

mobile

MOVES YOU

Aanbesteding Mobie Fase 3 Managementsamenvatting

juli 2019

Inleiding

De acht Noord Limburgse gemeenten werken samen aan het realiseren van duurzaam deelvervoer in Noord Limburg. Hierbij is gekozen voor een stapsgewijze aanpak onder de vlag van Mobie. Fase 2 is in uitvoering en fase 3 wordt op dit moment voorbereid. In fase 3 wordt door middel van een Europese aanbesteding een mobiliteitspartner geselecteerd, die de zakelijke mobiliteitsbewegingen van de acht deelnemende gemeenten op duurzame wijze gaat invullen en die stappen gaat zetten om duurzaam deelvervoer op te schalen, zodat ook andere bedrijven, inwoners en bezoekers van de regio hier gebruik van kunnen maken.

Mobie

Met Mobie verduurzamen we de mobiliteitsbewegingen in Noord Limburg. Dit doen we door de inzet van duurzame elektrische auto's, maar ook door het stimuleren van het gebruik van (elektrische) fietsen en het openbaar vervoer. Mobie moet duurzaam deelvervoer voor iedereen toegankelijk maken. Niet alleen voor zakelijke gebruikers in de grotere steden of dorpen, maar uiteindelijk ook voor inwoners en bezoekers van kleinere kernen, zodat mobiliteitsarmoede voorkomen wordt en de CO2 uitstoot beperkt wordt. Het gaat niet om het inzetten van zo veel mogelijk elektrische auto's of fietsen, maar om een duurzame mobiliteitsbeweging en het optimaal en efficiënt inzetten van een open duurzame vloot.

Mobie voorziet in een aantal fasen. Het afgelopen jaar zijn alle acht gemeenten gestart met de inzet van een elektrische auto, twee elektrische fietsen en een reserveringsplatform om kennis en ervaring op te doen met duurzaam deelvervoer en om zo veel mogelijk medewerkers kennis te laten maken (fase 2). De volgende stap (fase 3) betreft de volledige verduurzaming van de eigen zakelijke kilometers door het contracteren van een duurzame mobiliteitspartner.

Doel Europese aanbesteding Mobie Fase 3

Het doel van de Europese aanbesteding Mobie fase 3 is het contracteren van één mobiliteitsaanbieder die verantwoordelijk wordt voor het volledig verduurzamen van de zakelijke mobiliteitsbewegingen van de acht deelnemende gemeenten. Hierbij gaat het om zakelijke ritten welke door medewerkers met de eigen auto worden gemaakt en vervolgens worden gedeclareerd. Bestaande (specifieke) gemeentelijke voertuigen maken geen onderdeel uit van de aanbesteding.

De gecontracteerde mobiliteitpartner biedt een mobiliteitsservice en wordt voor eigen rekening en risico verantwoordelijk voor het duurzaam invullen van de zakelijke mobiliteitsbewegingen. Hiervoor worden de huidige budgetten (kilometerdeclaraties en OV) (grootendeels) beschikbaar gesteld.

Van de mobiliteitspartner wordt verwacht dat hij het concept van duurzaam deelvervoer gaat opschalen, zodat duurzaam deelvervoer (op termijn) voor iedereen toegankelijk wordt.

De samenwerkende gemeenten kopen dus geen voertuigen in, maar duurzame mobiliteitsbewegingen. Gemeenten worden dus ook geen eigenaar van vervoersmiddelen. Als gemeenten stellen we uiteraard wel functionele eisen aan de vervoersbewegingen. De medewerker moet zijn zakelijke rit of functie ten allen tijde op redelijke wijze kunnen uitvoeren.

Deze aanpak is innovatief en om onze ambities waar te kunnen maken vraagt dit ook om een (meer) innovatieve manier van aanbesteden. Daarom is gekozen voor een aanbesteding waarbij de focus ligt op functionele eisen in plaats van een volledig dichtgetimmerd programma van eisen. We zoeken geen opdrachtnemer, maar een samenwerkingspartner en maken zo maximaal gebruik van de kennis en kunde van de professionele markt. We spreken daarom ook niet van een opdrachtnemer, maar van een mobiliteits- of samenwerkingspartner.

Uitgangspunten, voorwaarden en criteria ten behoeve van de aanbesteding:

1. De mobiliteitspartner wordt verantwoordelijk voor het duurzaam invullen/realiseren van (vrijwel) alle zakelijke mobiliteitsbewegingen van de deelnemende gemeenten. Dit door de inzet van een mix van duurzame (elektrische) deelfoertuigen en openbaar vervoer. Hiermee geven we ruimte voor andere/ niet elektrische invulling.
2. We kiezen voor één en dezelfde mobiliteitspartner voor de acht gemeenten. Het staat mobiliteitspartner geheel vrij om de samenwerking aan te gaan met (lokale) partijen, welke als onderaannemer onderdelen van de opdracht vervullen.
3. De mobiliteitspartner krijgt hierbij ruimte om te sturen op het gebruik van vervoermiddelen. Bijvoorbeeld het gebruik van een (elektrische) fiets voor korte afstanden. Het is aan de mobiliteitspartner om hiervoor gebruikersvoorwaarden op te stellen. Voorwaarde hierbij is dat de gebruiker zijn zakelijke rit altijd op acceptabele en redelijke wijze (afstand, tijd, representatie, vervoer van spullen etc.) moet kunnen maken en dat er breed draagvlak in de organisatie moet zijn voor de gebruiksvoorwaarden. De gebruiksvoorwaarden worden een gunningscriterium. Gemeenten dienen in te stemmen met de gebruiksvoorwaarden. Ook moet er ruimte zijn voor uitzonderingsgevallen.
4. Om ruimte te houden voor uitzonderingsgevallen, wordt er vanuit gegaan dat 80% van de huidige zakelijke autobewegingen door mobiliteitsaanbieder wordt ingevuld. Dit betekent ook dat in beginsel 80% van het budget hiervoor beschikbaar komt. Het door elke gemeente in beginsel beschikbaar te stellen budget bedraagt het gemiddelde aantal zakelijke en gedeclareerde kilometers, vermenigvuldigd maal € 0.37 maal 80%. De resterende 20% van de gedeclareerde kosten worden in beginsel benut voor het financieren van uitzonderingsgeval-
- len en kunnen eventueel ingezet worden voor piekmomenten. Indien de mobiliteitspartner er (aantoonbaar) in slaagt om meer dan 80% van de gedeclareerde kilometers in te vullen én de gemeenten de resterende 20% inderdaad niet heeft uitgekeerd, komt dit budget alsnog aan mobiliteitspartner ten goede. Prestatieafspraken hierover worden nog opgesteld.
5. Onder zakelijke kilometers of vervoersbewegingen wordt in deze aanbesteding verstaan: de zakelijke kilometers welke door medewerkers en college met de eigen auto worden gemaakt en gedeclareerd. De mobiliteitspartner wordt ook verantwoordelijk voor het overnemen van de zakelijke ritten met het openbaar vervoer. Deze budgetten worden eveneens door de gemeenten beschikbaar gesteld. Ook voor de verwerking van de declaraties is de mobiliteitspartner verantwoordelijk.
6. De mobiliteitspartner wordt verantwoordelijk voor het reserveren en ontsluiten van de voertuigen door middel van in ieder geval een app op de mobiele telefoon. Voor de medewerker betekent dit dat de voertuigen te reserveren en te openen zijn met de mobiele telefoon. Aan de reserveringssoftware worden functionele eisen gesteld. De gebruiksvriendelijkheid hiervan wordt als gunningscriterium opgenomen.
7. De mobiliteitspartner is verantwoordelijk voor alle bijkomende aspecten zoals o.a., maar niet uitsluitend: beheer en onderhoud van de voertuigen, verzekeringen, laadinfrastructuur, helpdesk, pech- en calamiteitenservice, het bijschakelen van voertuigen op piekmomenten.
8. Aan de in te zetten elektrische voertuigen worden slechts functionele eisen gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van de minimale actieradius, de geschiktheid etc. Ook met betrekking tot de uitstraling van het concept zal een merendeel van de voertuigen bestickerd worden. Het is de keus aan de mobiliteitspartner om het merk Mobie voort te zetten of zelf branding toe te passen.



9. Aan de laadinfrastructuur worden functionele eisen gesteld, zoals bijvoorbeeld het voldoen aan keurmerken, smart charging en open standaarden. De mobiliteitspartner wordt verantwoordelijk voor het realiseren en het onderhouden van voldoende laadinfrastructuur voor de elektrische auto's vanaf de meterkast of in de openbare ruimte. Gemeenten dienen zorg te dragen voor het aanwijzen van voldoende parkeervakken en het eventueel beschikbaar stellen van voldoende elektrisch vermogen in de meterkast. Daar waar parkeren en laden op eigen terrein niet mogelijk is, wordt maatwerk geleverd. Eventuele extra kosten hieraan zijn voor de gemeente.

10. Samen met de gemeente wordt de mobiliteitsaanbieder verantwoordelijk voor de interne communicatie- en gedragsverandering om het concept tot een succes te maken. Hiervoor dient de mobiliteitsaanbieder een plan van aanpak op te leveren, wat een gunningscriterium is.

11. Het verder delen en opschalen van het concept is een belangrijk onderdeel van Mobie. Dit kan op verschillende manieren. De inzet van de voertuigen voor privé-gebruik (voor eigen rekening) door medewerkers en de mogelijkheid om inwoners gebruik te laten maken van de voertuigen dient op termijn mogelijk te zijn. Aanbieder wordt gevraagd een plan van aanpak aan te leveren waarin hij beschrijft hoe de verdere opschaling vormgegeven wordt, waaronder de inzet van elektrische deelvoertuigen in kleine kernen. Het plan van aanpak is een gunningscriterium. Uitgangspunt hierbij is dat de mobiliteitsgarantie voor zakelijke mobiliteits-

bewegingen van medewerkers ten alle tijden geborgd blijft.

12. De mobiliteitspartner dient periodiek managementinformatie aan te leveren en bij voorkeur real-time inzicht in het gebruik en bijvoorbeeld de bezetting van de deelvoertuigen.

13. Met de mobiliteitsaanbieder wordt een contract aangegaan voor een periode van vier jaar met de optie deze periode eenmaal met twee jaar te verlengen.

14. De mobiliteitspartner implementeert het mobiliteitsconcept direct na afloop van fase 2 (oktober 2020). Voorafgaand heeft de mobiliteitspartner 9 maanden voorbereidingstijd. Deze tijd kan benut worden om geleidelijk al over te gaan naar verduurzaming. In de aanbesteding worden puntenopbouw-opties toegevoegd om de mobiliteitsaanbieder daartoe te stimuleren.

15. De mobiliteitspartner sorteert voor op een open reserveringssysteem. Op termijn dient het mogelijk te zijn MaaS-systemen (Mobility as a Service) met elkaar te koppelen. Met een flexibel reserveringssysteem dient het ook mogelijk te zijn voertuigen van andere aanbieders en privépersonen op te nemen met een eerlijke verdeling in aanbod.

16. De mobiliteitspartner wordt uitgedaagd om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en innovaties die het vervoerssysteem ten goede komen t.a.v. gebruik en/of de kosten verlagen.



Planning en proces

Gemeenten dienen uiterlijk 1 oktober 2019 in te stemmen met deelname aan Mobie fase 3 en de gemeente Venlo te mandateren voor het uitvoeren van de Europese aanbesteding. Publicatie van de aanbesteding wordt verwacht in oktober. Rond december kunnen marktpartijen inschrijven op de opdracht. Na gunning in januari heeft de mobiliteitspartner 9 maanden de tijd voor de voorbereiding om in oktober 2020 te kunnen starten met het totale mobiliteitspakket.

Dat houdt in dat in 2020 alle medewerkers hun zakelijke ritten volledig duurzaam uitvoeren, het goede voorbeeld geven en een sterke bijdrage leveren aan de klimaatopgave en de energietransitie. Maar ook dat:

- gemeenten afspraken hebben met een duurzame mobiliteitsprovider voor het inzetten van voldoende en betrouwbare vervoersmiddelen;
- er minder autokilometers worden gemaakt en meer kilometers met fiets en openbaar vervoer;

- de kosten niet hoger zijn dan de huidige mobiliteitskosten;

- medewerkers bewuster met hun mobiliteit omgaan en hun reis en voertuigen reserveren met slimme en handige software van de mobiliteitsaanbieder;

- medewerkers (op eigen rekening) de voertuigen ook kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer of andere privéritten;

- andere organisaties of inwoners de vervoersmiddelen ook kunnen gebruiken, als deze niet nodig zijn voor de gemeenten;

- dit model doorgroeit, doordat steeds meer partijen en inwoners aanhaken en gebruik gaan maken van het deelsysteem;

- dit alles vastgelegd in presetatieafspraken vastgelegd met de mobiliteitspartner.



mobie
MOVES YOU