie, voor een overzicht van de tot nu toe gecommitteerde werkgevers, de op 15 maart 2018 getekende Samenwerkingsovereenkomst (bijlage 4).

2.4 Partners

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de zeven betrokken decentrale overheden vervullen gezamenlijk het opdrachtgeverschap voor de overkoepelende Raamovereenkomst MaaS. De Vervoerregio Amsterdam is cofinancier van de Prijsvraag en medeopdrachtgever voor de overkoepelende MaaS-ambities binnen de Metropoolregio Amsterdam. De Gemeente Amsterdam is daarnaast omwille van deze aanbesteding een publiek-private samenwerking aangegaan met diverse werkgevers in Zuidas. De partijen zien het belang van de ontwikkeling van MaaS-diensten en willen deze enerzijds versnellen en anderzijds de juiste lessen trekken uit de ontwikkeling hiervan.

2.5 Aanbestedingsdocumenten

Bij de uitnodiging tot Inschrijving behoren de volgende aanbestedingsdocumenten:

Bijlage	Titel
	Leidraad *
1	Programma van Eisen (PvE) *
2	Concept Nadere Overeenkomst *
3a en 3b	Inschrijvingsbiljet voor ronde 1 en 2 *
4	Samenwerkingsovereenkomst werkgevers
5	Herkomst werknemers Zuidas
6a en 6b	Mobiliteitsonderzoeken Zuidas 2016/2018
7	Fietsbelevingsonderzoek
8	Doelgroepen- en drijfverenonderzoek
9	Overzicht maatregelen Zuidas Bereikbaar
10a en 10b	Nota van Inlichtingen (2x) *

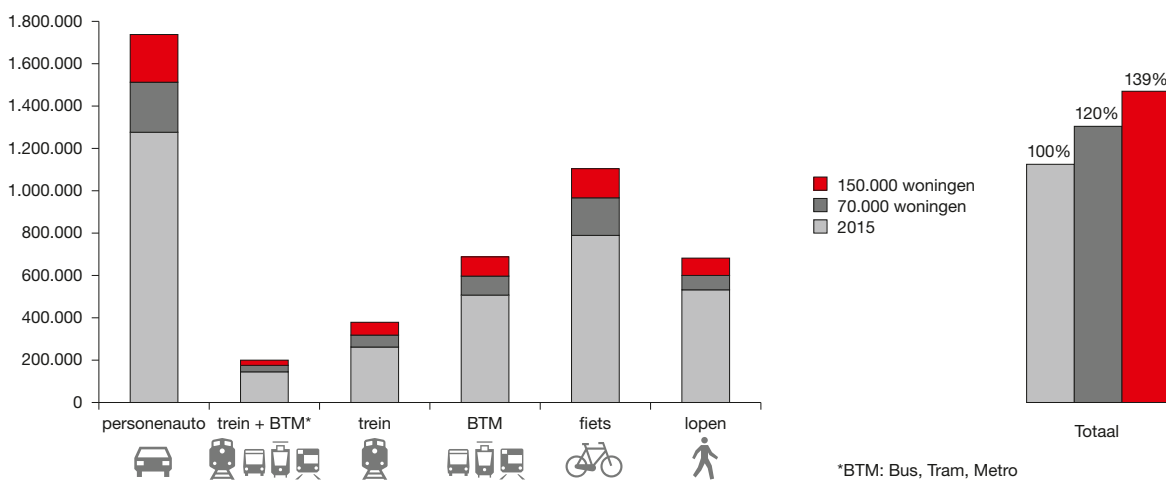
De bijlagen met een rode ster (*) zijn beschikbaar in de Engelse taal.

3. Context

3.1 Context bereikbaarheidsopgave Amsterdam

3.1.1 Groei van stad en regio

Als economische motor en belangrijkste stedelijke regio in Nederland, behoort de Metropoolregio Amsterdam tot de top 5 stedelijke regio's in Europa. Met haar hoogstaande voorzieningen, uitstekende leefbaarheid én goede nationale en internationale verbindingen, is de regio aantrekkelijk voor inwoners, bezoekers en bedrijven. Er worden woningen gebouwd, het toerisme neemt verder toe en bedrijven vestigen zich. De nabijheid van ruimte en groen in en buiten de stad zijn van grote waarde. Bovendien is de transitie naar een meer duurzame en wendbare metropoolregio met een schone economie in volle gang; dit leidt tot innovaties, bedrijvigheid en een betere leefbaarheid. De magneetwerking van de stad voor bewoners, bezoekers en bedrijven heeft ook een keerzijde. Naast allerlei ruimtelijke, sociale en economische uitdagingen, gaat de toenemende populariteit van de stad en de regio gepaard met toenemende mobiliteit.



N.B. Personenauto is excl. mogelijke toename taxi en bestel

Grootste absolute toename in de verplaatsingen vanuit/naar/binnen Amsterdam wordt verwacht bij de auto

Figuur 1. Ontwikkeling verplaatsingen als gevolg van de groei van de stad (bron: Mobiliteitsverkenning Amsterdam).

De laatste "Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse" (NMCA, 2017) bevestigt opnieuw dat de bereikbaarheid in, van, en naar de stad zowel per auto als openbaar vervoer op termijn onder druk blijft staan. Dit werkt door naar opgaven op het gebied van bereikbaarheid, (verkeers-)veiligheid, het leefmilieu en duurzaamheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Bijbouwen van nieuwe infrastructuur is niet overal mogelijk en/of wenselijk en lost ook niet overal de druk op de openbare ruimte op. De uitdaging voor Amsterdam en de regio is de schaarste aan fysiek beschikbare ruimte. Dit geldt zowel voor de bestaande gebieden als voor de nieuw te ontwikkelen gebieden, zoals de uitbreidingen in het westen en oosten van de stad.

In het kader van Koers 2025 en Ruimte voor de Stad wordt een groei van het aantal woningen in Amsterdam met 150.000 stuks tot 2040 voorzien. De bredere Metropoolregio buiten de stad kent gezamenlijk eenzelfde groeiambitie. Deze 300.000 extra woningen zullen de komende circa twintig jaar zorgen voor een ongekende groei van het aantal inwoners in de Metropoolregio Amsterdam. Uit analyses blijkt bovendien een trend, waarbij de groei van inwoners zich weliswaar verspreid over de regio, maar de groei van werkgelegenheid zich vrijwel volledig concentreert in Amsterdam (en Schiphol). Dit betekent in effect een veel sterkere groei van forensenverkeer dan voorheen, en daarmee nog meer noodzaak om anders reizen te faciliteren dan tot nog toe voorzien.

3.1.2 Bredero doelgroepen en teruggeven publieke ruimte

De Mobiliteitsverkenning Amsterdam stelt: *“De druk op de openbare ruimte is straks het meest te merken in centrumgebieden, in stadsstraten en parken en pleinen. Een groot deel van de openbare ruimte wordt ingenomen door infrastructuur voor rijdende en stilstaande voertuigen. Er is dus minder openbare ruimte en het wordt wel drukker met voetgangers, mensen die willen sporten, op een terras willen zitten et cetera. Het risico bestaat dat Amsterdam minder aantrekkelijk wordt als deze groei zich doorzet in combinatie met eenzelfde manier van verplaatsen en ruimtegebruik door Amsterdammers en bezoekers. Dit kan een rem zijn op de economische ontwikkeling en op de ambitie om te verdichten”.*

De Gemeente Amsterdam heeft de ambitie uitgesproken om in 2025 een uitstootvrije stad te willen zijn. Uitstootvrije vormen van mobiliteit (elektrisch, waterstof of anderszins) zullen daarom steeds belangrijker worden in Amsterdam. Deelmobiliteit biedt daarbij nadrukkelijk kansen, omdat een van de kenmerken van elektrische voertuigen is dat ze relatief goedkoper zijn in gebruik en duurder in aanschaf dan voertuigen op fossiele brandstoffen. Ze passen daarom uitstekend bij de transitie van bezit naar gebruik en MaaS.

Vanuit het Programma (in oprichting) Autoluw wordt mede om bovenstaande redenen ingezet op het reduceren van het aantal parkeerplekken in de stad met tussen de 7.000 en 10.000 stuks. De vrijgekomen ruimte zal worden benut voor het verbeteren van de leefbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de stad. Dat betekent de facto dat ongeveer eenzelfde aantal mensen zonder het bezit van een auto zijn of haar mobiliteit zal moeten invullen. Dat vraagt om het investeren in aantrekkelijke andere vormen van vervoer (OV, fiets, deelmobiliteit), maar ook om diensten die al die vervoersmiddelen verbinden en in een dienst beschikbaar stellen aan inwoners van de stad. Om die reden zal de MaaS-dienst die wordt gelanceerd in Zuidas in staat moeten zijn om zo snel mogelijk op te schalen binnen de stad en regio om ook deze (en andere) doelgroepen te bedienen.

Amsterdam kent tot slot een sterke ambitie op het vlak van Smart Mobility. Het nieuwe Actieprogramma Smart Mobility richt zich daarbij o.a. op het terugdringen van het gebruik van publieke ruimte ten behoeve van mobiliteit, door middel van de inzet van innovatieve technologieën en gedragsverandering. MaaS Zuidas vervult daarbij een belangrijke rol als beoogde eerste MaaS-dienst in de regio.

3.2 Bereikbaarheidsopgave Zuidas: springplank voor de regio

3.2.1 Kenschets Zuidas

In Zuidas zijn grote (internationale) bedrijven gevestigd. In totaal zijn er circa 40.000 mensen werkzaam in het gebied en dit aantal groeit ieder jaar. Hoewel het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer voor een kantorenlocatie relatief hoog ligt in Zuidas, zijn er veel werknemers die de (lease)auto voor dagelijks woon-werkverkeer en zakelijke reizen gebruiken. Zuidas is goed verbonden met de rest van de regio en Nederland. Het gebied beschikt over twee NS-stations, vier metrostations met drie verschillende metrolijnen, meerdere tramverbindingen, een groot aantal (regionale) busverbindingen en uitstekende fietsverbindingen met de omgeving. Bovendien ligt Schiphol op enkele minuten afstand met het OV en zijn diverse mogelijkheden om het gebruik van P+R te intensiveren. Tot slot kent Zuidas een groot aantal (deel) mobiliteitsconcepten die als onderdeel van een flexibele reis kunnen dienen.

De gevestigde bedrijven en organisaties in Zuidas zijn goed georganiseerd. Via onder andere de Taskforce Bereikbaarheid Zuidas, stichting Hello Zuidas en de Green Business Club Zuidas vindt regelmatig overleg plaats tussen werkgevers en Gemeente over de bereikbaarheid van het gebied en worden gezamenlijke initiatieven en maatregelen ontwikkeld om hier een bijdrage aan te leveren.

De hoge verkeersdruk in en om Zuidas, het grote aanbod van vervoersverbindingen en de organisatiegraad van de gevestigde organisaties maken van Zuidas een ideale plek om MaaS te ontwikkelen.

3.2.2 Relatie bouw Zuidasdok

In en om Zuidas zal vanaf 2019/2020 merkbare structurele en op momenten serieuze verkeershinder ontstaan als gevolg van de werkzaamheden in het kader van de realisatie van het project Zuidasdok. In het kader van dit project wordt de A10-zuid tussen de knooppunten Nieuwe Meer en Amstel verbreed en deels ondertunneld. Daarnaast wordt Station Zuid fors uitgebreid. Als gevolg van de werkzaamheden zal er gedurende een aantal jaar minder capaciteit beschikbaar zijn op de A10-zuid en zullen gedurende bepaalde perioden minder treinen en metro's kunnen halteren op Station Zuid. Incidenteel zal in weekenden sprake zijn van een gehele afsluiting van het spoor of de weg. De totale duur van de werkzaamheden is zo'n tien jaar, waarbij de hinder niet voor alle modaliteiten constant zal zijn. Wisselende werkzaamheden aan het spoor, het station, het hoofdwegennet en het stedelijk wegennet vragen om flexibele reismogelijkheden. Daarbij staan het terugdringen van het autoverkeer gedurende de spits en het goed informeren van reizigers over de op dat moment meest aantrekkelijke vorm van reizen centraal.

De realisatieplannen van het consortium Zuidplus, dat het project uitvoert worden momenteel herijkt. Begin 2019 is er meer duidelijk over de definitieve planning van het project en de precieze verkeershinder voor de verschillende vervoermiddelen. Wat al wel duidelijk is, is dat er vanaf 2019 sprake zal zijn van hinderpieken voor alle modaliteiten en met name vanaf 2020 cumulatieve structurele verkeershinder op de hoofdwegen in en om Zuidas en Amsterdam als gevolg van een opeenstapeling van verschillende infrastructurele projecten. Tegelijkertijd loopt de druk op het OV alleen maar op en wordt spitsspreading ook daar een steeds urgentere opgave. In de loop van 2020 zal de MaaS-dienst dan ook goed doorontwikkeld moeten zijn en klaar zijn voor gebruik door een groot publiek.

3.2.3 Bereikbaarheidsinitiatieven in het gebied

Vanuit de Gemeente Amsterdam, het project Zuidasdok en de verzamelde werkgevers in de Zuidas is het programma Zuidas Bereikbaar ontwikkeld. In dit programma worden maatregelen geïdentificeerd en uitgevoerd die tot doel hebben een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van Zuidas. De doelstelling van het programma is om reizigers goed te informeren over de te verwachten verkeershinder, goede reisalternatieven te bieden en daarmee dagelijks 3.000 spitsmijdingen te realiseren op de A10-zuid (1.500 per richting). Van die 3.000 dagelijkse spitsmijdingen moet de helft bestemming of herkomst Zuidas hebben. Voor Zuidas als herkomst- en bestemmingsgebied betekent dit een reductie in het aantal autoritten gedurende de spits van circa 25%. Vanuit het programma Zuidas Bereikbaar wordt ingezet op o.a. het stimuleren van de fiets, het realiseren en ontsluiten van P+R-voorzieningen ten behoeve van Zuidas, het waar nodig en mogelijk optimaliseren van het OV-aanbod, het stimuleren van werkgeversbeleid dat gedragsverandering ondersteunt en het informeren van reizigers.

De MaaS-dienst die middels deze Pijpsvraag wordt uitgevraagd heeft expliciet niet tot doel om autonoom een bepaald aantal spitsmijdingen te realiseren. De dienst heeft tot doel om reizigers toegang te geven tot een breed scala aan vervoermiddelen op een laagdrempelige manier, die leidt tot een hoge mate van tevredenheid over de reis. De dienst moet het aantrekkelijker maken om andere vervoermiddelen te kiezen dan de auto tijdens de spits, op een dussdanige manier dat toegewerkt wordt naar structurele gedragsverandering (een lager autogebruik en bezit, en daarmee een bijdrage aan een leefbare metropool).

3.2.4 Monitoring bereikbaarheid Zuidas e.o.

In het kader van het programma Zuidas Bereikbaar vindt op structurele basis monitoring van verkeersstromen en evaluatie van de effectiviteit van maatregelen plaats. Gekoppeld aan de aanbesteding van de samenwerking met de markt in MaaS Zuidas wordt extra ingezet op monitoringsinstrumenten en geaggregeerde verkeersdata om enerzijds het gebruik en de effectiviteit van reisalternatieven (waaronder de MaaS-dienst die deze Prijsvraag beoogt te creëren) te monitoren en anderzijds tijdig bij te kunnen sturen in het maatregelenpakket, de hinder veroorzakende werkzaamheden te kunnen plannen en vervoersaanbieders te voorzien van actuele verkeersinformatie. Er is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in inzicht in de herkomst, bestemming, modal split en beweegredenen van de dagelijkse forensenstroom van en naar Zuidas. In bijlage 6a en 6b is meer informatie te vinden over enerzijds de modal split naar herkomst en bestemming en anderzijds de waardering en beweegredenen van reizigers.



4. Opdrachtbeschrijving

4.1 Doel van de Prijsvraag

4.1.1 Overkoepelend doel

Het overkoepelende doel van de aanbesteding van de samenwerking inzake MaaS Zuidas is het creëren van een goed werkende MaaS-dienst die een bijdrage levert aan een beter en duurzamer bereikbare Zuidas, stad en regio en daarmee de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van die regio. Om die belofte waar te maken moet de MaaS-dienst een volwaardig alternatief voor (het bezit en gebruik van) de auto bieden, door de wensen en belangen van zowel werkgevers als reizigers centraal te stellen. De MaaS-dienst moet in Zuidas een bijdrage leveren aan de urgente bereikbaarheidsopgave, door reizigers te faciliteren in het gebruik van andere vormen van reizen dan de auto (waaronder die, die worden ontwikkeld in het kader van het programma Zuidas Bereikbaar). Daarnaast moet de MaaS-dienst zo snel mogelijk kunnen opschalen naar andere geografische gebieden in en buiten de regio, en naar andere doelgroepen (bewoners, bezoekers, etc.).

De Gemeente Amsterdam en betrokken Partners streven naar permanente gedragsverandering van reizigers, op basis van een positieve keuze. We geloven er in dat er, om dat doel te bereiken, maar drie factoren van belang zijn:

1. reizigers die gebruik maken van de MaaS-dienst zijn tevredener dan reizigers die dat niet doen (waardoor ze het blijven doen);
2. ze gebruiken bovendien minder vaak dan gemiddeld de auto, waarbij de focus ligt op de spitsperiodes (waardoor de positieve bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen worden bereikt);
3. en de dienst die ze gebruiken kent na een opstartperiode een rendabele business case en is in staat om zelfstandig op te schalen (zodat deze blijft bestaan na het wegvallen van de opstartsubsidie).

Bovenstaande betekent dat we expliciet niet kiezen voor andere KPI's als spitsmijdingen of aantal actieve gebruikers. Uiteraard hechten we hier wel waarde aan, maar meer als resultante dan als doel op zich. We verwachten van Inschrijvers dat zij zelf voorstellen doen voor meetbare KPI's die gehanteerd kunnen worden voor de monitoring van de projectvoortgang en kunnen worden vastgelegd in de gezamenlijk op te stellen Nadere Overeenkomst. Om nadere duiding te geven aan bovenstaande overkoepelende doelstellingen, is per stakeholdersgroep (overheden, werkgevers en reizigers) nadere informatie beschikbaar. Die wordt hieronder nader toegelicht.

4.1.2 Doelen en wensen overheden

Principiële doelstelling van de Gemeente Amsterdam en betrokken Partners is een MaaS-dienst die een bijdrage levert aan een duurzaam bereikbare, leefbare en toegankelijke Zuidas, stad en regio. Dat betekent een lager gebruik van de auto vanwege het onevenredig grote ruimtebeslag van stilstaande en rijdende auto's en de onevenredig grote uitstoot van schadelijke stoffen bij fossiel aangedreven vervoersmiddelen. MaaS kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren. Het is echter van belang dat dit structureel gebeurt. We zoeken nadrukkelijk niet een dienst die gedurende een paar jaar op basis van subsidie een maatschappelijk wenselijk doel bewerkstelligt, of dit nu spitsmijdingen of een bepaald aantal gebruikers is. We zoeken een dienst die reizigers graag willen en kunnen gebruiken. Een dienst die zelfstandig kan opereren en opschalen en tot tevreden gebruikers leidt.

Uiterlijk op 31 december 2021 is de MaaS Dienstverlener in staat om een zelfstandige exploitatie van zijn MaaS-dienst te realiseren en daarmee op eigen kracht zijn dienst verder uit te rollen binnen en buiten de regio. De MaaS-dienst dient uiteindelijk alle zakelijke reizigers te bedienen, rekening houdend met verschillende Betaaltypen, waarbij de zakelijke reiziger kan aangeven of dit een woon-werk-, dienst- of

privéreis betreft. Onze ambitie is dat naast het bedienen van de zakelijke doelgroep, de MaaS-dienst ook in staat is om andere doelgroepen (bewoners, bezoekers en toeristen) zo goed mogelijk te bedienen.

De Gemeente Amsterdam hecht sterk aan een open, transparante en toegankelijke markt voor (deel) mobiliteitsconcepten. Bovendien is het voor het ontsluiten van vervoersaanbod en –diensten (en daarmee voor de aantrekkelijkheid van MaaS) van groot belang dat aanbieders van mobiliteit meerwaarde zien in de aansluiting op de te ontwikkelen MaaS-dienst. De MaaS Dienstverlener dient daartoe open te staan voor samenwerking met andere aanbieders en aandacht te hebben voor hun propositie. Daarnaast dient de MaaS Dienstverlener een visie te hebben op zijn eigen rol in het MaaS-ecosysteem, waarin alle betrokken partijen bij MaaS gezamenlijk moeten opereren. Belangrijk hierbij is de visie op de rol van de MaaS Dienstverlener, als centrale spil in het te ontwikkelen MaaS-ecosysteem waarin iedere partij als schakel in de vervoersketen meerwaarde moet kunnen creëren. Bovendien verwachten wij dat de MaaS Dienstverlener een actieve rol speelt in de totstandkoming van standaarden voor toegang en betalingsverkeer en een visie ontwikkelt op het koppelen van zoveel mogelijk mobiliteitsaanbod waarbij een synergie ontstaat en meerwaarde wordt ervaren aan de kant van de mobiliteitsaanbieders.

4.1.3 Doelen en wensen werkgevers

Betrokken werkgevers in Zuidas hebben aangegeven behoefte te hebben aan een MaaS-dienst en open te staan voor implementatie daarvan binnen hun bedrijfsvoering en mobiliteitsbeleid, mits deze voldoet aan hun behoeften, eisen en randvoorwaarden. Uiteraard beschikken de betrokken werkgevers momenteel al over mobiliteitsbeleid waarover afspraken zijn gemaakt in cao's en hebben ze lopende contracten met mobiliteitsaanbieders. Afhankelijk van de propositie van Inschrijvers moeten bovenstaande zaken worden aangepast. Werkgevers zijn daartoe in principe bereid, maar dan moet de aangeboden dienst ook echt substantieel beter zijn dan hetgeen zij nu tot hun beschikking hebben. Met een uitstekend en innovatief product bestaat er dus een ultieme kans om als MaaS Dienstverlener snel volume te maken. Daartoe hebben werkgevers hun belangrijkste doelen, wensen, ambities en randvoorwaarden in beeld gebracht, hetgeen heeft geleid tot deze gezamenlijke Prijsvraag.

De meest relevante doelstellingen van het HR- en mobiliteitsbeleid van bedrijven waaraan de MaaS-dienst een bijdrage moet leveren zijn:

- het verlagen van de CO₂-uitstoot en het verhogen het aantal verbrande kilocalorieën per afgelegde kilometer;
- de tevredenheid van werknemers over hun mobiliteitsopties als onderdeel van hun arbeidsvoorwaarden;
- flexibiliteit van het mobiliteitspakket waaruit een werknemer zijn of haar reis kan samenstellen;
- de bereikbaarheid van Zuidas en de bedrijfslocaties voor werknemers en bezoekers.

De eisen, wensen, doelen en ambities van de werkgevers zijn gevat in bijlage 1 (het Programma van Eisen) bij deze aanbestedingsleidraad. Voor werkgevers is het bijvoorbeeld van belang dat:

- MaaS te gebruiken is voor de verschillende werknemersdoelgroepen (factuur naar werkgever, mobiliteitsbudget in beheer bij werkgever of mobiliteitsbudget in eigen beheer bij werknemer);
- binnen het sturen op persoonlijke voorkeuren ook rekening wordt gehouden met de ambities op het vlak van duurzaamheid en vitaliteit;
- werkgevers (binnen de marges van de privacywetgeving) beschikking krijgen over een dashboard met informatie over de afgelegde reizen van hun personeel en de daarbij gerealiseerde CO₂-uitstoot en verbrande kilocalorieën;
- bij reisadviezen rekening wordt gehouden met de gehele die dag af te leggen keten van reizen;
- eventueel eigen deelaanbod (bijvoorbeeld poolauto's en –fietsen) ook wordt ontsloten binnen de dienst;

- werkgevers middels één factuur (uitgesplitst per medewerker) kunnen betalen voor gebruikte diensten;
- hun medewerkers de dienst zowel zakelijk als privé kunnen gebruiken. Hiertoe dient ook een klantenservice buiten kantoor tijden beschikbaar te zijn voor werkgevers en werknemers.

Qua doelgroep en opschaling hechten werkgevers aan een dienst zonder kinderziektes. Liever met iets minder functionaliteiten van start met een dienst die vlekkeloos werkt, dan enthousiasme onder de medewerkers verliezen omdat de dienst niet aan de verwachtingen voldoet. In eerste instantie zal de dienst waarschijnlijk worden aangeboden aan medewerkers als opt-in, met doorontwikkeling tot het standaard reisproduct (of standaard optie daarbinnen) wanneer wordt voldaan aan de wensen en ambities van werkgevers. Qua gebruikersdoelgroep worden verschillende toepassingen onderscheiden: als vervanging voor of als aanvulling op het bestaande mobiliteitspakket. Van de Inschrijver wordt gevraagd op een heldere manier te beschrijven hoe u aan boven-en onderstaande doelstellingen tegemoet gekomen wordt.

4.1.4 Doelen en wensen werknemers/reizigers

De doelgroep van reizigers binnen de Zuidas is niet uniform, laat staan de doelgroepen daarbuiten, waarnaar de dienst zo spoedig mogelijk ook moet kunnen opschalen. Wat betreft de Gemeente en betrokken Partners moet de dienst zo breed mogelijk toepasbaar zijn. We willen deze daarom vooraf niet teveel inperken. Zo zou de MaaS-dienst bijvoorbeeld kunnen dienen als permanent alternatief voor de lease- of eigen auto, van zowel huidige reizigers als nieuwe reizigers die in dienst treden bij een werkgever binnen of buiten Zuidas. De dienst kan echter ook als product voor dienstreizen worden ingezet, als hulpmiddel voor forensen die op afstand willen parkeren, of als toevoeging op een reis die het grootste deel van de tijd per auto wordt afgelegd. Kortom: de doelgroep en gewenste gedragingen zijn divers. Inschrijvers worden expliciet uitgenodigd om aan te geven welke doelgroep ze op welke manier willen bedienen en hoe hun dienst daarin voorziet.

Om een goed beeld te creëren van de wensen, drijfveren en randvoorwaarden om gebruik te maken van een MaaS-dienst onder reizigers, is er in de voorfase van deze Prijsvraag onderzoek gedaan naar de doelgroepen- en drijfveren van potentiële MaaS-gebruikers in Zuidas. Er is een tweetal experimenten uitgevoerd voor werknemers in Zuidas om kennis te maken met flexibel reizen. In de zogeheten Zuidas Mobility Experiences (die plaats vonden in oktober 2017 en april 2018) werd hen gevraagd om een maand lang anders te reizen dan zij normaalgesproken zouden doen. De eigen (lease)auto mocht niet worden gebruikt. Deelnemers kregen voldoende mobiliteitsbudget en de beschikking over de diensten van diverse (lokale) mobiliteitsaanbieders. Er kon gebruik gemaakt worden van deelfietsen, deelscooters, taxi's, openbaar vervoer, huur-/deelauto's en parkeergelegenheden voor hun vervoermiddel. Anders dan in een MaaS-dienst, konden de deelnemers geen gebruik maken van een geïntegreerd systeem voor het plannen, boeken en reizen. De facturatie van de reizen werd buiten de deelnemer om verrekend.

Naar de ervaringen van de deelnemers aan de tweede Zuidas Mobility Experience, waar circa 75 werknemers van diverse bedrijven in Zuidas aan mee hebben gedaan, is diepgaander gedragspsychologisch onderzoek gedaan. Dit onderzoek heeft zich gericht op de verschillende profielen van de deelnemers. Hierbij zijn in eerste instantie de heersende opvattingen en motieven voor hun reguliere reisgedrag onderzocht. Er is tevens gekeken naar de invloed van persoonlijke kenmerken en de invloed van externe factoren en de omgeving. Dit onderzoek is verrijkt met resultaten, die zijn opgehaald bij diepgaand gedragsonderzoek in een steekproef consultants en analisten.

Er is tijdens het experiment onderzoek gedaan naar de aspecten die deelnemers belangrijk vonden bij het voorbereiden, plannen, reserveren en aanpassen van hun reis. Tenslotte is er een verdiepingsslag



geweest waarin werd onderzocht welke situationele afwegingen er zijn gemaakt tijdens het experiment en welke behoeftes en belemmeringen de deelnemers hebben ervaren. Met deze informatie zijn uiteindelijk randvoorwaarden en wensen met betrekking tot functionaliteit opgesteld waaraan een toekomstige MaaS-dienst moet voldoen om geen gebruik meer te maken van hun eigen auto. Deze kwalitatieve inzichten zijn uiteindelijk kwantitatief gevalideerd en hebben geresulteerd in onder andere reizigerspersona's. Voor de resultaten van dit onderzoek, zie bijlage 8.

4.2 Opzet van deze Prijsvraag

4.2.1 Ontwikkeltraject

We voorzien voor de MaaS-dienst een ontwikkeltraject dat loopt vanaf het moment van gunning tot 31 december 2021 (einde contract). Gedurende die periode zal de dienst zich moeten ontwikkelen vanaf een concept tot het uiteindelijke product dat in de Inschrijving is beschreven. Het is aan Inschrijvers om aan te geven wat hun MaaS-dienst op welk moment in tijd aan dienstverlening en functionaliteiten kan leveren, hoe dit inspeelt op de wensen en behoeften van de overheid, werkgevers en reizigers en welke tegenprestatie daarvoor van de verschillende partijen nodig is. Om structuur te geven aan het proces van ontwikkeling en contractmanagement zal er sprake zijn van minimaal vier mijlpalen (het staat Inschrijver vrij om meer mijlpalen te benoemen). De volgende vier mijlpalen zullen in ieder geval worden gehanteerd:

1. de start van de MaaS-dienst (in bèta fase na gunning);
2. 1 januari 2020, wanneer er een volledig functionerende 1.0-versie van de MaaS-dienst moet zijn (conform de minimumeisen in het PvE);
3. een door de Inschrijver te benoemen datum tussen 1 januari 2020 en 31 december 2021 (waarop de dienst verder doorontwikkeld is);
4. 31 december 2021, wanneer de dienst volledig is ontwikkeld conform Inschrijving en zelfstandig kan opschalen.

In bijlage 2 is een voorzet gegeven voor de wijze waarop dit contractueel kan worden vastgelegd tussen Gemeente en Inschrijver.

4.2.2 Inbreng Partners

Inschrijvers kunnen aanspraak maken op een inbreng van de Gemeente en haar Partners bij de ontwikkeling van hun MaaS-dienst. Onderstaande mogelijkheden van inbreng zijn van tevoren geïdentificeerd en benoemd. Het is aan Inschrijvers om, als onderdeel van hun Inschrijving, aan te geven welke inbreng zij nodig hebben voor de ontwikkeling van hun dienst.

4.2.2.1 Financiële bijdrage

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Amsterdam hebben in totaal een bedrag van maximaal € 2 miljoen (exclusief BTW) aan subsidie beschikbaar gesteld om de onrendabele top van de businesscase van de te ontwikkelende MaaS-dienst te financieren. MaaS Dienstverleners dienen minimaal eenzelfde bedrag aan eigen financiering (in cash of in-kind) in te brengen, dat niet (deels of geheel) mag bestaan uit andere door een Nederlandse en/of Europese overheid verstrekte subsidies. Het is aan inschrijvende MaaS Dienstverleners om aan te geven hoeveel bijdrage zij op welk moment nodig hebben voor het realiseren van hun dienst.

4.2.2.2 Vraagaggregatie

Deelnemende werkgevers hebben door middel van de Samenwerkingsovereenkomst aangegeven te fungeren als betalende klant/behoeftestellers/launching customers van de MaaS-dienst. Binnen hun personeelsbestand zullen werkgevers, al dan niet gefaseerd, afnemers zoeken voor de MaaS-dienst om zodoende vraagaggregatie te stimuleren. Werkgevers verlenen aan de MaaS Dienstverleners daartoe (direct of indirect) de reisbudgetten van hun medewerkers.

Op het moment van schrijven verkent de Gemeente Amsterdam de mogelijkheden om als werkgever de MaaS-dienst te kunnen aanbieden aan (een deel van de) werknemers. Indien daartoe wordt besloten, kan de Gemeente Amsterdam optreden als betalende klant/launching customer.

Tevens behoudt het samenwerkingsverband Zuidas Bereikbaar (bestaande uit de gemeente Amsterdam en projectorganisatie Zuidasdok) zich het recht voor om de op basis van deze nadere uitvraag de geselecteerde MaaS-dienst ook te gebruiken voor het ontsluiten van vervoersaanbod en/of –mogelijkheden (zoals P+R-terreinen, probeeraanbod van OV of andere vervoersmiddelen) richting reizigers in het gebied, die niet via een van de deelnemende werkgevers worden bereikt en/of aangeboden.

4.2.2.3 Data en toegang

De Gemeente Amsterdam ontwikkelt momenteel monitoringssystemen in Zuidas om auto's, voetgangers, fietsers en ander verkeer structureel kwantitatief inzichtelijk te maken. Deze informatie zal (zodra gereed) beschikbaar komen voor iedereen op basis van open data, maar zal nader worden geanalyseerd met de winnende Partij van de Prijsvraag en biedt inzicht in de ontwikkeling van het verkeer van- en naar de Zuidas, afgezet tegen het Ontwerp van de winnende MaaS-dienst. Zo wordt van Zuidas een 'Living Lab' op het gebied van MaaS, Smart Mobility en (deel)mobiliteit gemaakt waar overheden en MaaS Dienstverlener samen kunnen leren en experimenteren.

Daarnaast voert de Gemeente iedere twee jaar een Mobiliteitsonderzoek Zuidas uit. Deze grootschalige enquête onder medewerkers in het gebied geeft inzicht in de vervoerskeuze, de motivatie hiervoor en de tevredenheid over de reis. Deze gegevens kunnen door de MaaS Dienstverlener worden gebruikt voor de ontwikkeling van de MaaS-dienst en voor de evaluatie van de klanttevredenheid over de dienst.

4.2.2.4 In-kind

Naast de inbreng van financiële middelen, het stimuleren van vraagaggregatie voor de MaaS-dienst en het beschikbaar stellen van data op het gebied van vervoer in Amsterdam, kunnen zowel de Gemeente Amsterdam als betrokken werkgevers hun communicatiekanalen inzetten om het gebruik van de MaaS-dienst te stimuleren.

Werkgevers geven de winnende Inschrijver toegang tot hun betrokken HR- en mobilitymanagers, met als doel om samen met hen de mogelijkheden van implementatie en opschaling van de MaaS-dienst onder hun medewerkers te bewerkstelligen.

Tenslotte wordt er vanuit de Raamovereenkomst MaaS een traject georganiseerd voor het verkennen en wegnemen van barrières voor een gezond landelijk MaaS-ecosysteem. Specifiek op het vlak van interoperabiliteit van (deel)mobiliteit wordt er door de Gemeente Amsterdam en haar publieke partners, overleg georganiseerd met mobiliteitsaanbieders om uiteindelijk (landelijk) te zorgen voor standaardisering in digitale toegang en betaalsystemen.

4.2.2.5 Nadere eisen in-kind bijdrage

Inschrijvers kunnen de Gemeente of een van haar publieke partners verzoeken om een in-kind bijdrage



the breakfast club

Jupiler

411-523

ten behoeve van het gehele MaaS-ecosysteem, die voor derden (bijvoorbeeld vervoersaanbieders) nodig is om hun producten of diensten via de MaaS-dienst te ontsluiten. Ons doel is om, indien investeringen in software noodzakelijk / wenselijk zijn, dit in één keer goed te doen in plaats van aparte koppelingen tussen individuele mobiliteitsaanbieders en MaaS Dienstverleners noodzakelijk te laten zijn.

Indien de Gemeente of een van haar publieke partners instemt met dit verzoek, dan geldt als uitgangspunt dat deze inspanning geen cofinanciering vanuit de Inschrijver behoeft. Daar staat tegenover dat de Gemeente en haar publieke partners dit alleen conform open standaarden zullen doen, die het hele MaaS-ecosysteem (en dus ook andere potentiële gebruikers, vervoers- en/of MaaS Dienstverleners) ten goede komt. De volgende spelregels worden hierbij gehanteerd:

- Een dergelijke in-kind bijdrage aan derden gaat over het (versneld) ontwikkelen van open standaarden / open source oplossingen die het digitaal ontsluiten van mobiliteitsdiensten / -producten mogelijk maakt.
- Het gaat om software, niet om hardware.
- We betalen niet voor de implementatie van die standaarden bij individuele mobiliteitsaanbieders, anders trekken we partijen mogelijk voor, die nu achter lopen ten opzichte van concurrenten die al eigen software hebben ontwikkeld en geïmplementeerd.



5. Uitgangspunten voor indiening van een voorstel

De Gemeente Amsterdam nodigt Inschrijvers uit om een voorstel voor MaaS Zuidas op te stellen, ten einde dit voorstel in gezamenlijkheid met de Gemeente, werkgevers, vervoersaanbieders en gebruikers daadwerkelijk te realiseren en daarbij aan te geven wat Inschrijver daarvoor aan ondersteuning van de gemeente nodig heeft.

5.1 Uitgangspunten

Voor ingediende voorstellen geldt onverkort dat moet worden voldaan aan alle eisen, zoals verwoord in bijlage 1 (het Programma van Eisen) bij deze leidraad. We hanteren aanvullend aan de eisen die daar zijn geformuleerd een aantal uitgangspunten waaraan de Inschrijving dient te voldoen. Uit de door Inschrijvers ingediende documenten dient te blijken dat aan de uitgangspunten is voldaan, om als geldige Inschrijving te worden aangemerkt en ter beoordeling aan de Jury te worden voorgelegd.

5.1.1 Uitgangspunt 1: Ontwikkeltraject met mijlpalen

Het Ontwerp dient een beschrijving van de (ontwikkeling van) de MaaS-dienst te bevatten. Voor ieder mijlpaal wordt door de Inschrijver aangegeven welke doelgroep(en) door de dienst worden bediend, welke functionaliteiten tot de beschikking van reizigers staan, welk vervoersaanbod beschikbaar is en welke aanvullende diensten (bijvoorbeeld stimulansen voor ander gedrag, beloningsstructuren, betalings- en facturatiemogelijkheden, integratiemogelijkheden voor werkgevers of andere klant georiënteerde diensten, anders dan afgedekt door de basisfunctionaliteiten) beschikbaar zijn.

De Inschrijving bevat een voorstel voor ten minste vier mijlpalen. Het staat Inschrijvers vrij om in hun Ontwerp aanvullende mijlpalen te benoemen. Het gaat ten minste om de volgende mijlpalen:

1. **Het moment van in gebruik name bèta dienst.** Ergens gedurende het jaar 2019 moet de MaaS-dienst worden gelanceerd en ontwikkeld van een 0.1 (bèta versie) tot een 1.0 versie, in samenspraak met de eerste (bèta)gebruikers, werkgevers en de Gemeente. Inschrijver dient hiervoor een beoogd moment van aanvang te benoemen.
2. **Vanaf uiterlijk 1 januari 2020.** De verkeershinder die ontstaat door het project Zuidasdok en andere infrastructurele projecten in de regio wordt verwacht in de periode vanaf circa 1 januari 2020. Het is van belang dat er op dit moment een goed functioneel ontwikkelde MaaS-dienst 1.0 gerealiseerd is die werknemers een aantrekkelijke alternatieve manier van reizen te bieden.
3. **Minimaal één door de Inschrijver te benoemen mijlpaal.** Deze dien(t)en plaats te vinden tussen 1 januari en 2020 en 31 december 2021 en bevat(ten) doorontwikkelingen van de MaaS-dienst.
4. **31 december 2021.** De Cofinanciering vanuit de Opdrachtgever en de winnende Partij verloopt op 31 december 2021. Vanaf dit moment dient de MaaS-dienst zelfstandig te kunnen opereren. Gedurende de looptijd van de Raamovereenkomst blijft de Inschrijver verplicht te voldoen aan de daarin gestelde eisen en voorwaarden.

Naast dat Inschrijver dient aan te geven welke doelgroep, functionaliteiten, modaliteiten en dienstverlening hij per mijlpaal wil bedienen en zal leveren, dient hij aan te geven hoe hij hiermee inspeelt op de doelen van overheid, werkgevers en werknemers zoals beschreven in hoofdstuk 4. Tevens wordt aan Inschrijver gevraagd welke Cofinanciering hij daarvoor nodig heeft (opgeknapt in bovenstaande en/of extra mijlpalen) van de Opdrachtgever tot een maximum van € 2 miljoen (excl. BTW) en/of in-kind. Tot slot dient Inschrijver aan te geven welke cofinanciering hij daar tegenover zet.

5.1.2 Uitgangspunt 2: Sluitende businesscase en cofinanciering

Het doel is expliciet dat de te ontwikkelen MaaS-dienst vanaf 31 december 2021 zonder overheidsfinanciering kan blijven bestaan en opschalen binnen en buiten de regio. De Gemeente wil (samen met andere overheden) in de totstandkoming van de MaaS-dienst investeren, maar de inhoud van de businesscase moet gericht zijn op zelfstandige commerciële exploitatie. Er moet daarom sprake zijn van een positieve businesscase op langere termijn. Hiermee is de continuïteit na afloop van de cofinancieringsperiode gegarandeerd.

Uitgangspunt hierbij is dat de overheidsfinanciering tot doel heeft om de onderbouwde onrendabele top van het door de Inschrijver op te stellen businesscase af te dekken. Om schaalbaarheid te garanderen en te waarborgen dat de MaaS-dienst kan rekenen op voldoende eigenstandig verdienvermogen na afloop van de overheidsbijdrage, geldt dat een verhouding van minimaal 1-op-1 tussen de maximale overheidsbijdrage en de bijdrage van de MaaS-dienst (in cash en of in-kind) als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Inschrijvers dienen, door middel van het presenteren en inzichtelijk maken van hun business case, inzicht te verschaffen in de wijze waarop zij op de genoemde uiterste datum van 31 december 2021 zelfstandig kunnen opschalen.

5.1.3 Uitgangspunt 3: Gebruiksvriendelijkheid

Het succes van de beoogde MaaS-dienst valt of staat bij de gebruiksvriendelijkheid en klant georiënteerdheid van de dienst. Gebruikers kunnen binnen de context van deze Prijsvraag zowel reizigers als werkgevers zijn. Om die reden wordt van Inschrijvers gevraagd dat zij op twee manieren aangeven hoe zij gebruikers zullen bedienen.

Enerzijds wordt gevraagd om uitgebreid inzicht te geven in de verschillende doelgroepen die zullen worden benaderd en de wijze waarop dit zal gebeuren. Daarbij wordt expliciet gevraagd om aan te geven waarom juist op deze doelgroepen zal worden ingezet en op welke wijze ze zullen worden geworven en behouden voor de dienst. Tevens dient hierbij aandacht te worden besteed aan de wijze waarop de werkgevers zelf, als eindgebruiker van de dienst, kunnen en zullen worden geholpen in de benodigde transitie.



Anderzijds is het zo dat niet iedere reiziger behoefte heeft aan dezelfde functionaliteiten, niet iedereen technisch is onderlegd en reizigers vooral behoefte hebben aan een vlekkeloze ervaring bij het gebruik van de dienst. Om die reden wordt aan Inschrijver gevraagd om inzichtelijk te maken hoe de klantervaring binnen de dienst er uit zal komen te zien.

5.1.4 Uitgangspunt 4: Toewerken naar een gezond MaaS-ecosysteem

Het laatste uitgangspunt bij de totstandkoming en (door)ontwikkeling van de beoogde MaaS-dienst, is dat deze een bijdrage moet leveren aan een gezond MaaS-ecosysteem. Vanuit het Ministerie en de betrokken regio's worden stappen gezet om gefaseerd toe te werken naar een ecosysteem waarin in ieder geval de volgende elementen geborgd zijn. Een deel van deze elementen ligt voorafgaand aan het sluiten van de Nadere Overeenkomst vast, een deel zal later plaatsvinden maar wordt voorafgaand aan het sluiten van de Nadere Overeenkomst in een roadmap weergegeven. We werken in totaal aan drie verschillende onderdelen:

1. **Techniek en data.** Toegang van MaaS Dienstverleners tot mobiliteit en van vervoersaanbieders tot MaaS Dienstverleners geschiedt zoveel mogelijk via open standaarden en processen. Hierdoor voorkomen we monopolyvorming op platformniveau. De betrokken overheden ontwikkelen hiertoe, samen met vervoersaanbieders en dienstverleners zowel voorafgaand aan de pilots als gedurende looptijd daarvan standaarden en uitwisselingsprotocollen. Hiervoor wordt toegewerkt naar een gestandaardiseerde wijze waarop reizigers in een ketenreis, gebruik makend van vervoersmiddelen en mobiliteitsdienstverleners gekenmerkt kunnen worden door middel van een gestandaardiseerde 'datastring' en afspraken over toegang tot delen hiervan. Dit alles conform de voorschriften van de AVG en met respect voor de eigendomsaspecten die daarbinnen gelden. De MaaS Dienstverlener wordt geacht hier actief aan mee te werken.
2. **Beleid en governance.** Dit onderdeel behelst o.a. het delen van (gebruiks)data door MaaS Dienstverlener (en in de toekomst ook vervoersaanbieders) met overheden, alsmede andere shareholders van het ecosysteem. Overheden worden in staat gesteld om beleid af te stemmen op effectieve en maatschappelijk relevante effecten door middel van deze data, en vervoersaanbieders en andere shareholders van het systeem om in te springen op interessante marktkansen. Doelstelling van de samenwerkende overheden is om gedurende de MaaS pilots op een iteratieve manier en op basis



van opgedane ervaringen (waar nodig) beleidswijzigingen door te voeren die een gezond MaaS-ecosysteem, maatschappelijk positieve effecten en een robuuste marktwerking bewerkstelligen. Tevens komt binnen dit spoor de governance van te ontwikkelen standaarden aan bod.

3. **Markt en operations.** Het toewerken naar een gezonde businesscase voor (deel)mobiliteit in zijn geheel betekent dat partijen respect hebben voor elkaars verdienmodel. Er moet in potentie voor iedere rol in het MaaS-ecosysteem meerwaarde worden gegenereerd. Daarnaast zal duidelijkheid moeten ontstaan op allerlei aanpalende aspecten van samenwerking zoals aansprakelijkheid, juridische beperkingen, verzekeringen, etc. Dit alles in de context van de eindgebruiker en diens wensen en behoeften. Dit vereist een open gesprek over de business-technische aspecten van interoperabiliteit, waaraan de MaaS Dienstverlener geacht wordt een belangrijke bijdrage te leveren.

5.2 Inschrijvingsdocumenten

Om te kunnen beoordelen of de Inschrijving voldoet aan bovenstaande uitgangspunten en de eisen zoals gesteld in het Programma van Eisen, dient de Inschrijver de volgende documenten toe te sturen. De documenten dienen, indien mogelijk, te zijn toegespitst op het Amsterdamse MaaS-project. Voor alle documenten geldt, tenzij anders vermeld, dat ze een maximaal aantal woorden bevatten.

Beoordeling vindt plaats in twee ronden (zie verder Hoofdstuk 6 en 7 van deze Leidraad). Gedurende ronde 1 beoordeelt de Jury Inschrijvingen op basis van een Pitchdeck dat is geïnspireerd door een zogenaamd 'Investor Pitchdeck' dat door startups wordt gebruikt voor investeringsronden en dat de belangrijkste onderdelen van de Inschrijving bevat. Beoordeling gedurende ronde 2 gebeurt op basis van een nader uitgewerkte Inschrijving. Onderstaand overzicht beschrijft per beoordelingsronde de gevraagde documenten.

5.2.1 Inschrijvingsdocumenten ronde 1

Nr	Programma	Aantal pagina's / format
1	Een rechtsgeldig ondertekend Inschrijvingsbiljet (bijlage 3a) met daarin een beschrijving van (de combinatie van) de Inschrijver, de aanduiding van de contactpersoon van de Inschrijver en een verklaring van de Inschrijver dat hij zich bij zijn Inschrijving voor ronde 2 zal conformeren aan de eisen in het PvE.	Conform format
2	Een Pitchdeck waarin de Inschrijver een compact overzicht geeft van ten minste de volgende, belangrijkste aspecten van zijn beoogde MaaS-dienst: ■ een visie op MaaS i.r.t. de geschetste opgave zoals beschreven in Hoofdstuk 2 en 3 van deze Leidraad; ■ de wijze waarop de MaaS-dienst een bijdrage levert aan de doelstellingen zoals geformuleerd in Hoofdstuk 4 van deze Leidraad (en de wijze waarop de hiervoor noodzakelijke gedragsverandering wordt gerealiseerd), oftewel de unique selling point van de MaaS-dienst; ■ het Ontwerp voor de MaaS-dienst op hoofdlijnen, zoals omschreven in gevraagd document nummer 3 voor ronde 2 van de beoordeling; ■ de wijze waarop de MaaS Dienstverlener deelnemers (binnen de verschillende doelgroepen) gaat werven en behouden; ■ de wijze waarop de MaaS-dienst kan opschalen binnen en buiten de regio; ■ de wijze waarop de samenstelling van Inschrijvers consortium en samenwerkingspartners bijdraagt aan het beoogde resultaat en de belangrijkste zaken die hiervoor nodig zijn van de Gemeente en haar Partners; ■ de wijze waarop een positieve business case tot stand zal komen voor 31 december 2021.	Max 20 slides

5.2.2 Inschrijvingsdocumenten ronde 2

Nr	Programma	Aantal pagina's / format
1	Een rechtsgeldig ondertekend Inschrijvingsbiljet (bijlage 3b) met daarin een beschrijving van (de combinatie van) de Inschrijver, de aanduiding van de contactpersoon van de Inschrijver en de hoogte van de bijdrage in cash die de Inschrijver nodig heeft voor het realiseren van zijn MaaS-dienst.	Conform format
2	Een essay, waarin specifiek voor de Amsterdamse context het volgende wordt beschreven: ■ een visie op de ontwikkeling van MaaS in algemene zin, en op de rol van de Inschrijver daarbinnen; ■ een beschrijving van de bijdrage die de MaaS-dienst zal leveren aan de bereikbaarheidsopgave in Zuidas, Amsterdam en de bredere regio; ■ een beschrijving van de wijze waarop gebruikers zullen worden geprikkeld om duurzamer en gezonder te reizen; ■ een beschrijving van de wijze waarop zal worden samengewerkt met werkgevers en een visie op hoe de dienst aansluit bij hun behoeften; ■ een beschrijving van de wijze waarop de MaaS Dienstverlener zich zal positioneren ten opzichte van aanbieders van (deel)mobiliteit en hoe hij een bijdrage levert aan een open en innovatief MaaS-ecosysteem.	Max 2.500 woorden
3	Een Ontwerp voor de MaaS-dienst, inclusief een ontwikkeltraject in mijlpalen, met daarin: ■ een beschrijving van de bediende doelgroepen en reizigers binnen en buiten Zuidas; ■ een beschrijving van de functionele ontwikkeling van de MaaS-dienst, en de ontwikkeling van de techniek die hiervoor nodig is; ■ een beschrijving van het ontsloten aanbod aan vervoersmiddelen, en de stappen die daarvoor concreet moeten worden gezet; ■ een beschrijving van de dienstverlening aan werkgevers en reizigers; ■ een beschrijving van de mate waarin en de wijze waarop de dienst (per doelgroep) kan opschalen, zowel in regio als doelgroep.	Max 5.000 woorden
4	Een businesscase, waarin wordt aangegeven hoe de MaaS-dienst uiterlijk op 31 december 2021 in staat is om zonder Cofinanciering vanuit de Opdrachtgever met een sluitende businesscase te opereren, en welke mate van eigen investering wordt gepleegd. Tevens dient de businesscase aan te geven op welke mijlpalen, welke mate van Cofinanciering (in cash of in-kind) vanuit de Opdrachtgever nodig is en waarvoor deze wordt gebruikt.	Max 2.500 woorden
5	Een wervings- en marketingplan waarin wordt aangegeven op welke wijze de vier verschillende soorten gebruikers zullen worden geworven binnen en buiten de deelnemende werkgevers. Hierbij dient de Inschrijver duidelijk te maken hoe potentiële deelnemers die het concept MaaS nog niet kennen zullen worden geholpen/ontzorgd bij de transitie in mobiliteit en gedrag, en welke specifieke doelgroepen met welke propositie zullen worden benaderd.	Max 2.500 woorden
6	Omschrijving van de samenstelling van het consortium en samenwerkingspartners, wat de verschillende consortiumpartners meebrengen richting de MaaS-dienst, in welke mate andere in het voorstel benoemde partners en mobiliteitsaanbieders zich hebben gecommitteerd en de onderbouwing hiervan.	Max 2.500 woorden
7	Planning, waarin de ontwikkeling van de MaaS-dienst wordt gerelateerd aan de mijlpalen van Opdrachtgever en Inschrijver.	Max 1 A3, max 1.000 woorden toelichting
8	Risicodossier, met maximaal 10 risico's die bij de Opdrachtgever of bij de Inschrijver liggen, inclusief beheersmaatregelen.	Max 1 A3, eigen format inschrijver
9	Een Privacy Impact Assessment waarin Inschrijver als verwerkingsverantwoordelijke van de MaaS-dienst aangeeft op welke manier de privacy van de gebruiker wordt geborgd.	Excel format



6. Aanbestedingsprocedure

6.1 Algemene informatie

De Gemeente Amsterdam, vertegenwoordigd door directeur Zuidas, David van Traa is de Opdrachtgever van de Prijsvraag als mini-competitie binnen de Openbare Europese procedure voor de Raamovereenkomst Mobility as a Service (MaaS).

De Prijsvraag leidt tot een Nadere Overeenkomst, zijnde een afzonderlijke schriftelijke overeenkomst (opdracht) voor een Regionale pilot, waarin de samenwerking inzake het neerzetten van een MaaS-dienst in de regio Amsterdam op grond van de winnende Inschrijving ten aanzien van de dienstverlening/levering als bedoeld in de Raamovereenkomst MaaS nader wordt bepaald. De Prijsvraag zelf wordt georganiseerd door het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam in haar rol als Lead Buyer Fysiek.

6.2 Correspondentie

Alle correspondentie, behoudens het indienen van klachten, dient te worden verricht via Tendernd.

De aanbestedingsprocedure wordt gevoerd in de Nederlandse en/of Engelse taal. Voor zover niet anders is aangegeven dan wel in het vervolg van de aanbestedingsprocedure schriftelijk door de aanbesteder anders wordt aangegeven, moeten alle stukken die de Inschrijvers bij aanbesteder indienen in de Nederlandse en/of Engelse taal zijn gesteld. De mogelijkheid om de Inschrijving ook in het Engels te kunnen doen en de vertaling van het Inschrijvingsbiljet, de Leidraad, het PvE en de concept Nadere Overeenkomst naar het Engels zijn een service van de Gemeente aan mogelijk geïnteresseerde internationale partijen. In geval van strijdigheid of verschillende lezing van de Nederlandstalige en de Engelstalige document zijn de Nederlandstalige documenten leidend.

Het is Inschrijvers niet toegestaan om op andere dan de in deze Inschrijvingsleidraad beschreven wijze met medewerkers van de aanbesteder, adviseurs van de aanbesteder en andere (rechts)personen die aan de zijde van de aanbesteder bij de aanbesteding en de voorbereiding van het project betrokken zijn, over de aanbesteding en het project te communiceren, anders dan na schriftelijke toestemming van de aanbesteder. Inschrijvers dienen verzoeken tot het verlenen van deze schriftelijke toestemming als verzoek om inlichtingen bij de aanbesteder in. Inschrijvers die handelen in strijd met het bepaalde in deze paragraaf kunnen worden uitgesloten van verdere deelname aan de aanbesteding.

Contactpunt namens de Gemeente is inkoopfysiek@amsterdam.nl. Het is niet toegestaan om vanaf de datum van definitieve publicatie van de Prijsvraag contact op te nemen met andere medewerkers van de Gemeente of andere Partners ten aanzien van deze Prijsvraag. Bij overtreding van deze regel, kan de Gemeente besluiten de Inschrijver van verdere deelname aan deze Prijsvraag uit te sluiten.

6.3 Vragen

Vragen kunnen uitsluitend via het formulier op Tendernd gesteld worden. De Gemeente beantwoordt de door Inschrijvers gestelde vragen door middel van het publiceren van een Nota van Inlichtingen op Tendernd. Vragen en de antwoorden van de Gemeente daarop worden geanonimiseerd opgenomen in de Nota van Inlichtingen. Er worden 2 vragenrondes gehouden, met beantwoording in twee Nota's van Inlichtingen. In de tweede ronde is het alleen mogelijk om vervolgvragen te stellen over eerder gestelde vragen of nieuwe informatie uit de eerste vragenronde.

Indien mogelijk geeft de Inschrijver bij het stellen van vragen aan op welke paragraaf, of bladzijde van de Leidraad (c.q. op welke bladzijde van welke bijlage) de vraag betrekking heeft. De sluitingsdatum voor het stellen van vragen en de datum voor het publiceren van de Nota van Inlichtingen op Tendered zijn opgenomen in de Planning. Inschrijvers zijn zelf verantwoordelijk voor het downloaden van deze Nota van Inlichtingen van Tendered. De Nota van Inlichtingen maakt na publicatie integraal onderdeel uit van deze Leidraad.

6.4 Methode voor beoordeling Inschrijvingen

6.4.1 Deelname aan Prijsvraag

Inschrijving staat open voor alle partijen die zich hebben gekwalificeerd voor de Openbare Europese procedure voor de Raamovereenkomst Mobility as a Service (MaaS), welke Raamovereenkomst door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat openbaar is aanbesteed.

6.4.2 Beoordeling door onafhankelijke Jury

Beoordeling van de ingediende Inschrijvingen wordt gedaan door een Jury. De Jury is onafhankelijk en geeft een advies aan Gemeente. De samenstelling van de Jury wordt kort na sluiting van de Inschrijvingstermijn bekend gemaakt. De Jury wordt o.a. samengesteld uit experts vanuit de verschillende deelnemende bedrijven en betrokkenen bij de Prijsvraag MaaS Zuidas. Juryleden nemen op persoonlijke titel plaats in de Jury. Het is Inschrijvers uitdrukkelijk niet toegestaan om op welke manier dan ook contact op te nemen over deze Prijsvraag met de leden van de Jury.

De Jury wordt ondersteund door een ambtelijke voorbereidingscommissie, bestaande uit medewerkers van de Gemeente en/of Partners in deze Prijsvraag. Deze commissie ondersteunt de Jury maar heeft geen stem in de beoordeling van de Inschrijvingen.

6.4.3 Beoordeling Inschrijvingen in twee ronden

De beoordeling van Inschrijvingen vindt plaats in twee ronden. Een nadere uitwerking van de beoordelingscriteria is terug te vinden in Hoofdstuk 7 van deze Leidraad.

Tijdens beoordelingsronde 1 vindt beoordeling plaats op basis van een door de Inschrijvers in te dienen Pitchdeck van hun plan voor een MaaS-dienst ten behoeve van MaaS Zuidas. Doel van deze beoordelingsronde is het vellen van een oordeel over de visie, ambities en aanpak van Inschrijvers, zonder dat deze in detail kunnen worden getoetst op basis van onderliggende documenten. De Jury hanteert hiervoor dan ook dezelfde beoordelingscriteria als gedurende beoordelingsronde 2.

De Jury stelt na beoordeling van de Inschrijvingen een ranking op, waarna de Gemeente de top-5 hoogst gerankte Inschrijvingen uitnodigt voor het indienen van een Inschrijving voor beoordelingsronde 2. Tijdens de beoordelingsronde 2 staat het beoordelen van een nadere uitwerking en onderbouwing van de Inschrijving centraal. Inschrijvers dienen ten behoeve van deze beoordelingsronde aanvullende documenten en een nadere uitwerking van hun Inschrijving in te dienen.

Deze beoordelingsronde eindigt met een presentatie van de Inschrijvers voor de Jury, waarna deze een

definitieve ranking opstelt. Tijdens de presentatie kan het voorstel door de Inschrijver worden toegelicht aan de Jury (maximaal 10 minuten). Het betreft alleen een toelichting; de presentatie mag geen nieuwe onderdelen bevatten ten opzichte van het ingediende voorstel. Na de presentatie zal de Jury vragen stellen (maximaal 20 minuten).

6.4.4 Stappen in de beoordeling

Gedurende de beoordeling worden de volgende stappen doorlopen:

1. Controle op volledigheid Inschrijving ronde 1 conform de indieningsvoorschriften door de ambtelijke voorbereidingscommissie.
2. Beoordeling van de Inschrijving aan de hand van de Beoordelingscriteria zoals beschreven voor beoordelingsronde 1 door de Jury.
3. Controle op volledigheid Inschrijving ronde 2 conform de indieningsvoorschriften en check op minimale eisen zoals verwoord in het PvE door de ambtelijke voorbereidingscommissie.
4. Beoordeling van de Inschrijving aan de hand van de Beoordelingscriteria zoals beschreven voor beoordelingsronde 2 door de Jury.

Alle door de Inschrijver gegeven informatie kan door de Gemeente worden gecontroleerd. Het verstrekken van onjuiste gegevens en het niet of te laat verstrekken van gegevens, alsmede het, na een verzoek daartoe van de Gemeente, niet meewerken aan de controle van de verstrekte gegevens, kan leiden tot uitsluiting.

De ambtelijke begeleidingscommissie beoordeelt de Inschrijving bij iedere beoordelingsronde allereerst op volledigheid. Er wordt getoetst aan de voorschriften zoals in deze Leidraad gesteld. Is de Inschrijving onvolledig of wijkt deze af van de voorschriften, dan beoordeelt de Gemeente of de Inschrijving mag worden aangevuld. Als dat niet mogelijk is, kan de Gemeente besluiten de Inschrijving terzijde te leggen en niet verder in de beoordeling mee te nemen. Ook kan de Gemeente besluiten, indien de Inschrijving onder voorwaarden is gedaan, om deze terzijde te leggen en niet verder in de beoordeling mee te nemen.

In het Programma van Eisen zijn eisen opgenomen waaraan de aangeboden MaaS-dienst minimaal moet voldoen. Inschrijvers dienen bij Inschrijving voor beoordelingsronde 1 te verklaren dat zij aan de in het PvE gestelde eisen zullen voldoen. Door de Gemeente wordt voorafgaand aan de beoordeling van Inschrijvingen voor beoordelingsronde 2 gecontroleerd of de Inschrijving daadwerkelijk voldoet aan deze minimeisen. De Gemeente kan besluiten, indien de Inschrijving niet aan deze minimeisen voldoet, om deze terzijde te leggen en niet verder in de beoordeling mee te nemen.

De beoordeling van de Inschrijving aan de hand van de Beoordelingscriteria wordt gedaan door de Jury. De Jury beoordeelt Inschrijvingen tijdens beide beoordelingsrondes niet anoniem, o.a. doordat sprake is van een presentatie voor de Jury. Inschrijvers stemmen hiermee in door middel van het doen van een Inschrijving. Beoordeling van Inschrijvingen doet de Jury op basis van de Beoordelingscriteria in Hoofdstuk 7.

6.5 Planning

6.5.1 Overkoepelende planning

De planning van deze Prijsvraag is weergegeven in onderstaand schema. De planning is, behoudens de Inschrijvingsdeadline voor de eerste beoordelingsronde, indicatief en er kunnen geen rechten aan worden ontleend.

Activiteit	Week/Datum
Publicatie concept-aanbestedingsdocumenten via Dutch Mobility Innovations	25 juli 2018
Marktconsultatie	26 september 2018
Publicatie definitieve aanbestedingsleidraad	23 januari 2019
Indienen verzoeken om inlichtingen	11 februari 2019, 9:00
Nota van Inlichtingen 1 (Nvl 1)	18 februari 2019
Indienen verzoeken om inlichtingen n.a.v. Nvl 1	25 februari 2019, 9:00
Nota van Inlichtingen 2	4 maart 2019
Inschrijvingsdeadline ronde 1	15 maart 2019, 14:00
Beoordeling geldigheid en volledigheid Inschrijving, verzoeken aanvullingen	20 maart 2019
Aanvullingen aanleveren	22 maart 2019, 12:00
Bekendmaking top-5, verzenden uitnodigingen ronde 2	3 april 2019
Einde eerste stand still periode	10 april 2019
Inschrijvingsdeadline ronde 2	26 april 2019, 14:00
Beoordeling geldigheid en volledigheid Inschrijving, verzoeken aanvullingen	1 mei 2019, 14:00
Aanvullingen aanleveren	6 mei 2019, 12:00
Presentatie door Inschrijvers, stellen van nadere vragen door de Jury	13 mei 2019
Bekendmaking definitieve ranking van de Jury	21 mei 2019
Einde tweede stand still periode	28 mei 2019
Onderhandelingen definitieve Nadere Overeenkomst	29 mei tot juli 2019
Tekenen Nadere Overeenkomst	juli 2019

6.5.2 Deadline voor inschrijving ronde 1

De termijn voor de ontvangst van de Inschrijvingen ten behoeve van beoordelingsronde 1 sluit op het in 6.5.1 vermelde tijdstip. Later ingediende inschrijvingen worden ongeldig beschouwd. De Inschrijvingen kunnen uitsluitend digitaal via de berichtenmodule van TenderNed worden ingediend. Als zodanig op andere wijze aangeboden Inschrijvingen zullen ongeldig worden beschouwd. Het risico van niet-bezorging of enige andere vertraging bij de aanbidding en het daardoor niet in behandeling nemen van de Inschrijving berust bij de Inschrijver.

6.5.3 Deadline voor inschrijving ronde 2

De termijn voor de ontvangst van de Inschrijvingen ten behoeve van beoordelingsronde 2 sluit (wijzigingen in de planning voorbehouden) op het in 6.5.1 vermelde tijdstip. De Inschrijvingen kunnen uitsluitend digitaal via de kluis van TenderNed worden ingediend. Hiervoor gelden verder dezelfde voorwaarden als voor ronde 1.

6.5.4 Bekendmaking en vervolg

De Jury stelt een verslag op van haar beoordeling met daarin opgenomen de ranking ten behoeve van beide beoordelingsronden. De Gemeente maakt het eindoordeel van de Jury bekend en nodigt na

beoordelingsronde 1 de top-5 uit voor het indienen van een Inschrijving voor ronde 2. Gedurende de eerste stand still periode kunnen afgewezen Inschrijvers, als zij daar reden voor zien, een kort geding aanhangig maken tegen de Jurybeslissing. Deze Inschrijvers kunnen gelijktijdig met de top 5 gerankte Inschrijvers de Inschrijving voor ronde 2 voorbereiden. Indien in kort geding één of meer afgewezen Inschrijvers alsnog moeten worden toegelaten tot ronde 2, dan wordt hij of worden zij toegevoegd aan de reeds uitgenodigde top 5.

Na het vaststellen van de definitieve ranking n.a.v. beoordelingsronde 2 besluit de Gemeente op basis van het advies van de Jury of zij met de Inschrijvers op basis van de ranking van Jury de onderhandelingen wil starten om tot een Overeenkomst te komen.

6.6 Vertrouwelijkheid van de Inschrijving

De Inschrijving van Inschrijver wordt door de Gemeente beschouwd als vertrouwelijk door de Inschrijver aan de aanbestedende dienst verstrekte informatie als bedoeld in artikel 2.57 lid 1 van de Aanbestedingswet. Op grond van de Aanbestedingswet maakt de Gemeente deze informatie niet openbaar. Wel zal de Inschrijving met de Juryleden en leden van de ambtelijke voorbereidingscommissie worden gedeeld ten behoeve van de beoordeling in het kader van deze Prijsvraag. De Jury en de leden van de ambtelijke voorbereidingscommissie zijn gehouden aan een geheimhoudingsplicht. Door in te schrijven stemt de Inschrijver hiermee in.

6.7 Overige voorwaarden

1. Indien Inschrijver opmerkingen, suggesties of klachten met betrekking tot de Prijsvraag heeft, dient hij deze in bij het Contactpunt. Het indienen van opmerkingen, suggesties of klachten heeft geen opschortende werking ten aanzien van deze Prijsvraag.
2. De Gemeente heeft de aanbestedingsstukken met zorg opgesteld. Mocht de Inschrijver desondanks tegenstrijdigheden en/of onvolkomenheden tegenkomen, dan dient de Inschrijver het Contactpunt hiervan op de hoogte te stellen. De Inschrijver kan na het indienen van zijn Inschrijving zich niet beroepen op niet gemelde tegenstrijdigheden.
3. In geval van tegenstrijdigheid tussen deze Leidraad en de contractdocumenten prevaleren de contractdocumenten.
4. Indien een Inschrijver zich niet kan verenigen met de inhoud van de aanbestedingstukken, de beantwoording van vragen in het kader van nota's van inlichtingen of de reactie van de Gemeente op klachten van Inschrijver, dient Inschrijver voor het in paragraaf 5.4 bedoelde Inschrijvingsmoment een kort geding aanhangig te maken.
5. De mondelinge en schriftelijke communicatie in deze Prijsvraag geschiedt in de Nederlandse en/of Engelse taal. De Nederlandse taal is leidend in het geval van geschilbeslechting.
6. De Gemeente vergoedt geen kosten die verband houden met het indienen van een Inschrijving en inspanningen ten behoeve van eventuele onderhandelingsrondes. De Inschrijving zal na afloop van de procedure niet worden geretourneerd.
7. De Inschrijving voldoet aan alle in de aanbestedingstukken gestelde eisen, voorschriften, bepalingen. Door het indienen van een Inschrijving stemt Inschrijver in met de procedure, voorschriften en gestelde eisen, zoals deze in de Leidraad, het PvE en in de Nadere Overeenkomst zijn gesteld, behoudens de voor onderhandeling aangemerkte delen in de Nadere Overeenkomst. Ook stemt de Inschrijver in met het uitvoeren van het integriteitsonderzoek en de eventuele bewakingsmaatregelen die hieruit voortvloeien.

8. De Gemeente wijst Inschrijvers er op dat het verboden is Overeenkomsten aan te gaan die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan wordt verhinderd, beperkt of vervalst. Het in strijd met de mededingingsregels handelen kan leiden tot uitsluiting van dit aanbestedingsproces.
9. De Gemeente behoudt zich te allen tijde het recht voor de minicompetitie stop te zetten, zonder dat de Gemeente gehouden is tot het vergoeden van kosten van Inschrijvers of Inschrijvers.
10. In artikel 4.2 van de Raamovereenkomst is bepaald dat een Decentrale overheid het recht heeft om de eventuele toepasselijkheid van een uitsluitingsgrond nader te verifiëren. In dit verband willen we u wijzen op de toepasselijkheid van het gemeentelijke integriteitsbeleid op deze nadere uitvraag: De middelen waarover de Gemeente Amsterdam en haar publieke partners beschikken voor de uitvoering van haar publieke taken zijn 'van ons allemaal'. De Gemeente dient zorgvuldig met deze middelen om te gaan en ervoor te zorgen dat deze middelen zo goed mogelijk besteed worden. Integriteit staat een kernwaarde voor de Gemeente. Uitgangspunt voor de Gemeente is de integriteit van de eigen organisatie waarborgen én te voorkomen dat niet-integere partijen worden gefaciliteerd in hun activiteiten door middel van het aangaan of laten voortbestaan van overeenkomsten tussen deze partijen en de Gemeente. Voor de uitvoering van haar integriteitsbeleid heeft de Gemeente onder meer de Beleidsregel Integriteit en Overeenkomsten (BIO) vastgesteld. Zie voor meer informatie: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/veiligheid/integer-handelen/beleidsstukken-bio/>
11. De BIO is van toepassing op alle privaatrechtelijke rechtshandelingen van de Gemeente, dus ook op deze minicompetitie en de Overeenkomst. Door het indienen van een Inschrijving verklaart de Inschrijver (i) kennis te hebben genomen van de BIO en (ii) akkoord te zijn met de BIO, (iii) in te stemmen met het uitvoeren van de integriteitsscreening, als onderdeel van de minicompetitie, en met de eventuele extra bewakingsmaatregelen die hieruit volgen. Ook stemt de Inschrijver in met het op grond van de BIO op te nemen van de integriteitsclausule in de mogelijke te sluiten overeenkomst, en dus ook een eventuele tussentijdse integriteitsscreening van de contractspartij van de Gemeente gedurende de looptijd van de Nadere Overeenkomst, en de eventuele gevolgen daarvan. Tevens stemt de Inschrijver in met het eventueel screenen van onderaannemers en (toe)leveranciers en zal hij medewerking verlenen aan deze screening.
12. De screening als onderdeel van de minicompetitie zal plaatsvinden aan de hand van onder andere de bewijsstukken voor het Uniform Europees Aanbestedingsdocument (UEA) en stukken die (op nader verzoek) door Inschrijver worden aangeleverd alsmede op basis openbare en gesloten bronnen. Voor Screening van de beoogde contractant voor de Overeenkomst op grond van de BIO zal de Gemeente gebruik maken van de gedeponeerde jaarverslagen en accountantsverklaringen over de jaren 2014 t/m 2018. De gemeente zal deze jaarverslagen zelf opvragen bij de Kamer van Koophandel of bij het ministerie. Indien de jaarverslagen niet zijn gedeponneerd dan dient de winnende Inschrijver/ beoogde Contractant, na eerste verzoek van de Gemeente, deze zelf aan te leveren. Het niet op eerste verzoek aanleveren van de jaarverslagen kan leiden tot uitsluiting van deze aanbesteding.
13. De Gemeente wijst u erop dat in de Screening (verificatie van de verplichte en facultatieve uitsluitingsgronden) niet alleen naar de Inschrijvende Partij zal worden gekeken maar ook de aan de Inschrijver gelieerde partijen als bedoeld in artikel 2 lid 2 van de BIO. Een gelieerde partij is in de BIO als volgt gedefinieerd:
14. Onder gelieerde partijen worden in ieder geval verstaan personen of partijen die:
 - direct of indirect leiding aan Partij geven of hebben gegeven;
 - bij de uitvoering van de Overeenkomst een belangrijke rol vervullen of hebben vervuld;
 - over Partij zeggenschap hebben of hebben gehad;
 - aan Partij vermogen verschaffen of hebben verschaft;
 - onderdeel zijn of zijn geweest van dezelfde groep als bedoeld in artikel 2:24b BW
 - in een zakelijk samenwerkingsverband tot Partij staan of hebben gestaan;
 - op Partij anderszins direct of indirect invloed uitoefenen of hebben uitgeoefend.

15. Ten behoeve van de Screening (de verificatie van het voldoen aan de verplichte en facultatieve uitsluitingsgronden in deze specifieke pilot) dient u incidenten - zoals deze nader in de BIO in artikel 4 en 5 van die BIO zijn ingevuld en zoals deze zich bij u of een aan u gelieerde partij over de jaren 2014 t/m 2018 hebben voorgedaan bij inschrijving op deze pilot te melden, alsmede de maatregelen die naar aanleiding van het incident/ de incidenten zijn genomen om deze in de toekomst te voorkomen. Het niet bij inschrijving proactief vermelden van deze incidenten kan eveneens in de verificatie leiden tot verdere uitsluiting van deze pilot.
- Mocht er aanleiding zijn om verder onderzoek te doen, dan zal dit onderzoek worden uitgevoerd door de gespecialiseerde screeningsafdeling van de Gemeente (de Screeningsunit). In het kader van het onderzoek is het onder omstandigheden mogelijk dat er een Bibob-advies wordt aangevraagd bij het landelijk Bureau Bibob. Mocht dit het geval zijn, zal de Inschrijver hier vooraf van op de hoogte worden gesteld. De uitkomst van de screening of het Bibob-advies kan ertoe leiden dat een Inschrijver wordt uitgesloten op basis van de verplichte en/of facultatieve uitsluitingsgronden of dat extra bewakingsmaatregelen in de naar aanleiding van deze aanbesteding te sluiten Overeenkomst worden opgenomen. Op de Prijsvraagprocedure is het Nederlands Recht van toepassing. Geschillen dienen te worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.
16. Inschrijvers krijgen een termijn van 20 kalenderdagen om bezwaar aan te tekenen tegen de bekendmaking van het oordeel van de Jury door de Gemeente door het aanhangig maken van een kort geding bij de Rechtbank in Den Haag. Dit kort geding dient binnen 20 kalenderdagen na de verzenddatum van de resultaten van de Prijsvraag door de Gemeente aanhangig te zijn gemaakt. Een kopie van de dagvaarding dient zo snel mogelijk aan het Contactpunt van deze Prijsvraag te worden gemaild. Indien niet of niet binnen twintig kalenderdagen na de dag van verzending van de resultaten van de Prijsvraag een kort geding aanhangig is gemaakt, wordt de Inschrijver geacht afstand te hebben gedaan van zijn recht om tegen de resultaten van de Prijsvraag in het geweer te komen. Daarmee vervalt ieder uit deze Prijsvraag voortvloeiend recht van de Inschrijver.

6.8 Klachten over de aanbestedingsprocedure

Klachten over deze aanbestedingsprocedure kunnen worden ingediend via het e-mailadres: Klachten.IB@amsterdam.nl.

Klachten kunnen gaan over het niet naleven van wettelijke bepalingen of inbreuk op algemene aanbestedingsbeginselen. Een klacht moet schriftelijk worden ingediend en moet duidelijk en gemotiveerd aangeven op welk aspect van de aanbestedingsprocedure de klacht betrekking heeft. Deze klachtenprocedure heeft geen opschortende werking. Een klacht wordt behandeld door ter zake kundige functionarissen die niet betrokken zijn of zullen worden bij de onderhavige aanbestedingsprocedure. Een klacht wordt zo spoedig mogelijk afgehandeld; de indiener van een klacht wordt daarover geïnformeerd.

6.9 Inschrijving

Met het indienen van een Inschrijving verklaart de Inschrijver zich onvoorwaardelijk akkoord met de in deze Inschrijvingsleidraad beschreven aanbestedingsprocedure. De inschrijvingsbiljetten (bijlage 3 a en 3 b) dienen door de rechtsgeldige vertegenwoordiger van Inschrijver te worden gedaan en ondertekend. Indien de vertegenwoordigingsbevoegdheid niet rechtstreeks uit het uittreksel KVK blijkt, dienen de documenten die deze rechtsgeldige vertegenwoordiging aantonen bij de inschrijving te worden gevoegd, waaronder o.a. rechtsgeldig getekende schriftelijk volmachten daartoe. Indien deze documenten niet bij inschrijving worden overlegd, kan dit in de verificatie leiden tot verdere uitsluiting van deze pilot.

7. Beoordeling en Beoordelingscriteria

7.1 Beoordelingsproces

De Jury heeft tot doel om te beoordelen in welke mate Inschrijvingen voldoen aan het hoofddoel van deze Prijsvraag. Dat doel is het creëren van een goed werkende MaaS-dienst die een bijdrage levert aan een beter en duurzamer bereikbare Zuidas, stad en regio, en daarmee de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van die regio, door middel van tevreden gebruikers die een lager dan gemiddeld aandeel autogebruik kennen tijdens de spits, middels een MaaS-dienst die op termijn (uiterlijk 31 december 2021) zelfstandig kan opschalen binnen en buiten de regio.

Het beoordelingsproces vindt plaats in twee ronden, tijdens de eerste beoordelingsronde op hoofdlijnen, waarbij een top-5 wordt bepaald die wordt uitgenodigd om een Inschrijving te doen voor beoordelingsronde 2. Tijdens beoordelingsronde 2 wordt een nadere onderbouwing en uitwerking van de Inschrijving tijdens ronde 1 gevraagd. De beoordelingscriteria zijn gedurende beide beoordelingsronden op hoofdlijnen hetzelfde. Alleen het beoordelingscriterium 'kwaliteit' wordt niet meegewogen tijdens de eerste beoordelingsronde, aangezien de noodzakelijke onderbouwing hiervoor ontbreekt.

Voor beide ronden geldt dat de Jury in twee stappen komt tot een ranking van de ingediende Inschrijvingen:

1. De Jury komt unaniem tot één cijfer voor elke vijf hieronder beschreven criteria. De Jury geeft één geïntegreerde score per criterium, op een schaal van 1 tot 10, zonder decimalen. De beoordeling leidt vervolgens tot één totaalscore, waarbij elk criterium een gelijk gewicht heeft. De maximale totaalscore bedraagt dus in beide rondes 50 punten.
2. Nadat de criteria los van elkaar zijn beoordeeld, zal de Jury de onderlinge samenhang tussen de verschillende criteria en de manier waarop ze elkaar positief dan wel negatief beïnvloeden ten opzichte van de doelen en uitgangspunten van deze Prijsvraag beoordelen. De Jury kan een bonus of malus toepassen op de totaalscore van 20%. Daarmee kan een totaalscore van bijvoorbeeld 50 punten worden verlaagd dan wel verhoogd tot respectievelijk 40 of 60 punten.

7.2 Beoordelingskader ronde 1

Beoordelingscriterium	Oftewel:
Bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen	In hoeverre overtuigt de geschetste aanpak m.b.t. het leveren van een bijdrage aan de maatschappelijke doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en vitaliteit.
Propositie gebruiker	In welke mate wordt rekening gehouden met de wensen van de eindgebruiker en in welke mate overtuigt de geschetste aanpak m.b.t. werving en behoud van deelnemers.
Samenwerking	In welke mate overtuigt de geschetste aanpak van een goede samenwerking met werkgevers, overheden en vervoersaanbieders en bijdrage aan de totstandkoming van een gezond MaaS-ecosysteem.
Schaalbaarheid	In hoeverre overtuigt de geschetste aanpak en businesscase van het realiseren van een schaalbare MaaS-dienst die zowel regionaal als qua doelgroep en aanbod snel kan doorgroeien.
Kwaliteit	In hoeverre overtuigt de voorgestelde samenstelling van het consortium en samenwerkingspartners, mede in relatie tot de van de overheid verlangde bijdrage, bij het behalen van het beoogde resultaat.

7.3 Beoordelingskader ronde 2

Beoordelingscriterium	Onderwerpen per criterium	Beoordelingsbasis
Bijdrage aan maatschappelijke doelstellingen	Bijdrage aan bereikbaarheidsdoelstellingen Zuidas, Amsterdam en regio: reductie aandeel auto in de modal split onder gebruikers.	Essay en Ontwerp
	Bijdrage aan de leefbaarheid: reductie van het autogebruik en –bezit.	
	Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie: reductie van de CO ₂ uitstoot per afgelegde kilometer.	
	Bijdrage aan de vitaliteitsambitie: toename van verbrande kCal per afgelegde kilometer.	
Propositie gebruiker	Kwaliteit en gebruiksvriendelijkheid van de MaaS-dienst.	Ontwerp, Wervings- en marketingplan
	Kwaliteit van wervingsplan voor gebruikers, zowel binnen als buiten de Zuidas.	
	Wijze waarop rekening wordt gehouden met de ambities, drijfveren, wensen en beperkingen van gebruikers.	
	Wijze waarop gebruikers worden behouden voor de dienst.	
Samenwerking	Wijze waarop samenwerking wordt gezocht en aan wordt gesloten bij behoeften en doelstellingen van werkgevers.	Essay en Ontwerp
	Visie op samenwerking met de overheid en de rol van MaaS Dienstverlener daarbinnen.	
	Mate waarin MaaS Dienstverlener begrip toont voor belang vervoersaanbieders in het MaaS-ecosysteem en met hen wil samenwerken.	
	Visie op interoperabiliteit en bijdrage van de MaaS Dienstverlener daar aan.	
Schaalbaarheid	Mate waarin MaaS Dienstverlener in staat is om regionaal en landelijk op te schalen.	Business case en Ontwerp
	Mate waarin MaaS Dienstverlener in staat is om naast de geëiste zakelijke reiziger ook andere doelgroepen te bedienen.	
	Snelheid waarin de MaaS Dienstverlener aanvullend mobiliteitsaanbod kan ontsluiten.	
	Kwaliteit en schaalbaarheid van de businesscase, benodigde mate van Cofinanciering en mogelijkheden om autonoom versneld op te schalen.	
Kwaliteit	(Snelheid van) ontwikkeling in en soliditeit van de functionaliteiten en dienstverlening die door de MaaS Dienstverlener worden geboden.	Samenstelling consortium en partners, Ontwerp, planning en risicoparagraaf
	Mate waarin het consortium de competenties heeft om Inschrijving waar te maken, en niveau van commitment van benoemde partners (van zijde MaaS Dienstverlener en vervoersaanbieders).	
	Kwaliteit van de organisatie en de risicoparagraaf, en mate waarin risico's (en beheersmaatregelen) bij de Opdrachtgever of werkgevers worden neergelegd.	
	(Snelheid van) ontwikkeling in en soliditeit van ontsloten vervoersaanbod binnen de MaaS-dienst. .	

8. Procedure onderhandelingen en contractvorming

8.1 Vorm van het contract

De Gemeente zal als contractspartij optreden voor de Inschrijver/ MaaS Dienstverlener. De MaaS Dienstverlener is daarbij verantwoordelijk voor het realiseren van hetgeen hij heeft aangeboden in zijn Inschrijving. Wat dat precies is, en onder welke voorwaarden daar uitvoering aan zal worden gegeven wordt vastgelegd in een Nadere Overeenkomst tussen Gemeente en MaaS Dienstverlener. Het contract met de Gemeente behelst dus geen afspraken over afname met individuele Werkgevers als betalende klant van de MaaS-dienst, anders dan de Gemeente zelf (indien daartoe wordt besloten). Noch behelst het de ontsluiting van vervoersaanbod of mobiliteitsdiensten. Beiden vallen onder de bovengenoemde verantwoordelijkheid voor het realiseren van de aangeboden MaaS-dienst door de Inschrijver.

8.2 De scope van de onderhandelingen en de te sluiten Nadere Overeenkomst

Bij bekendmaking van de winnaar van de Prijsvraag wordt door de Gemeente besloten of de onderhandelingsprocedure wordt gestart om tot een Nadere Overeenkomst te komen. Doelstelling van de onderhandelingsprocedure is om tot realisatieafspraken te komen ten aanzien van de Inschrijving, waarbij Partijen ook de financiële bijdragen en andere in natura bijdragen definitief committeren ten behoeve van daadwerkelijke realisatie van het voorstel.

De scope van de onderhandeling wordt bepaald door de Inschrijving die door de betreffende Inschrijver is ingediend in deze Prijsvraag en de door Inschrijver in zijn Inschrijving gevraagde mogelijke bijdragen zoals vermeld in deze Leidraad van de Gemeente en haar publieke partners. Ook kan verdere uitwerking van planning en definitieve keuze voor mijlpalen rond financiering worden meegenomen.



Een concept Nadere Overeenkomst, is bijgevoegd als bijlage 2. Door het indienen van de Inschrijving voor deze Prijsvraag verklaart MaaS Dienstverlener zich op voorhand akkoord met de volgende structuur, juridische uitgangspunten en opzet van de Nadere Overeenkomst, behoudens de door middel van gele arcering gemarkeerde onderhandelingspunten op welke onderdelen de Nadere Overeenkomst nog moet worden uitgewerkt in samenspraak tussen Inschrijver en Gemeente op basis van de Inschrijving.

8.3 De spelregels van de onderhandeling

De volgende spelregels zijn van toepassing op de onderhandelingsfase:

- De afgevaardigde namens Inschrijver voor het onderhandelingstraject beschikt over voldoende mandaat om Inschrijver aan het resultaat ervan te kunnen binden.
- Inschrijver geeft bij de Inschrijving reeds aan met welke rechtspersoon de Nadere Overeenkomst dient te worden gesloten.
- De Gemeente mag te allen tijde schriftelijke informatie van Inschrijver vragen met betrekking tot zijn kredietwaardigheid en integriteit en de Inschrijver zal deze zonder vertraging verstrekken, voor zover deze schriftelijke informatie nog niet is geleverd in het kader van deze procedure.
- Het onderhandelingsresultaat is te allen tijde onder het uitdrukkelijke voorbehoud van goedkeuring door het college van B&W.
- De Gemeente heeft het recht om over aanvullingen en wijziging te onderhandelen, indien uit collegiaal overleg van B&W en of publieke partners van de Gemeente blijkt dat een dergelijke wijziging of aanvulling nodig is voor bestuurlijke goedkeuring van de definitief te ondertekenen Overeenkomst. De Gemeente heeft het recht om het onderhandelingsproces aan haar zijde te wijzigen, zonder dat daar toestemming van de Inschrijver voor is vereist.
- De Gemeente en de Inschrijver kunnen te allen tijde het onderhandelingsproces afbreken. Zij kunnen elkaar daarvoor niet aansprakelijk stellen of andere compensatie eisen.
- Elke Partij zal tijdens de onderhandeling de vertrouwelijkheid daarvan borgen en respecteren, en geen informatie daarover aan derde partijen verstrekken zonder de uitdrukkelijke en voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere Partij tenzij uit de wet anders voortvloeit.
- Partijen zullen geen publieke uitspraken doen of aankondigingen zonder daartoe eerst de andere Partij daarover te hebben geconsulteerd. Uitgangspunt is dat Partijen gezamenlijk de inhoud en timing van persberichten overeenkomen.
- Elke Partij draagt zijn eigen kosten tijdens de onderhandelingsfase.
- Op de onderhandelingsfase is Nederlands recht van toepassing.
- Partijen kiezen domicilie te Den Haag.

8.4 Contractvormingstermijn

Indien de Gemeente besluit over te gaan tot het onderhandelingsproces, zal begonnen worden met de eerste in ranking van de Jury. De Gemeente onderhandelt met de winnende Inschrijver maximaal vier weken. De onderhandeling richt zich op overeenstemming over een te sluiten Nadere Overeenkomst. Lukt dit niet binnen deze periode, dan staat het de Gemeente vrij de onderhandeling met die Partij af te breken en de onderhandeling te starten met de Inschrijver die door de Jury als tweede in ranking is aangewezen. Hetzelfde proces geldt weer voor de onderhandeling met de als tweede gerankte Inschrijver. Nadat het onderhandelingsteam met de Inschrijver overeenstemming heeft bereikt over de Nadere Overeenkomst, is er, onder voorbehoud van bestuurlijke goedkeuring door het college van B&W, sprake van een succesvolle onderhandeling en kan de Nadere Overeenkomst worden gesloten.

9. Begrippenkader

Onderstaand begrippenkader geldt voor alle bij deze Prijsvraag behorende documenten.

Begrip	Betekenis / uitleg
Aanbestedingswet	Ook wel Aanbestedingswet 2012.
Accountant	Onafhankelijke accountant ingezet door Inschrijver, ten behoeve van de controle op de realisatie van de MaaS-dienst zoals bedoeld in de concept Nadere Overeenkomst.
B&W	Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam.
Bekendmaking	Besluit van de Gemeente waarin de uitslag van de Prijsvraag bekend wordt gemaakt.
Beoordelingscriteria	De Beoordelingscriteria als bedoeld in paragraaf 6.2 en 6.3
Bezoeker	Persoon die eenmalig of niet-frequent naar de Zuidas en/of regio Amsterdam reist, bijvoorbeeld voor een zakelijk bezoek bij een bedrijf.
Bewoner	Persoon die woonachtig is in de Zuidas en/of de regio Amsterdam.
Cofinanciering	Bijdrage van de Inschrijver aan het door de Opdrachtgever
Consortium	Inschrijvers die gezamenlijk een Inschrijving indienen, waarvan één als penvoerder optreedt, welk Consortium als geheel aan te merken is als een Inschrijver.
Contactpunt	De door de Gemeente aangewezen Contactpunt voor deze Prijsvraag.
Combinant	Deelnemer van een Consortium.
Deelnemers	Individuele reizigers die door de MaaS Dienstverlener in staat worden gesteld om als (al dan niet (indirect) via hun werkgever) betalende klant gebruik te maken van de MaaS-dienst, niet zijnde reeds bestaande klanten voordat de Nadere Overeenkomst is gesloten.
Dienst	De MaaS-dienst, zoals die beoogd wordt te creëren middels deze Prijsvraag.
Eigen Verklaring	De Eigen Verklaring zoals bedoeld in artikel 2:84 van de Aanbestedingswet, waarin is opgenomen de verplichte Uitsluitingsgronden boven de aanbestedingsdrempel, de facultatieve Uitsluitingsgronden boven de aanbestedingsdrempel, de Geschiktheidseisen, de technische specificaties en uitvoeringsvoorwaarden, en het samenwerkingsverband of beroep op een derde/ derden.
Financiering	De investering, in termen van geld, middelen en/of menscapaciteit, waaraan de Inschrijver zich committeert als zijn Ontwerp voor een MaaS-dienst op grond van de beoordeling van de Jury in aanmerking komt voor uitvoering.
Gemeente	De publieke rechtspersoon Gemeente Amsterdam, de rechtspersoon die deze Prijsvraag organiseert en partij is bij het sluiten van de eventuele Nadere Overeenkomst.
Inschrijver	Een rechtspersoon (of een combinatie van rechtspersonen) die naar aanleiding van deze Prijsvraag een Inschrijving heeft ingediend.
Inschrijving	De Inschrijving van een Inschrijver op deze Prijsvraag.
Jury	De door de Gemeente samengestelde, Onafhankelijke beoordelingscommissie, die op deskundige wijze op grond van deze Leidraad de ingediende projectplannen beoordeelt.
Leidraad	Deze aanbestedingsleidraad, geregistreerd als AI 2018-0065.
MaaS	Het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform (bijv. mobiele app) met real-time informatie aan Deelnemers worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.
MaaS Dienstverlener	Inschrijver, met wie de Gemeente tot een Nadere Overeenkomst komt door middel van deze Prijsvraag.
MaaS-ecosysteem	Het gehele speelveld van publieke ruimte (zowel fysiek als qua wet- en regelgeving), reizigers, vervoersmiddelen, vervoersaanbieders en (MaaS) Dienstverleners dat nodig is voor het organiseren van mobiliteit, en de wijze waarop dit samenhangt en bijdraagt aan de doelstellingen m.b.t. MaaS zoals verwoord in de Raamovereenkomst en Leidraad.

Mobiliteitsbudget	Een vastgesteld bedrag dat de Werknemer ontvangt van de Werkgever om naar eigen inzicht te besteden aan Zakelijke reizen en/of Woon-werkreizen en/of Privéreizen.
MRA	De Metropoolregio Amsterdam – kortweg MRA – is het informele samenwerkingsverband van 32 Gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Het metropoolgebied omvat het grondgebied van het noordelijk deel van de Randstad: de MRA strekt zich uit van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer.
Nota van Inlichtingen	Het document dat dient als aanvulling of wijziging op de Leidraad en welke integraal onderdeel uitmaakt van deze Leidraad.
Ontwerp (voor een MaaS-dienst)	De door Inschrijver beoogde MaaS-dienst, waarbij wordt aangegeven hoe deze zich in de tijd ontwikkeld, welke doelgroepen worden bediend, met welke functionaliteiten, welke vervoersaanbod en welke dienstverlening.
Overeenkomst	Ook wel Nadere Overeenkomst. De Overeenkomst die naar aanleiding van deze Prijsvraag eventueel kan worden gesloten, inclusief de daarbij behorende bijlagen, welke overeenkomst gericht is op implementatie van het projectplan, c.q. de Inschrijving.
Partijen	Inschrijver en Gemeente, zoals bedoeld in de concept Nadere Overeenkomst.
Partners	Samenwerkingspartners van de Gemeente in deze Prijsvraag. Van publieke zijde betreft het hier het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vervoerregio. Van private zijde de betrokken Werkgevers die de Samenwerkingsovereenkomst hebben ondertekend en ondernemersvereniging ORAM. Wanneer alleen wordt gerefereerd aan de publieke partners wordt dit expliciet benoemd.
Pitchdeck	Een verzameling slides waarin de Inschrijver een overzicht geeft van de belangrijkste aspecten van zijn MaaS-dienst, de wijze waarop die een bijdrage levert aan de doelstellingen van deze Prijsvraag en de wijze waarop en de partners waarmee die dienst gerealiseerd kan worden. Het is de bedoeling dat het Pitchdeck losjes gebaseerd is (qua aard, informatiedichtheid en opzet) op een zogenaamde 'Investor Pitchdeck' die door startups wordt gebruikt bij het ophalen van financiering door investeerders.
Prijs	Het recht om als eerste met de Gemeente te onderhandelen over de implementatie van het projectplan van de Inschrijver, waarbij Inschrijver aanspraak kan maken op de in 4.2.2 omschreven mogelijke ondersteuning van de Gemeente.
Prijsvraag	De Prijsvraag, zoals nader omschreven en toegelicht in deze Leidraad.
Privéreis	Een reis die de Werknemer maakt met een privé doel, bijvoorbeeld boodschappen of recreatie.
Raamovereenkomst	De Raamovereenkomst voor de uitvoering van 7 regionale, landelijk opschaalbare MaaS Pilots, zoals deze door IenW met de Inschrijver is gesloten op 17 december 2018.
Uitgangspunten	De Uitgangspunten die aan de Inschrijver worden gesteld als bedoeld in Hoofdstuk 5 van deze Leidraad.
Vervoerregio Amsterdam	Het samenwerkingsverband van vijftien gemeenten op het gebied van verkeer en openbaar vervoer.
Vervoersaanbieder	Aanbieder van vervoers- en mobiliteitsdiensten (zowel publiek als privaat), niet zijnde onderdeel van een eventueel consortium waar Inschrijver deel van uitmaakt.
Werkgever(s)	Werkgevers in en om het gebied Zuidas die de Samenwerkingsovereenkomst (bijlage 5) hebben ondertekend en daarmee de intentie hebben verklaard om te willen fungeren als 'launching customer' c.q. betalende klant van de MaaS-dienst.
Werknemer	Medewerker van een bedrijf, dat gebruik maakt van de Dienst.
Woon-werkreis	De reis die de Werknemer maakt van zijn woonadres naar de kantoorlocatie van zijn Werkgever, of vice versa.
Zakelijke reis	Een reis die de Werknemer maakt met een zakelijke doel, bijvoorbeeld een overleg met een zakelijk contact.



Bijlage 1

Programma van Eisen

Inhoud

1.	Inleiding	42
1.1	Doel en opzet Programma van Eisen	42
1.2	Begrippen en definities	42
2.	Doel van de prijsvraag	43
3.	Beschrijving functionele eisen van de gevraagde MaaS dienst Zuidas	44
3.1	Algemeen	44
3.2	Standaarden en non-discriminatoire samenwerking ten behoeve van een level playing field	44
3.3	Persoonlijke aspecten en voorkeuren	45
3.4	Plannen	46
3.5	Boeken	46
3.6	Reizen	47
3.7	Ondersteunen	48
3.8	Aanpassen	49
3.9	Betalen	49
3.10	Waarborgen privacy	50

1. Inleiding

1.1 Doel en opzet Programma van Eisen

Dit Programma van Eisen (PvE) is onderdeel van het aanbestedingsdossier en van de Prijsvraag MaaS Zuidas. In dit PvE staat de inhoudelijke uitwerking van de Prijsvraag: het doel van de Prijsvraag (hoofdstuk 2) en de functionele eisen waaraan de gevraagde MaaS-dienst moet voldoen (hoofdstuk 3).

De eisen in dit PvE zijn additioneel op de eisen in het PvE van de Raamovereenkomst MaaS van het Ministerie van IenW. Het PvE vormt gezamenlijk met dat PvE het voor de Prijsvraag MaaS Zuidas te gebruiken PvE.

Dit PvE dient te worden gelezen als een overzicht van knock-out criteria. Voldoet een inschrijving niet aan de gestelde eisen, dan wordt deze terzijde gelegd. De contractuele afspraken tussen Inschrijver en Gemeente worden vastgelegd in de nadere overeenkomst, die goeddeels wordt gebaseerd op de Inschrijving van Inschrijver.

1.2 Begrippen en definities

De begrippen en definities die worden gebruikt in dit PvE, voor zover deze met een hoofdletter beginnen, zijn opgenomen in de begrippenlijst zoals opgenomen in hoofdstuk 9 van de Leidraad Prijsvraag MaaS-dienst Zuidas, AI 2018-0065 (Leidraad).

2. Doel van de prijsvraag

Het overkoepelende doel van de aanbesteding van de samenwerking inzake MaaS Zuidas is het creëren van een goed werkende en schaalbare MaaS-dienst die een bijdrage levert aan een beter en duurzamer bereikbare regio, en daarmee de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van die regio. Voor een nadere onderbouwing en uitleg van het overkoepelende doel wordt verwezen naar hoofdstuk 4.1 van de Leidraad.

Twee zaken zijn daarbij aanvullend van belang om dat doel te bereiken:

1. Aan alle deelnemende partijen wordt gevraagd om een groot en dekkend aanbod te ontsluiten met de MaaS-dienst. Om de bereikbaarheid van Zuidas, Amsterdam en de regio te vergroten is het van primair belang dat het lokale aanbod ontsloten wordt. Echter, vanwege het feit dat de werknemer vermoedelijk ook privé gebruik wil maken van de MaaS-dienst, is een grote (landelijke) dekking wenselijk om de werknemers ook dan in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien. De wens om de MaaS-dienst op te kunnen schalen naar een breder publiek dan de eerste gebruikers via de deelnemende werkgevers ligt in lijn met een breed ontsloten aanbod van (deel)mobiliteitsaanbieders. Dit vraagt van Inschrijvers een attitude van samenwerking, hetgeen uit de Inschrijvingen zal moeten blijken.
2. Betrokken werkgevers in Zuidas hebben aangegeven behoefte te hebben aan een MaaS-dienst en open te staan voor implementatie daarvan binnen hun bedrijfsvoering en mobiliteitsbeleid, mits deze voldoet aan hun behoeften, eisen en randvoorwaarden. Uiteraard beschikken de betrokken werkgevers momenteel al over mobiliteitsbeleid waarover afspraken zijn gemaakt in cao's en hebben ze lopende contracten met mobiliteitsaanbieders. Afhankelijk van de propositie van Inschrijvers moeten bovenstaande zaken worden aangepast. Werkgevers zijn daartoe bereid, maar dan moet de aangeboden dienst ook echt substantieel beter zijn dan hetgeen zij nu tot hun beschikking hebben. Met een uitstekende dienst bestaat er dus een ultieme kans om als MaaS Dienstverlener snel volume te maken. Daartoe hebben werkgevers hun belangrijkste doelen, wensen, ambities en randvoorwaarden in beeld gebracht, hetgeen heeft geleid tot deze in co-creatie opgestelde Prijsvraag.

3. Beschrijving functionele eisen van de gevraagde MaaS-dienst Zuidas

3.1 Algemeen

- De eisen in dit PvE zijn additioneel op de eisen in het 'Programma van Eisen. Behorende bij de Raamovereenkomst voor de uitvoering van 7 regionale, landelijk opschaalbare MaaS Pilots' van het Ministerie van IenW (hierna te noemen Raamovereenkomst IenW). Het PvE vormt gezamenlijk met dat PvE het voor de Prijsvraag MaaS Zuidas te gebruiken PvE.
- Vanaf 1 januari 2020 dient de MaaS Dienst in de Zuidas minimaal de volgende MaaS Functionaliteiten te bevatten:
 - plannen,
 - boeken,
 - reizen,
 - betalen.
- Voor 31 december 2021 dient de MaaS Dienst in de Zuidas alle MaaS Functionaliteiten te bevatten:
 - persoonlijke aspecten en voorkeuren,
 - plannen,
 - boeken,
 - reizen,
 - ondersteunen,
 - aanpassen,
 - betalen.
- In de paragrafen 3.3 t/m 3.9 staat aangegeven welke onderdelen van de functionaliteiten dienen te zijn uitgewerkt op 1 januari 2020 en welke onderdelen van de functionaliteiten voor 31 december 2021 dienen te zijn uitgewerkt
- De Dienst dient vanaf 1 januari 2020 minimaal bruikbaar te zijn voor twee Doelgroepen:
 - Werknemers, waarbij de Werkgever de Dienst inkoopt en betaalt voor haar Werknemers.
 - Werknemers, waarbij de Werknemer zelf de Dienst inkoopt en betaalt.
- Aanvullend aan bovenstaande vereiste doelgroepen, wordt veel waarde gehecht aan het aanvullend bruikbaar maken van de Dienst voor andere Doelgroepen:
 - Bezoekers en/of Bewoners die zelf de Dienst inkopen en betalen.
 - Bezoekers en/of Bewoners die eenmalig reizen en eenmalig de Dienst inkopen en betalen.
- De voertaal van de Dienst dient op zijn minst Nederlands en Engels te zijn.

3.2 Standaarden en non-discriminatoire samenwerking ten behoeve van een level playing field

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Dienstverlener dient de door het ministerie van I&W ten behoeve van de Pilots vastgestelde afspraken, standaarden en APIs te accepteren en toe te passen in de Dienst.
- Dienstverlener dient de in de minicompetitie verplicht gestelde Vervoersaanbieders en Vervoersdiensten op te nemen in de Dienst.
- Dienstverlener dient, in geval een Vervoersaanbieder onderdeel is van zijn samenwerkingsverband, er voor zorg te dragen dat de Vervoersaanbieder:
 - faciliteert dat de meest gebruikte Vervoersbewijzen van de Vervoersaanbieder op non-discriminatoire grondslag kunnen worden doorverkocht door andere Dienstverleners;
 - faciliteert dat andere Dienstverleners op geautomatiseerde wijze Vervoersbewijzen kunnen genereren;
 - het reizen met door derden gegenereerde (digitale) Vervoersbewijzen ondersteunt.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

Het succes van de Dienst is afhankelijk van een goed samenspel tussen vraag en aanbod. Dat vraagt om een gezond MaaS-ecosysteem waarin partijen op een open en transparante manier met elkaar samenwerken. Daartoe wordt toegewerkt naar een nadere uitwerking en ontwikkeling van dit ecosysteem op verschillende onderdelen: open standaarden en technische koppelvlakken, het delen van data en toewerken naar effectief beleid en een goede governance en tot slot een gezonde privaatrechtelijke samenwerking op het vlak van financieel-juridische aspecten van samenwerking tussen dienstverleners en vervoersaanbieders. Een uitgebreidere toelichting hierop is terug te vinden in paragraaf 5.1.4. van de Leidraad.

- De MaaS Dienstverlener committeert zich aan het ontsluiten c.q. gebruiken van gerealiseerde technische (open) standaarden, alsmede alle andere afspraken die worden ontwikkeld in samenwerking met betrokken marktpartijen en overheden voor zover ze voorafgaand aan het sluiten van de Nadere Overeenkomst zijn vastgesteld of zijn benoemd in een van de drie roadmaps voor die tijd zijn vastgesteld.
- Door de Gemeente worden, in samenwerking met andere betrokken overheden, vervoersaanbieders en MaaS Dienstverleners sessies georganiseerd om te leren van de effecten van MaaS en toe te werken naar een gezond MaaS-ecosysteem. De MaaS Dienstverlener is verplicht om deel te nemen aan deze bijeenkomsten, en heeft tevens een inspanningsverplichting om een actieve bijdrage te leveren aan te slagen hiervan.

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 31 december 2021

- Dienstverlener dient voor elke aangeboden Vervoersdienst van een Private Vervoersaanbieder, indien mogelijk, tenminste twee onafhankelijke Private Vervoersaanbieders met vergelijkbare Vervoersdiensten op te nemen in de Dienst.
- Dienstverlener dient geen enkele Vervoersaanbieder te weigeren die haar Vervoersdienst aanbiedt om op te nemen in de Dienst.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 31 december

- Geen

3.3 Persoonlijke aspecten en voorkeuren

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing voor 31 december 2021

De Dienst dient het door de gebruiker invoeren van persoonlijke instellingen, voorkeuren en beperkingen te ondersteunen.

- De Dienst dient het invoeren, opslaan en beheren van de persoonlijke aspecten, voorkeuren en beperkingen te ondersteunen, zodat de meest passende reismogelijkheden worden aangeboden en enkel reismogelijkheden worden geadviseerd die voor het betreffende individu van toepassing zijn en als aantrekkelijk/buikbaar worden ervaren.
- De Dienst dient gebruik te kunnen maken van centraal opgeslagen Persoonlijke aspecten en voorkeuren.
- De Dienst dient de ingevoerde Persoonlijke aspecten en voorkeuren als input te gebruiken voor de overige MaaS Functionaliteiten.
- De persoonlijke instellingen dienen de persoonlijke vervoermiddelen en de bij de gebruiker reeds beschikbare Vervoersbewijzen te omvatten.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- De Werkgever dient voor haar eigen Werknemers voorkeuren aan te kunnen geven voor Vervoersdiensten (wel/niet beschikbaar), eigen vervoersmiddelen te kunnen toevoegen (bijv. poolauto's) of duurzame Vervoersdiensten te kunnen promoten (aanzetten als voorkeursoptie).
- De Werkgever moet een online, actueel overzicht kunnen inzien van de gemaakte Zakelijke reizen en Woon-werkreizen, de datum en tijd, de gebruikte vervoersmiddelen, de kosten, het verbruikte en resterende Mobiliteitsbudget (indien van toepassing), de CO₂-uitstoot en gebruikte calorieën (kcal).
- De Klant moet een online, actueel overzicht kunnen inzien van de gemaakte Zakelijke reizen, Woon-werkreizen en Privéreizen, de datum en tijd, de gebruikte vervoersmiddelen, de kosten, het verbruikte en resterende Mobiliteitsbudget (indien van toepassing), de CO₂-uitstoot en gebruikte calorieën (kcal).

3.4 Plannen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

Een multimodale reisplanner waarmee Deelnemers uitgaande van een herkomst- en/of bestemmingslocatie en tijdstippen een reis kunnen plannen op basis van actuele vertrek- en aankomsttijden en beschikbaarheids- en bezettingsinformatie met betrekking tot de door de Vervoersaanbieders aangeboden reismodaliteit(en). Naast bijvoorbeeld huur- en deelfietsen gaat het ook om huur- en deelauto's, (deel)taxi's, bus, tram, trein, metro, vrijwilligersvervoer, doelgroepenvervoer, watertaxi's, veerboten, etc. In de reisplanner is voorts het eigen vervoer van de Deelnemers (bijv. eigen auto, eigen fiets en lopen) opgenomen.

- De Dienst dient een Geïntegreerde multimodale reisplanner te bevatten.
- De Dienst dient tenminste de volgende voor het publiek toegankelijke reismodaliteiten te ondersteunen:
 - Openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus, en veerboten);
 - Deel- en huurfietsen;
 - Deel- en huurauto's;
 - Taxi's en deeltaxi's.

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing voor 31 december 2021

- De Dienst dient Deelnemers in staat te stellen om uitgaande van de ingevoerde herkomst- en/of bestemmingslocatie en tijdstippen in combinatie met de opgeslagen persoonlijke aspecten en voorkeuren in directe dialoog met de Klant een reis te kunnen plannen op basis van actuele vertrek- en aankomst informatie en actuele beschikbaarheidsinformatie met betrekking tot de aangeboden reismodaliteit(en).
- De Dienst dient adviezen van derden (bijv. een instantie voor verkeersmanagement) en relevante weersomstandigheden en actuele verkeers- en vervoersinformatie, in de planning mee te nemen.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- De multimodale reisplanner dient, naast de herkomst- en/of bestemmingslocatie en tijdstippen, om te kunnen gaan met via-punten (tussenstops gedurende de route/reis).
- De Dienst moet actief informeren over werkzaamheden in en rondom de Zuidas (bijvoorbeeld grootschalige werkzaamheden van Zuidasdok). De informatie hiervoor zal worden aangeleverd door Zuidas Bereikbaar (overkoepelend programma Zuidas en Zuidasdok).

3.5 Boeken

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

Aangeboden functionaliteit waarmee Klanten een geplande reis met verschillende modaliteiten in één keer geheel of voor een door hem gekozen deel kunnen reserveren bij, of aankopen van de Dienstverlener.

- De Dienst dient de functionaliteit te bevatten waarmee m.b.t. de geplande reis, de volgende stappen doorlopen kunnen worden:
 1. Checken beschikbaarheid van de te boeken Vervoersdienst; en
 2. Indien beschikbaar, deze te reserveren, als dit mogelijk is bij de Vervoersaanbieder;
 3. en – indien dit nodig is – het Vervoersbewijs (bv. e-tickets) te genereren en aan Klant te leveren; of
 4. Indien niet beschikbaar, dit terugkoppelen naar de Klant naast het aanbieden van mogelijke alternatieven.
- Dienstverlener dient de boekingsverzoeken voor de segmenten van de geplande reis op geautomatiseerde wijze naar de relevante Vervoersaanbieders te sturen.
- Dienstverleners dient de van de Vervoersaanbieders ontvangen Vervoersbewijzen in de MaaS app te verzamelen en aan de Klant ter beschikking te stellen zodat deze op eenvoudige wijze de geplande reis kan uitvoeren.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- De Klant dient bij het boeken aan te kunnen geven of de boeking een Zakelijke reis, Woon-werkreis en Privéreis betreft.
- De Klant moet een overzicht kunnen inzien van de gemaakte boekingen.

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing voor 31 december 2021

- Dienstverlener dient de Klant middels de MaaS app de optie te bieden om de geplande reis in zijn geheel in een enkele actie te kunnen boeken.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- Geen

3.6 Reizen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

Mogelijkheid om fysiek te kunnen reizen met een door de Dienstverlener aangeboden Vervoersbewijs.

- Dienstverlener dient de Vervoersbewijzen behorende bij de geboekte reis ter beschikking te stellen aan de Klant.
- Dienstverlener dient de Vervoersbewijzen op een zodanige manier aan te bieden dat het gebruik hiervan is afgestemd op de voor de van toepassing zijnde Vervoersdienst gebruikte toegangsmethodiek.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Vanaf 1 januari 2020/mijlpaal 2 dient de Dienst minimaal de volgende Vervoersdiensten aan te bieden:
 - openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus en veerboten);
 - minimaal 1 deel- of huurfiets aanbieder die actief is in de Zuidas;
 - minimaal 1 deelauto-aanbieder die actief is in de Zuidas;
 - minimaal 1 huurauto-aanbieder die actief is in de Zuidas;
 - minimaal 1 (deel)taxi-aanbieder die actief is in de Zuidas;
 - minimaal 1 aanbieder voor parkeergarages in de Zuidas en minimaal 1 aanbieder voor P+R parkeren in de regio Amsterdam (combinaties door 1 aanbieder zijn toegestaan).
- De Dienstverlener dient zich maximaal in te spannen voor het aanbieden van alle vervoersopties en -alternatieven die onderdeel zijn van het programma Zuidas Bereikbaar. Zie voor een globaal overzicht van de verschillende voorziene maatregelen bijlage 9 van de Inschrijvingsleidraad Prijsvraag MaaS Zuidas van de Gemeente Amsterdam.

Eisen uit Raamovereenkomst lenW van toepassing voor 31 december 2021

- Geen

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- In de periode tussen 1 januari 2020 en 31 december 2021 dient de Dienst te worden uitgebreid met meer Vervoersdiensten en meer Vervoersaanbieders.
- In de ontwikkeling van de Dienst dient de Dienstverlener met Werkgevers het gesprek aan te gaan over het toegankelijk maken van eigen vervoersmiddelen van Werkgevers voor alle Deelnemers van de Dienst (bijvoorbeeld in de vorm van de bundeling van pool- of fleetauto's, stilstaande leasevloot, aanwezige parkeerplaatsen, deelfietsen, etc.).

3.7 Ondersteunen

Eisen uit Raamovereenkomst lenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Eisen uit Raamovereenkomst lenW van toepassing voor 31 december 2021

Door Dienstverlener aangeboden pro- en reactieve ondersteuning aan Deelnemers bij het Plannen, Boeken, Reizen, Aanpassen en Betalen van de reis.

Omdat het gaat om veelomvattende MaaS diensten moet Dienstverlener verregaande ondersteuning in uiteenlopende vormen aan Deelnemers bieden bij het Plannen, Boeken, Reizen, Aanpassen en Betalen van de reis. Voor een optimale informatieverstrekking en ondersteuning van Deelnemers moet Dienstverlener ook social media gebruiken en een klantcontactcentrum inrichten en gedurende de Looptijd operationeel houden. Hoewel Dienstverlener zoveel mogelijk vrijheid zal worden geboden om het vereiste resultaat te realiseren, zal Opdrachtgever er nadrukkelijk op toezien dat Opdrachtgever en het Ministerie van lenW niet door de handelswijze van Dienstverlener in diskrediet worden gebracht.

Klantvriendelijkheid en een correcte serviceverlening, maar eveneens het borgen van de privacy en het voorkomen van frauduleus handelen en het maken van fouten moeten daarom daadwerkelijk voorop staan bij Dienstverlener.

- Dienstverlener dient ten behoeve van de ondersteunen van de Deelnemers tijdens het Plannen, Boeken, Reizen, Aanpassen en Betalen van de reis een klantcontactcentrum in te richten, waar Deelnemers terecht kunnen voor een antwoord op hun vragen en meldingen en verzoeken kunnen doen en eventuele klachten kunnen indienen.
- Dienstverlener dient middels het klantcontactcentrum potentiële Deelnemers en andere belangstellenden te kunnen informeren m.b.t. de Pilot en meldingen, verzoeken en eventuele klachten te kunnen registreren.
- Dienstverlener dient het klantcontactcentrum zodanig in te richten dat tenminste voldaan wordt aan de volgende eisen:
 - Het klantcontactcentrum dient via meerdere communicatiekanalen, waaronder tenminste internet, e-mail, telefoon en briefpost bereikbaar te zijn;
 - Het klantcontactcentrum dient 24 uur per dag en zeven dagen in de week tenminste via email bereikbaar te zijn;
 - Gemiddeld dient 90% van de binnenkomende e-mail binnen een werkdag inhoudelijk beantwoord te zijn, met een maximale reactietijd van 2 werkdagen.

- Het klantcontactcentrum dient telefonische bereikbaar te zijn en tot persoonlijke beantwoording te leiden op Werkdagen van 09:00 tot 17:00 uur;
- De medewerkers van het klantcontactcentrum spreken vloeiend Nederlands en beheersen de Engelse taal in zowel woord als geschrift.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- De Dienstverlener dient zich maximaal in te spannen voor het proactief benaderen van Werkgevers op de Zuidas om de Dienst te promoten binnen de organisaties, waarbij ook advies wordt geleverd over de wijze waarop deze succesvol kan worden geïmplementeerd.
- De Dienstverlener dient zich maximaal in te spannen om de Werkgever en/of Klant te informeren over de meest voordelige manier van reizen op basis van het bestaande reispatroon.

3.8 Aanpassen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Geen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing voor 31 december 2021

- Dienstverlener ontzorgt Deelnemers indien als gevolg van een calamiteit of onvoorziene gebeurtenis één of meerdere van door de Dienstverlener aangeboden reismodaliteit(en) niet kunnen worden geleverd of dienen te worden aangepast, dan wel indien door de Klant zelf (gedurende de reis) een aanpassing gewenst wordt. Dienstverlener dient de Klant direct na bekendwording van problemen met de geboekte reis te informeren en een voorstel met mogelijke alternatieven aan te bieden. In het geval van een omvangrijke calamiteit dient deze eis in redelijkheid en billijkheid te worden geïnterpreteerd.
- Dienstverlener dient de Klant voor en gedurende de reis de mogelijkheid te bieden om aanpassingen te maken op de geboekte reis.
- Dienstverlener dient de Klant de mogelijkheid te bieden de voorgestelde alternatieven en gemaakte aanpassingen te beoordelen in relatie tot de geplande reis en het gekozen alternatief te accepteren.
- Dienstverlener dient de wijzigingen te verwerken en de Klant nieuwe Vervoersbewijzen te leveren conform de eisen in 2.6 Reizen.
- Dienstverlener dient op eigen initiatief of op initiatief van een derde (bijv. een instantie voor verkeersmanagement) de Klant een advies (bijv. middels een push bericht) over een wijziging in de reis te kunnen geven.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- De Klant moet een boeking kunnen aanpassen of annuleren, en moet voorafgaand inzicht krijgen in de annuleringskosten.

3.9 Betalen

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing vanaf 1 januari 2020

Door Dienstverlener aangeboden mogelijkheid om Deelnemers voor de gehele reis te laten betalen middels één bestaande betaalfaciliteit en/of middels een mobiliteitskaart/abonnement die als betalingsmiddel en/of toegangsbewijs voor alle onderdelen en modaliteiten van de reis fungeert. Gegeven de belemmeringen

in het huidige OV systeem, zal in eerste instantie voor reizen met het OV, de Klant vooraf moeten betalen voor e-tickets m.b.t. de geboekte reis, echter het doel is dat de Klant achteraf middels een zelf gekozen betalingsmethode kan betalen voor de feitelijke reis.

- Dienstverlener dient tenminste de volgende betaalfaciliteiten te ondersteunen:
 - iDeal, Credit Card en PayPal; en
 - OV chipcard; en
 - zoveel als mogelijk, de door bedrijfskaart aanbieders uitgegeven mobiliteitskaarten.
- Dienstverlener dient de Klant met gebruik van bestaande betaalfaciliteiten, in staat te stellen achteraf voor de feitelijk gemaakte reis te betalen, met inachtneming van de eisen en beperkingen die door de betreffende Vervoersaanbieders worden gesteld.

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing vanaf 1 januari 2020

- Gezien de fiscale implicaties van een Privéreis is het noodzakelijk dat in de Reishistorie, het boekingsoverzicht en op de factuur wordt getoond of het een Zakelijke reis, Woon-werkreis en Privéreis betreft.
- Indien de Dienst door de Werkgever wordt ingekocht, dient de Dienstverlener (naast de Klant) ook de Werkgever met gebruik van bestaande betaalfaciliteiten, in staat te stellen achteraf voor de feitelijk gemaakte reis te betalen, met inachtneming van de eisen en beperkingen die door de betreffende Vervoersaanbieders worden gesteld.
- Indien de Dienst door de Werkgever wordt ingekocht, moet de Dienst gefactureerd worden met één factuur aan de Werkgever voor alle gemaakte reizen waarbij onderscheid wordt gemaakt in Zakelijke, Woon-werkreizen en Privéreizen van Werknemers (waarna de Werkgever zelf de kosten van de Privéreizen verhaalt op de Werknemer).
- Bij de facturering van Privéreizen via de Werkgever, dient van Privéreizen alleen het totaalbedrag te worden getoond en dienen overige gegevens niet te worden getoond.
- Bij de factuur wordt een overzicht gegeven van de gemaakte reizen, de datum en tijd, de gebruikte vervoersmiddelen, de kosten en de CO₂-uitstoot.

Eisen uit Raamovereenkomst IenW van toepassing voor 31 december 2021

- Geen

Aanvullende eisen Prijsvraag MaaS Zuidas van toepassing voor 31 december 2021

- Indien de Dienst door de Werkgever wordt ingekocht, dient naast facturering met één factuur aan de Werkgever, ook gefactureerd te kunnen worden met een aparte factuur aan de Werkgever voor de Zakelijke en Woon-werkreizen en een aparte factuur aan de Werknemer voor de Privéreizen.

3.10 Waarborgen privacy

De Dienstverlener dient in het Privacyplan expliciet aandacht te geven aan de privacy van Privéritten bij facturatie via de Werkgever.





Bijlage 2

Concept Nadere Overeenkomst

tussen

XXXXX

en

GEMEENTE AMSTERDAM

Inzake de realisatie van de MaaS-dienst Zuidas

1. XXXX, gevestigd op XXXX te Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door XXXX, hierna te noemen "**MaaS Dienstverlener**"

en

2. GEMEENTE AMSTERDAM, gevestigd aan Amstel 1, 1011PN Amsterdam, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer D. van Traa, Directeur Zuidas, hierna te noemen "**Gemeente**".

OVERWEGENDE DAT:

- Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op 17 september 2018 een aanbesteding voor een Raamovereenkomst MaaS is gestart, welke op 7 december 2018 is gegund, waarbinnen verschillende regio's een nadere uitvraag kunnen doen voor een MaaS-dienst;
- De Gemeente, in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en in overleg met betrokken Werkgevers, MaaS Dienstverlener binnen bovengenoemde Raamovereenkomst MaaS, op 7 januari 2019 heeft uitgenodigd om in te schrijven op de nadere uitvraag MaaS Zuidas;
- De Gemeente er voor heeft gekozen dit te doen in de vorm van een prijsvraag zoals staat beschreven in de Leidraad MaaS Zuidas;
- Het ontwerp voor de MaaS-dienst door de Jury [als beste/ als X gerankte] is beoordeeld;
- De Gemeente naar aanleiding van het advies van de Jury heeft besloten met MaaS Dienstverlener te onderhandelen over de realisatie van zijn Inschrijving, waarbij het door MaaS Dienstverlener ingediende voorstel samen met de doelen, wensen en ambities van de Gemeente (en haar partners) de basis vormden om te komen tot een onderhandelingsresultaat;
- Die onderhandelingen tot een onderhandelingsresultaat tussen Gemeente en MaaS Dienstverlener hebben geleid, waar Partijen zich via deze nadere Overeenkomst aan willen binden;
- [...nader aan te vullen o.b.v. Inschrijving MaaS Dienstverlener];
- [...nader aan te vullen o.b.v. Inschrijving MaaS Dienstverlener];
- [...nader aan te vullen o.b.v. Inschrijving MaaS Dienstverlener].

[alle op basis van de Inschrijving in overleg te vullen onderdelen van deze concept-nadere overeenkomst zijn als geel gearceerde blokjes weergegeven].

EN KOMEN DAAROM ALS VOLGT OVEREEN:

1. Begripsbepalingen en interpretatie

- 1.1 De begrippenlijst zoals opgenomen in hoofdstuk 9 van de Leidraad Inschrijving Prijsvraag MaaS-dienst Zuidas, AI 2018-0065 (Leidraad) geldt ook voor deze nadere Overeenkomst.
- 1.2 De volgende bijlagen maken integraal onderdeel uit van deze overeenkomst:
 - Bijlage 1: De Raamovereenkomst MaaS, zoals deze is gesloten tussen MaaS Dienstverlener en lenW, met alle bijlagen als genoemd in artikel 1.2 van de Raamovereenkomst MaaS.
 - Bijlage 2: Leidraad inschrijving Prijsvraag MaaS-dienst Zuidas, AI 2018-0065, inclusief de bijlagen en de Nota van Inlichtingen bij de Leidraad.
 - Bijlage 3: Inschrijving prijsvraag MaaS-dienst Zuidas van het consortium met als penvoerder [XXXXX d.d. XXXXX] bestaande uit:
 - een inschrijvingsbiljet;
 - een essay, specifiek voor de Amsterdamse context van MaaS;
 - een ontwerp voor een MaaS-dienst met mijlpalen, resultaten en voorwaarden gekoppeld aan betalingsmomenten;
 - de bijbehorende businesscase, inclusief begroting;
 - het wervings- en marketingplan;
 - de mock-up/customer experience;
 - de planning;
 - het risicodossier;
 - de PIA.
- 1.3 De Overeenkomst respecteert de kaders, eisen en regels van de Raamovereenkomst MaaS en wijzigt deze niet en vult deze slechts aan.
- 1.4 In geval van strijdigheid tussen de inhoud van de Overeenkomst en de inhoud van de aangehechte Bijlagen, prevaleert een lager bijlagennummer boven een hoger bijlage nummer.

2. Gezamenlijke doelstelling

- 2.1 De doelstelling van de Gemeente en haar partners (Werkgevers, lenW en de Vervoerregio Amsterdam) is het realiseren van een succesvolle en schaalbare MaaS-dienst die een bijdrage levert aan een duurzaam bereikbare regio, zoals omschreven in de aanbesteding van de Raamovereenkomst MaaS en in hoofdstuk 3 van de Leidraad. Deze MaaS-dienst heeft in ieder geval de volgende kenmerken:
 - 2.1.1 De MaaS-dienst Zuidas is voor reizigers een goed alternatief voor de auto voor woon-werkverkeer, een aantrekkelijke aanvulling op de auto om incidenteel op andere manieren te reizen en tot slot een goede aanvulling op een standaard met het OV of op de fiets afgelegde woon-werkreis die het autobezit onder reizigers (en het daarmee gepaard gaande ruimtebeslag) kan verminderen. Daarmee levert de MaaS-dienst Zuidas een belangrijke bijdrage aan het terugdringen van het dergelijk autogebruik in de spits.
 - 2.1.2 De MaaS-dienst zorgt voor aantoonbaar tevreden reizigers. De MaaS-dienst speelt daartoe in op de onderliggende wensen, beperkingen en drijfveren van gebruikers, en is in staat om op eigen kracht een groeiend aantal reizigers te bedienen in hun mobiliteitsbehoefte. Hierbij wordt rekening gehouden met zowel zakelijk- als privégebruik.

2.1.3 De MaaS-dienst is uiterlijk op 31 december 2021 op eigen kracht in staat om door te groeien/op te schalen. De MaaS-dienst is daartoe op termijn (zo snel mogelijk) er niet alleen voor werkgevers en werknemers in Zuidas, maar zal breder binnen en buiten de regio worden uitgerold. Een belangrijke eerste stap kan daarbij zijn het bedienen van werknemers van landelijk opererende bedrijven in Zuidas, maar hoeft zich geenszins daartoe te beperken. Om daarnaast ook qua vervoersaanbod schaal te kunnen maken wordt in samenwerking met de Gemeente, IenW, Vervoerregio Amsterdam en vervoersaanbieders toegewerkt naar een gezond MaaS-ecosysteem. Er wordt daarbij via hechte samenwerking gezorgd voor aansluiting bij de landelijke ontwikkeling om aparte 'Amsterdamse' standaarden te voorkomen.

2.2 De doelstelling van de MaaS Dienstverlener is [XXXX].

2.3 De gezamenlijke doelstelling van de Gemeente en MaaS Dienstverlener is [XXXX].

3. Taken en verantwoordelijkheden MaaS Dienstverlener

3.1 De MaaS Dienstverlener is verantwoordelijk voor het realiseren van de aangeboden MaaS-dienst en het conform zijn Inschrijving en daarin verwoordde rol- en taakverdeling tussen MaaS Dienstverlener en eventuele onderaannemers.

3.2 MaaS Dienstverlener is verantwoordelijk voor het ontsluiten van door Vervoersaanbieders aangeboden mobiliteitsproducten en –diensten middels zijn eigen MaaS-dienst. Daarbij dient minimaal het aanbod aan vervoersdiensten te worden ontsloten conform het voorstel dat hij daartoe heeft gedaan middels zijn Inschrijving.

3.3 MaaS Dienstverlener is verantwoordelijk voor het contracteren van Werkgevers, andere werkgevers en eindgebruikers/reizigers voor zijn MaaS-dienst. Dit wordt niet door de Opdrachtgever georganiseerd.

3.4 MaaS Dienstverlener committeert zich aan deelname aan bijeenkomsten en werksessies die worden georganiseerd door Opdrachtgever en haar partners, die tot doel hebben de samenwerking met Werkgevers te verbeteren, de bereikbaarheid van Zuidas en andere delen van de regio te verbeteren, dan wel het toewerken naar een gezond MaaS-ecosysteem tot doel hebben.

3.5 MaaS Dienstverlener zal zich inspannen voldoende financiële middelen aan te trekken en te behouden voor de realisatie en exploitatie van de voorgestelde MaaS-dienst en daarbij:

3.5.1 voldoende kasmiddelen aantrekken om de voorgestelde activiteiten te financieren en de MaaS-dienst te realiseren;

3.5.2 voldoende middelen in natura aantrekken om:

- de nodige kennis, expertise en infrastructuur die vereist is voor de uitvoering van de MaaS-dienst zeker te stellen;
- de betrokkenheid van onderaannemers en publieke/private samenwerkingspartners als voorgesteld in de Inschrijving te laten plaatsvinden.

3.6 MaaS Dienstverlener is verantwoordelijk voor [XXXX].

4. Taken en verantwoordelijkheden Gemeente

- 4.1 De Gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van de in Leidraad benoemde publieke middelen ten behoeve van het realiseren van de door MaaS Dienstverlener beoogde MaaS-dienst, conform de voorschriften in hoofdstuk 5 van deze overeenkomst.
- 4.2 De Gemeente is verantwoordelijk voor [XXXX].
- 4.3 Naast bovenstaande, heeft de Gemeente een inspanningsplicht voor wat betreft de zaken die staan beschreven in hoofdstuk 4.2.2 van de Leidraad, waaronder:
- het samen met MaaS Dienstverlener werken aan vraagaggregatie, door MaaS Dienstverlener te helpen toegang te krijgen tot Werkgevers en relevante netwerken in Zuidas;
 - het voor zover relevant op de hoogte brengen van de specifieke hinderplanning tijdens de werkzaamheden in het kader van het project Zuidasdok, inclusief de daartoe voorziene hinder beperkende maatregelen;
 - het, samen met het IenW, de Vervoerregio Amsterdam en andere MaaS-regio's organiseren van brede gesprekken met stakeholders (waaronder vervoersaanbieders) over de totstandkoming van een gezond MaaS-ecosysteem, zodat MaaS Dienstverlener daar een actieve bijdrage aan kan leveren;
 - het organiseren van (toegang tot) de relevante data op het gebied van verkeersstromen, modal split en andere kwantitatieve aspecten van het verkeer in Zuidas, alsmede het organiseren van het tweejaarlijkse Mobiliteitsonderzoek Zuidas ten behoeve van inzicht in de kwalitatieve aspecten van verkeersstromen en mobiliteitsstromen in Zuidas.

5. De vrijgave publieke financiering en door MaaS Dienstverlener te behalen resultaten

- 5.1 De Gemeente stelt aan MaaS Dienstverlener een bijdrage beschikbaar van in totaal:
- 5.1.1 [XXXX] euro excl. BTW in cash;
- 5.1.2 [XXXX] euro t.b.v. een algemene voorziening ten bate van een gezond MaaS-ecosysteem excl. BTW in cash (hiervoor geldt artikel 5.3 niet);
- 5.1.3 [XXXX] overige bijdrage/inspanning vanuit de Gemeente en/of haar partners in kind.
- 5.2 Aan het vrijgeven van de financiering ligt het (gefaseerd) behalen van door de MaaS Dienstverlener te benoemen resultaten ten grondslag. De in de Leidraad benoemde mijlpalen markeren telkens het begin van een fase, waarin MaaS Dienstverlener zijn MaaS-dienst een stap verder zal brengen. MaaS Dienstverlener geeft aan welke publieke financiering hij voor welke fase nodig heeft (in tranches), en welke prestaties hij gedurende de fase daarvoor gerealiseerd zal hebben. Bij het behalen van de beloofde resultaten uit de voorliggende fase kan door de MaaS Dienstverlener aanspraak worden gemaakt op de publieke financiering voor de volgende fase.
- 5.3 De definitieve hoogte van de cofinanciering per resultaat wordt mede bepaald door de mate waarin het toegezegde resultaat is geleverd en de eigen inbreng door de MaaS Dienstverlener is gerealiseerd in de verhouding 1:1.
- 5.4 Gemeente stelt de eerste tranche beschikbaar bij aanvang van de MaaS-dienst (mijlpaal 1, zoals benoemd in de Leidraad). De uitkering van volgende tranches geschiedt pas nadat Partijen in gezamenlijkheid, op basis van de door de MaaS Dienstverlener aan Gemeente verstrekte informatie,

hebben bepaald dat en in hoeverre het voorgaande resultaat is behaald en besloten is de verdere ontwikkeling van de Dienst voort te zetten. De termijnbetaling zal plaatsvinden binnen 30 dagen na het besluit om de ontwikkeling van de Dienst voort te zetten.

- 5.5 Op basis van het voorstel van de MaaS Dienstverlener zijn MaaS Dienstverlener en Gemeente de volgende resultaten en publieke en private financiering overeen gekomen [Onderstaande betreft een voorbeeld, bedoeld om de mate van concreetheid van de afspraken inzichtelijk te maken. Er wordt een definitieve beschrijving opgenomen op basis van de Inschrijving van MaaS Dienstverlener, met vastlegging resultaatafspraken. Hieronder de verplichte mijlpalen uit de Leidraad.]:

- 5.5.1 **Mijlpaal 1:** [Moment te benoemen door MaaS Dienstverlener] start uitvoering bèta fase.

Opgeleverd resultaat op het gebied van:

- doelgroep: [XXXX];
- functionaliteit: [XXXX];
- vervoersaanbod: [XXXX];
- ontwikkeling van de dienst: [XXXX];
- benodigde publieke financiering (in cash / in kind): [XXXX];
- cofinanciering door MaaS Dienstverlener (in cash / in kind): [XXXX].

- 5.5.2 **Mijlpaal 2:** [Moment te benoemen door MaaS Dienstverlener] uiterlijk 1 januari 2020.

Opgeleverd resultaat op het gebied van:

- doelgroep: [XXXX];
- functionaliteit: [XXXX];
- vervoersaanbod: [XXXX];
- ontwikkeling van de dienst: [XXXX];
- benodigde publieke financiering (in cash / in kind): [XXXX];
- cofinanciering door MaaS Dienstverlener (in cash / in kind): [XXXX].

- 5.5.3 **Mijlpaal 3:** [Moment te benoemen door MaaS Dienstverlener] tussen 1 januari 2020 en 31 december 2021. Opgeleverd resultaat op het gebied van:

- doelgroep: [XXXX];
- functionaliteit: [XXXX];
- vervoersaanbod: [XXXX];
- ontwikkeling van de dienst: [XXXX];
- benodigde publieke financiering (in cash / in kind): [XXXX];
- cofinanciering door MaaS Dienstverlener (in cash / in kind): [XXXX].

- 5.5.4 **Mijlpaal 4:** [Moment te benoemen door MaaS Dienstverlener] uiterlijk 31 december 2021.

Opgeleverd resultaat op het gebied van:

- doelgroep: [XXXX];
- functionaliteit: [XXXX];
- vervoersaanbod: [XXXX];
- ontwikkeling van de dienst: [XXXX];
- benodigde publieke financiering (in cash / in kind): [XXXX];
- cofinanciering door MaaS Dienstverlener (in cash / in kind): [XXXX].

- 5.6 MaaS Dienstverlener is verantwoordelijk voor het organiseren van de financiële verantwoording over zijn Project, conform de vereisten zoals verwoord in hoofdstuk 10 van deze Overeenkomst. Daarbij gelden de volgende spelregels voor wat betreft de vereiste eigen inbreng:

- 5.6.1 Voor het vaststellen van de inbreng van MaaS Dienstverlener in de samenwerking, mogen onderstaande bijdragen (zowel “in kind” als in geld) niet worden meegenomen (tenzij Gemeente een dergelijke bijdrage vooraf schriftelijk heeft goedgekeurd):
- bijdragen van de MaaS Dienstverlener gefinancierd uit subsidies verleend aan MaaS Dienstverlener door de Gemeente Amsterdam, door IenW of door de Vervoerverregio Amsterdam;
 - alle overige bijdragen van een Gemeentelijk Onderdeel van de Gemeente Amsterdam;
 - inschrijvingskosten, aanbestedingskosten en/of kosten onderhandelingsfase die door de MaaS Dienstverlener zijn gemaakt in het kader van zijn Inschrijving.
- 5.6.2 De verantwoorde kosten en uren zijn daadwerkelijk gemaakt, zijn conform onderliggende voorwaarden geregistreerd, zijn voor de uitvoering van het Project noodzakelijk geweest en zijn ten laste van de MaaS Dienstverlener geweest.
- 5.6.3 De verantwoorde kosten hebben betrekking op de juiste periode, namelijk de doorlooptijd van het Project.
- 5.6.4 De kosten zijn controleerbaar en toerekenbaar aan het Project.
- 5.6.5 Het maximale uurtarief waarmee gerekend mag worden t.b.v. een bijdrage in natura bedraagt 125 euro per uur (excl. BTW).
- 5.6.6 Overhead kan slechts worden toegerekend aan het Project wanneer deze direct op het Project is ingezet.

6. Monitoring en evaluatie

- 6.1 Om de in de Leidraad genoemde doelstellingen te kunnen monitoren en evalueren wordt primair gebruik gemaakt van de Leeromgeving die wordt ingericht in het kader van de Raamovereenkomst. Er worden [vooralsnog, definitieve afspraken op basis van Inschrijving MaaS Dienstverlener] geen nadere informatiestromen gevraagd aan MaaS Dienstverlener. Wel is MaaS Dienstverlener verplicht om actief met de Gemeente en haar partners mee te denken over de optimalisatie van de monitoring en informatie [indien u voorstellen heeft hoe hier invulling aan te geven, doe deze vooral].
- 6.2 De Doelstelling van de Gemeente en haar partners bij de (ondersteuning) van de ontwikkeling van de beoogde MaaS-dienst, is dat deze een bijdrage levert aan een duurzaam bereikbare regio en (uiterlijk op 31 december 2021) zelfstandig kan doorschalen. Om die reden zullen, naast het behalen van de in artikel 5.5 benoemde mijlpalen en resultaten, een aantal prestatie-indicatoren worden gemonitord. Het gaat daarbij om de volgende prestatie-indicatoren:
- 6.2.1 aantal actieve Deelnemers: [XXXX per fase/mijlpaal];
- 6.2.2 gebruikerstevredenheid: minimaal hetzelfde als het gemiddelde van alle reizigers op basis van het jaarlijkse Mobiliteitsonderzoek Zuidas;
- 6.2.3 modal split gedurende de spits: minimaal een lager aandeel autogebruik tijdens de spits dan het gemiddelde van alle reizigers van en naar Zuidas op basis van gemeten reisintensiteiten (op een gemiddelde maatgevende werkdag).
- 6.3 Gemeente en MaaS Dienstverlener zorgen gezamenlijk dat de bevindingen in het kader van het Project worden gedeeld met relevante stakeholders en belanghebbenden, ten behoeve van het toewerken naar een zo gezond en goed mogelijk functionerend MaaS-ecosysteem.

7. Terugbetalingverplichting MaaS Dienstverlener aan Gemeente

Indien Gemeente constateert dat een mijlpaal met bijbehorend resultaat als bedoeld in artikel 5.5 van deze Overeenkomst niet volledig of niet tijdig wordt opgeleverd, dan wel constateert dat MaaS Dienstverlener voor deze mijlpaal met bijbehorende resultaat (gedeeltelijk) niet aan zijn eigen financieringsverplichting heeft voldaan, dan wel op andere wijze tekort is geschoten in de nakoming van zijn in de Overeenkomst opgenomen verplichtingen dan kan Gemeente het over bedoelde mijlpaal op voorschotbasis verleende bedrag onverwijld (gedeeltelijk) terugvorderen. Terug te vorderen bedragen zullen zoveel mogelijk worden verrekend met nog uit te betalen voorschotten.

8. Looptijd

- 8.1 Deze Overeenkomst is aangegaan voor de periode van [XXXX, op basis van voorstel MaaS Dienstverlener] 2019 tot en met de realisatie van de MaaS-dienst, dat wil zeggen het moment waarop mijlpaal 4 is afgerond en opgeleverd. De verplichtingen van de MaaS Dienstverlener, zoals die zijn vastgelegd in het kader van de Raamovereenkomst blijven van kracht indien mijlpaal 4 eerder dan 31 december 2021 plaatsvindt.
- 8.2 De Overeenkomst loopt in ieder geval van rechtswege af op 31 december 2023, ook indien niet alle mijlpalen zijn behaald.

9. Ingebrekestelling, wijziging van uitvoering van de Overeenkomst en tussentijdse beëindiging van de Overeenkomst

- 9.1 Indien een Partij zijn verplichtingen uit deze Overeenkomst niet nakomt, omdat hij in gebreke is, stelt hij daar de andere partij daarover zo spoedig mogelijk in kennis en stelt meteen een aanpak voor waarin dat gebrek zo spoedig mogelijk wordt hersteld. Er is dan sprake van een wanprestatie en/of verzuim, e.e.a. conform 6.74 Burgerlijk Wetboek e.v.
- 9.2 Indien een Partij aan zijn verplichtingen uit deze overeenkomst heeft voldaan, maar door een externe en buiten zijn invloed bestaande oorzaak niet meer uitvoering kan geven aan deze Overeenkomst, dan stelt hij de andere Partij daar zo spoedig mogelijk van op de hoogte. De Partij stuurt onmiddellijk een voorstel tot gewijzigde uitvoering van deze Overeenkomst aan de andere partij, die recht doet aan de gezamenlijke doelstelling van Partijen en de taken en verantwoordelijkheden van elke Partij.
- 9.3 De andere partij heeft vier weken de tijd om over het voorstel tot gewijzigde uitvoering van de Overeenkomst te besluiten. Indien de andere partij niet binnen vier weken over een dergelijk voorstel besluit, of negatief besluit, dan zijn Partijen gerechtigd na het aflopen van deze vier weken deze Overeenkomst tussentijds te beëindigen, zonder dat Partijen elkaar over en weer schadevergoeding verschuldigd zijn, behoudens de terugbetalingsverplichting zoals deze in artikel 7 is omschreven.
- 9.4 Indien uit de Monitoring en Evaluatie als bedoeld in artikel 6 van deze Overeenkomst blijkt dat ondanks dat Partijen aan alle verplichtingen uit de Overeenkomst hebben voldoen, maar de beoogde positieve maatschappelijke effecten, als bedoeld in artikel 6 (actieve gebruikers, gebruikerstevredenheid en de gewenste uitkomsten modal split) structureel en significant

[nader te definiëren op basis van Inschrijving MaaS Dienstverlener] achterblijven bij de verwachtingen van Partijen, dan kunnen Partijen deze Overeenkomst tussentijds beëindigen. Tussentijdse beëindiging vindt in dit geval plaats door het versturen van een schriftelijk en aangetekend schrijven van de ene Partij aan de andere Partij met het bewijs dat de gewenste uitkomsten van de samenwerking structureel en significant zijn achtergebleven bij de gezamenlijke verwachting.

- 9.5 Wijzigingen in de Overeenkomst zijn slechts geldig voor zover deze schriftelijk tussen beide Partijen zijn overeengekomen

10. Administratie en accountantsverklaring

- 10.1 Om toezicht op de juiste besteding en verantwoording van de financiële bijdrage van de Gemeente als bedoeld in artikel 5.1 en de overige in dat artikel benoemde inzet te houden, dient de verantwoording van MaaS Dienstverlener voorzien te zijn van een controle verklaring van een onafhankelijke Accountant.
- 10.2 Uiterlijk zes maanden na aanvang van het Project rapporteert de Accountant zijn bevindingen met betrekking tot het onderzoek in de vorm van een rapport van feitelijke bevindingen. Deze dient te worden ingevuld conform het model opgenomen in bijlage 3 van de Overeenkomst.
- 10.3 In de controle en onderzoek van de Accountant dient te worden vastgesteld dat door de MaaS Dienstverlener is voldaan aan de voorwaarden zoals gesteld in artikel 5.6 van deze Overeenkomst.
- 10.4 De financiële administratie ten aanzien van het Project van MaaS Dienstverlener zijn te allen tijde toegankelijk voor door Gemeente daartoe aangewezen controleurs, mits minimaal 5 werkdagen van te voren aangekondigd. Toegankelijk is zowel fysiek toegankelijk, leesbaar en tenminste in kopie in Nederlands beschikbaar.
- 10.5 Tweemaal per jaar, gedurende de looptijd van het Project, respectievelijk 1 augustus en 1 februari kan een audit/adviesronde worden gehouden door de onafhankelijke Accountant en dient deze hierover een verklaring af te geven. Aan het einde van het project wordt door de Accountant een afsluitend onderzoek gehouden, gevolgd door een definitieve accountantsverklaring. De Accountant beoordeelt of de begrote uren in kind en de overige kosten in cash daadwerkelijk ten bate zijn gekomen aan het Project en of de Administratieve Organisatie en Interne Controle (AO/IC) van MaaS Dienstverlener op orde zijn.
- 10.6 De kosten voor deze accountantsonderzoeken en –verklaringen zoals bedoeld in lid 5 zijn voor rekening van Gemeente tot een maximum van € 5.000,-. Indien de kosten, bijvoorbeeld als gevolg van onduidelijkheden in de administratie van MaaS Dienstverlener, hoger zijn dan genoemd bedrag, dan komen de meerkosten voor rekening van MaaS Dienstverlener. Deze kosten mogen niet worden opgenomen als bijdrage tegenover de cofinanciering.
- 10.7 Desgevraagd verstrekt MaaS Dienstverlener aan Gemeente of haar adviseurs alle informatie die Gemeente nodig heeft om aan haar verantwoordingsplicht richting haar publieke partners (de Overheden) te kunnen voldoen.

11. Geheimhouding

- 11.1 Elke Partij zal de geheimhouding van informatie die in vertrouwelijkheid is gegeven bewaken en deze informatie niet aan derden verstrekken zonder daartoe eerst schriftelijke toestemming van de wederpartij te hebben ontvangen, tenzij (a) de verstrekking van deze informatie bij wet verplicht is gesteld voor de Overheden – maar ook dan zal de partij dit doen na raadpleging van de wederpartij – en (b) dit aan derden is waarvoor een beroepsgeheim geldt.
- 11.2 Niettegenstaande het eerste lid, is de gemeente gerechtigd een zakelijke weergave van de inhoud van deze Overeenkomst openbaar te maken als deze Overeenkomst door Partijen is ondertekend.

12. Verdere praktische vervolgfspaken

- 12.1 Na het sluiten van deze Overeenkomst zal een kick-off bijeenkomst worden gehouden. Naar aanleiding van deze kick-off bijeenkomst zullen MaaS Dienstverlener en Gemeente gezamenlijk nadere praktische invulling, welke invulling in verschillende praktische werkdocumenten kan worden vormgeven, aan:
- gezamenlijke communicatie en communicatieplannen;
 - projectstructuur voor de samenwerking en contractpersonen;
 - implementatie van overlegstructuren;
 - vormgeving van de voortgangsrapportages, de accountantsverklaring/P&C-cyclus;
 - inrichting van de monitoring en evaluatie MaaS Zuidas;
 - de inrichting van een besluitvormings- en escalatiemodel;
 - [XXXX op basis van Inschrijving MaaS Dienstverlener].

13. De Beleidsmaatregel Integriteit en Overeenkomsten (BIO)

- 13.1 De MaaS Dienstverlener heeft, door het doen van een Inschrijving, verklaard dat op het moment van het sluiten van deze Overeenkomst geen Integriteitsrisico op hem van toepassing is en geen kennis te hebben van Integriteitsrisico's die op aan de MaaS Dienstverlener gelieerde partijen van toepassing zijn, één en ander zoals omschreven in de BIO. De gemeente kan de uitvoering van de Overeenkomst en elke andere overeenkomst tussen de MaaS Dienstverlener en de gemeente onmiddellijk en naar eigen keuze opschorten, of beëindigen door middel van ontbinding of opzegging, zonder gehouden te zijn tot vergoeding van eventuele schade en zonder daarbij een termijn in acht te hoeven nemen indien gedurende de uitvoering van de opdracht blijkt dat de aannemer niet-integer heeft gehandeld zoals bedoeld in de BIO.
- 13.2 Indien de gemeente besluit tijdens de looptijd van deze overeenkomst een Integriteitsscreening uit te voeren, dan dient de MaaS Dienstverlener daaraan mee te werken, alsmede onderaannemers en samenwerkingspartners van de MaaS Dienstverlener. MaaS Dienstverlener zal dit aan hen opleggen. Indien niet aan de Integriteitsscreening wordt meegewerkt dan kan de Gemeente eveneens en naar eigen keuze opschorten, of beëindigen door middel van ontbinding of opzegging, zonder gehouden te zijn tot vergoeding van eventuele schade.
- 13.3 De BIO maakt een onderdeel uit van deze Overeenkomst is op internet te vinden en te downloaden op: <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/veiligheid/integer-handelen/beleidsstukken-bio/>

14. Geschillenbeslechting

- 14.1 Ingeval van conflicten, geschillen of verschil van inzicht, worden deze eerst oplossingsgericht op het escalatieniveau zoals bedoeld in artikel 12.1 besproken. Alleen indien er binnen drie weken na escalatie geen oplossing voor het geschil is gevonden, staat de gang naar de rechter open.
- 14.2 Deze Overeenkomst wordt beheerst door het Nederlands recht.
- 14.3 Partijen kiezen voor wat betreft de uitvoering van deze overeenkomst domicilie bij de Nederlandse rechter, de rechtbank te Den Haag, conform de bovenliggende Raamovereenkomst Maas.

15. Overige bepalingen

- 15.1 Op deze Overeenkomst zijn geen Algemene Voorwaarden van de Gemeente Amsterdam van toepassing. De Gemeente verworpt uitdrukkelijk eventuele Algemene Voorwaarden van de MaaS Dienstverlener.
- 15.2 Verplichtingen die naar hun aard bestemd zijn om ook na afloop van de Overeenkomst voort te duren, behouden nadien hun werking. Tot deze verplichtingen behoren onder meer: artikel 7 Terugbetalingsverplichting MaaS Dienstverlener aan de Gemeente, artikel 10 Administratie en Accountantsverklaring, artikel 11 geheimhouding, artikel 14 geschillenbeslechting, domiciliekeuze en toepasselijk recht.
- 15.3 Partijen vrijwaren elkaar voor aanspraken van derden tot vergoeding van schade die is ontstaan ten gevolge van handelingen en/of gedragingen van de Partij of een door de Partij ingeschakelde derde in het kader van de uitvoering van de Overeenkomst.
- 15.4 Door ondertekening van de Overeenkomst vervallen alle eerder door Partijen gemaakte mondelinge en schriftelijke afspraken omtrent de hierbij overeengekomen Overeenkomst.

Aldus overeengekomen op XXXXX en in tweevoud ondertekend te Amsterdam.

XXXXX

Gemeente Amsterdam

Naam:
Functie:

Naam: de Heer D.W. van Traa
Functie: Directeur Zuidas



Gemeente Amsterdam



Gemeente Amsterdam
Zuidas

WTC, Centrale hal
Strawinskylaan 59
1077 XW Amsterdam

Postbus 79092
1070 NC Amsterdam
Telefoon +31 20 575 2111
www.zuidas.nl

Gemeente Amsterdam is partner in

