



MARKTCONSULTATIEDOCUMENT

Mobility Market **Mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten**

Versie 1.0

Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Doelstelling marktconsultatie	3
1.3	Openbaarheid resultaten	3
1.4	Publicatie en vergoeding kosten.....	4
1.5	Proces marktconsultatie.....	4
2	De Context.....	4
2.1	Bereikbaarheidsuitdaging Zuid-Nederland.....	5
2.2	Mobility Market	6
3	De Opdracht	7
3.1	N279 Veghel-Asten.....	8
3.2	Het doel van de Opdracht.....	8
4	Onderwerpen van de marktconsultatie	9
4.1	Keuzes ten aanzien van effecten en scope van de Opdracht.	10
4.2	Keuzes ten aanzien van belangrijke thema's in de Opdracht.....	10
4.3	Keuzes ten aanzien van sturing effecten Opdracht.....	12
4.4	Keuzes ten aanzien van de aanbesteding van de Opdracht.	12
	Bijlage 1 Vragenlijst.....	13
	Bijlage 2 Concept gebiedsprofiel	13

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het project Mobility Market, onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, is voornemens een aanbesteding te starten voor de opschaling van Mobiliteitsdiensten¹ in het gebied van de N279 tussen Veghel en Asten (hierna: de Opdracht). Vooruitlopend op deze aanbesteding wordt een marktconsultatie gehouden.

Namens de Provincie Noord-Brabant, de aanbestedende dienst van SmartwayZ.NL, ontvangt u hierbij een document voor de marktconsultatie. Hierin kunt u de nodige informatie vinden over de Opdracht en de marktconsultatie.

1.2 Doelstelling marktconsultatie

Mobility Market hecht belang aan een goede dialoog met de markt. Graag gaan wij tijdens de marktconsultatie met u in gesprek en wij zijn benieuwd naar uw vragen, opmerkingen en suggesties in het kader van de Opdracht. Wij hebben daarbij een open houding als het gaat om uw vragen en zullen suggesties, klachten en dergelijke serieus in overweging nemen.

Het doel van deze marktconsultatie is dan ook voor zowel de opdrachtgever alsmede voor de marktpartijen het verkrijgen van inzicht in en aanscherpen van:

- geïnteresseerde en geschikte markt- en samenwerkingspartijen;
- aard en omvang van de Opdracht;
- haalbaarheid van de Opdracht;
- sturen op effecten van de Opdracht door de opdrachtgever;
- geschikte vormen van samenwerking tussen opdrachtgever en marktpartijen.

Om een goede uitwisseling van standpunten te krijgen en een zorgvuldige afweging te kunnen maken, adviseren wij u zoveel als mogelijk uw standpunt met een duidelijke motivering te onderbouwen en eventuele tekstvoorstellen of suggesties toe te lichten.

1.3 Openbaarheid resultaten

De Provincie Noord-Brabant streeft ernaar dat bij de aanbesteding van de Opdracht alle potentiële inschrijvers gelijk geïnformeerd worden en zal een geanonimiseerd verslag van de marktconsultatie beschikbaar stellen.

¹ 'Mobiliteitsdiensten': hieronder verstaan we alle multimodale (vraaggerichte) diensten die op maat gemaakte reismogelijkheden aanbieden via een digitaal platform (bijvoorbeeld een app), waarbij real-time informatie aan klanten wordt getoond en waarbij de betaling en afhandeling van transacties wordt gefaciliteerd. In het kader van deze Opdracht wordt kortom aansluiting gezocht bij de volgende functionaliteiten van Mobility as a Service (MaaS): persoonlijke aspecten en voorkeuren, plannen, boeken, reizen, ondersteunen, aanpassen en betalen. Onder deze definitie verstaan we nadrukkelijk ook het aanbod van reisdiensten waarmee je fysiek kunt reizen (bijv. (deel)auto's, fietsen, scooters etc.).

Bij mogelijke aanbestedingen die voortkomen uit deze marktconsultatie zullen (indien van belang) de uitkomsten (geanonimiseerd) worden bijgevoegd bij de desbetreffende aanbestedingsdocumenten.

Indien een deelnemer aan de onderhavige marktconsultatie informatie verstrekt die hij als concurrentiegevoelig bestempelt, dan dient de deelnemer dat uitdrukkelijk aan te geven. De Provincie Noord-Brabant zal in voorkomend geval deze informatie dan niet openbaar maken indien zij het hiermee eens is.

1.4 Publicatie en vergoeding kosten

De Provincie Noord-Brabant heeft ervoor gekozen de marktconsultatie via TenderNed kenbaar te maken. De door deelnemers voor deze marktconsultatie gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

1.5 Proces marktconsultatie

De marktconsultatie bestaat uit twee delen. U heeft de volgende mogelijkheden om deel te nemen aan de marktconsultatie:

1. U kunt tot en met **15 november a.s. 12.00 uur** schriftelijk via het emailadres mobilitymarket@smartwayz.nl reageren op de vragen in Bijlage 1; en/of
2. U kunt deelnemen aan de marktconsultatiebijeenkomst op **19 november 2018**.

U kunt daarnaast te allen tijde tot 22 november a.s. 12.00 uur aanvullende vragen en suggesties indienen via mobilitymarket@smartwayz.nl. Indien relevant zullen ook deze vragen en suggesties in het verslag van de marktconsultatie worden opgenomen.

Zie [TenderNed](#) (TenderNed kenmerk: 200716) voor de reeds gepubliceerde documenten in het kader van de marktconsultatie. Een globaal programma van de marktconsultatiebijeenkomst en de aanmeldprocedure maken hier onder andere deel van uit. Een gedetailleerd programma is onderdeel van de aanmeldbevestiging voor de marktconsultatiebijeenkomst.

2 De Context

2.1 Bereikbaarheidsuitdaging Zuid-Nederland

De economie trekt ook in Zuid-Nederland stevig aan; de industrie in de regio Zuidoost-Brabant groeit het hardst van heel Nederland. Files zijn in een paar jaar tijd met 70% gegroeid. De NMCA 2017 (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) voorspelt voor 2030 - 2040 economische verliezen als er geen maatregelen worden getroffen². Een goede bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer zijn voor de slimste regio van Nederland van essentieel belang: voor het vestigingsklimaat, de leefbaarheid en de internationale handel. Onder de vlag van SmartwayZ.NL werken overheden, markt- en kennispartijen en andere belanghebbenden intensief samen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren in Zuid-Nederland en om de innovatie te stimuleren in deze slimme regio.



De huidige situatie in deze regio

In het stedelijk netwerk ervaren gebruikers gedurende de spitsuren drukte en congestie in het woon-werkverkeer en in de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen. Dat veroorzaakt hinder in de bereikbaarheid én de leefbaarheid. Net als in andere stedelijke netwerken betekent dit dat oplossingen dienen te worden gezocht in:

- het verbeteren van het inzicht in het functioneren van het zogenaamde ‘daily urban system’ (data);
- het op orde brengen van de netwerken (auto, fiets, OV) en hun knooppunten (uitwisselen, uitstappen);
- het slim(mer) organiseren van het dagelijkse gebruik. Dat gebruik bestaat uit vele individuele dagelijkse keuzes, die gedeeltelijk door sociale en economische afspraken worden beïnvloed, zoals werk- en openingstijden, en door de beschikbaarheid van informatie over reismogelijkheden en de toegankelijkheid daarvan.³

Reiziger als spil: Mobiliteitsdiensten

We zien dat de reiziger een steeds actievere en centralere rol speelt in het verbeteren van bereikbaarheid en doorstroming, iets wat tot nog toe vooral behoorde tot het publieke domein. De reiziger draait daarbij zelf aan de knoppen van zijn of haar reis: voor, tijdens en achteraf. Afhankelijk van het type reiziger wil deze zo comfortabel, snel, duurzaam of gezond mogelijk reizen. De rol van overheden verandert daarmee ook: behalve traditioneel mede richting geven en de wet- en regelgeving handhaven, moeten zij nieuwe ontwikkelingen, samenwerkingsvormen en het wegnemen van belemmeringen stimuleren. Hoewel de reiziger in onderzoek en projecten ter verbetering van de bereikbaarheid een steeds prominentere plek krijgt (zie bijvoorbeeld Beter Benutten), wordt deze nog vaak beschouwd als ‘gebruiker’ van het vervoerssysteem. Met de rappe ontwikkeling van allerlei mobiliteitsdiensten en MaaS-

² Bron: [Strategische Langetermijnagenda SmartwayZ.NL](#), februari 2018, p. 3.

³ Bron: [Aanbod Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost-Brabant, Mobiel door slimme keuzes](#), Metropoolregio Eindhoven, p. 13.

concepten verandert de rol van de reiziger van gebruiker naar consument; de reiziger consumeert mobiliteit door zelf de gelegenheid te hebben om te plannen, te boeken, onderweg bij te sturen en zelf af te rekenen voor de gehele reis.⁴



2.2 Mobility Market

De komende jaren staan er verschillende infrastructuur- en mobiliteitsprojecten op het programma om de bereikbaarheid van Zuid-Nederland te verbeteren. Veel stakeholders, projecten en programma's dragen momenteel bij aan de ontwikkeling van een integraal, betrouwbaar en toekomstbestendig mobiliteitssysteem in Zuid-Nederland. Naast fysieke (infrastructurele) maatregelen zetten we maximaal in op smart mobility en mobiliteitsdiensten. Hiermee schalen we het palet van mobiliteitsdiensten op dat past bij de behoeften van de reiziger in Zuid-Nederland. Nu is het moment om slimme mobiliteit op grote schaal in te zetten. Enerzijds vanwege een sterk groeiende economie, een veranderende mobiliteitsvraag voor zowel de stad als het platteland en grote werkgevers als mogelijke aanjagers. Anderzijds vanwege diverse infrastructuurle ingrepen, de ontwikkeling van het MaaS-ecosysteem Eindhoven en de nieuwe [OV-Visie](#) op gedeelde mobiliteit van de provincie Noord-Brabant. Maar dan moet er voor reizigers ook daadwerkelijk voldoende aanbod van bewezen mobiliteitsdiensten zijn om anders of slimmer te kunnen reizen.

Doel van het project Mobility Market is het opschalen en uitbreiden van het aanbod van goed werkende en vraaggerichte Mobiliteitsdiensten in Zuid-Nederland. Naast het verbeteren van

⁴ Aanvalsplan Smart Mobility, SmartwayZ.NL p. 11.

de bereikbaarheid in Zuid-Nederland willen we ook bijdragen aan andere maatschappelijke doelen, zoals:

1. grootschalig gebruik van innovatieve mobiliteitstoepassingen stimuleren;
2. structureel slim reisgedrag stimuleren;
3. schone mobiliteit stimuleren;
4. verkeersveiligheid verbeteren;
5. stedelijke leefbaarheid verbeteren.

Hierbij is het de ambitie om 'toe te groeien naar zorgeloze mobiliteit met maximale keuzevrijheid voor iedereen'. Mobility Market ziet de N279 Veghel-Asten als 'the next step' om te komen tot dit brede palet aan mobiliteitsdiensten in Zuid-Nederland.

3 De Opdracht

3.1 N279 Veghel-Asten

De N279 tussen Veghel en Asten is van grote betekenis voor de economie in Zuidoost-Brabant en verbindt verschillende woon- en werklocaties met elkaar. Om de krachtige positie te behouden en de regio leefbaar te houden, is het belangrijk dat de doorstroming op de weg verbetert, de verkeersveiligheid toeneemt en de leefbaarheid in het gebied rond de N279 vergroot wordt. Bestuurders van de Provincie, de betrokken gemeenten en het waterschap Aa en Maas hebben afspraken gemaakt om de N279 Veghel-Asten vlotter, veiliger en slimmer te maken. Het project is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL (voorheen programma Bereikbaarheid Zuid-Nederland) en heeft als vertrekpunt het provinciale Bestuursakkoord 2015-2019 “Beweging in Brabant”.

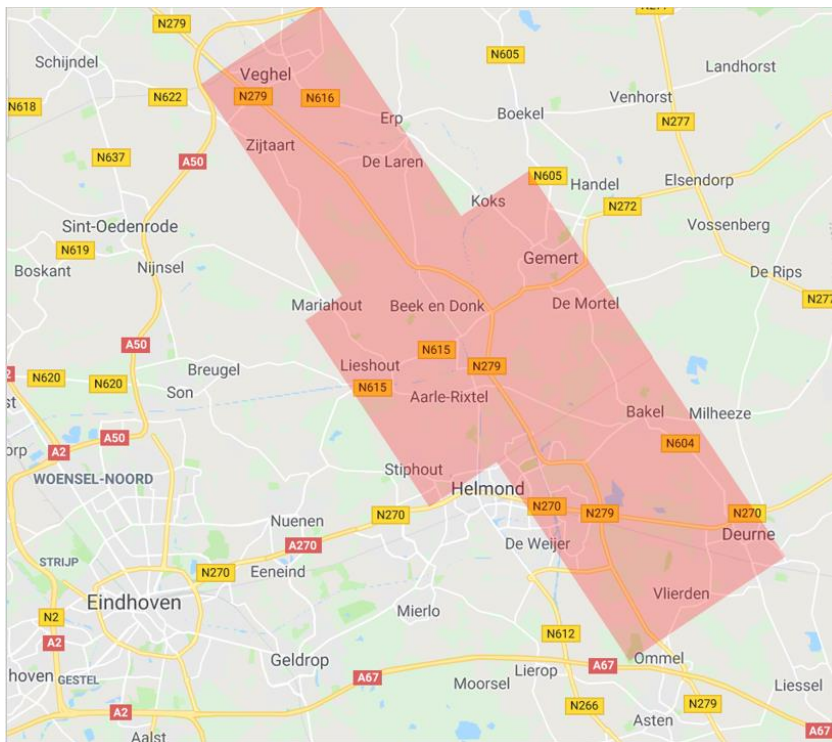
“De aanpak van de N279 Veghel-Asten heeft als primair doel om de doorstroming te verbeteren, de verkeersveiligheid te vergroten en de leefbaarheid te verbeteren”.

De huidige situatie N279 Veghel-Asten is een weg met 1x2 rijstroken en gelijkvloerse kruisingen en ligt tussen de aansluiting op de A50 bij Veghel en de aansluiting op de A67 bij Asten. De weg ligt voor een groot deel gebundeld met de Zuid-Willemsvaart (van Veghel tot Boerdonk en van Aarle-Rixtel tot Dierdonk). Het project N279 Veghel-Asten voorziet in de ombouw van de weg. De weg wordt 2x2 met gelijkvloerse kruisingen in het tracé door Veghel. Voor de rest van het tracé blijft de weg gehandhaafd op het huidige profiel alleen worden de kruisingen ongelijkvloers. Met uitzondering van de situatie bij de Deurneseweg en de kruisingen van de op- en afritten van de A67 en de Floralaan. Die vier kruisingen blijven zoals in de huidige situatie gelijkvloers.

Naast infrastructurele maatregelen is als onderdeel van een toekomstbestendige aanpak een belangrijke maatregel van de N279 om ook via mobiliteitsdiensten vóór en tijdens de ombouw (vanaf Q3 2020 tot medio 2023) de doorstroming en bereikbaarheid te optimaliseren door o.a. te stimuleren niet of anders te reizen op de N279. Naastliggend doel van deze inzet is om hiermee een structureel aanbod van mobiliteitsdiensten op en rondom N279 te realiseren, zodat ook ná de ombouw hiervan gebruik gemaakt kan worden. De N279 dient als ‘robuuste rand’ voor het regionaal verkeer en kan die ambitie beter waarmaken indien minder lokaal autoverkeer van de N279 gebruikmaakt. Ook een bijdrage leveren aan (het gevoel van) verkeersveiligheid en duurzaam leefklimaat (ruimtelijke kwaliteit/landschapsbeleving) wordt als belangrijk en kansrijk ervaren. Hierbij ligt de focus op lokaal personenverkeer (doorgaand verkeer slechts 4%: zie ook Gebiedsprofiel in bijlage 2). Voor meer informatie over de deelopgave N279 Veghel-Asten kunt u het concept gebiedsprofiel in bijlage 2 en/of de [website](#) van SmartwayZ.NL raadplegen.

3.2 Het doel van de Opdracht

Met de aanbesteding willen wij het aanbod van vraaggerichte mobiliteitsdiensten vergroten en versterken in het gebied van de N279 Veghel-Asten. Het gebied betreft zowel de N279 Veghel-Asten als het omliggend wegennet. Het exacte gebied zal de komende periode nog met precieze wegvakken, geocodes en grenzen worden gedefinieerd.



Het doel van de Opdracht is om de volgende effecten te realiseren in het gebied vóór, tijdens en na de ombouw van de N279 in de periode 2020-2023:

- A. groei aanbod en gebruik vraaggerichte mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten;
- B. verbeteren bereikbaarheid en doorstroming N279 Veghel-Asten;
- C. verbeteren verkeersveiligheid N279 Veghel-Asten;
- D. verbeteren leefbaarheid en schone mobiliteit N279 Veghel-Asten;
- E. opschaling mobiliteitsdiensten en samenwerking met andere mobiliteitsprojecten/-programma's en -dienstverleners in Zuid-Nederland.

Bovengenoemde effecten dienen te worden gerealiseerd zonder een negatieve invloed te hebben op het onderliggend wegennet van het gebied.

Als resultaat van de aanbesteding zal één (1) partij dan wel een samenwerkingsverband de Opdracht gegund krijgen en daarmee de verplichting aangaan de effecten van de beoogde doelen te realiseren. Een samenwerkingsverband kan bestaan uit een aantal combinanten (een consortium) of een hoofd-onderaannemer constructie.

4 Onderwerpen van de marktconsultatie

4.1 Keuzes ten aanzien van effecten en scope van de Opdracht.

In paragraaf 3.1 is de scope geschetst van de Opdracht, waaronder het gebiedsprofiel. In paragraaf 3.2 zijn de gewenste effecten A t/m E genoemd die middels de Opdracht gerealiseerd dienen te worden. Daarover willen wij u graag de volgende vragen voorleggen:

- 1. De genoemde effecten leveren een bijdrage aan de mobiliteitsuitdaging Zuid-Nederland in het algemeen en aan de N279 Veghel-Asten specifiek. Welke van deze effecten zijn naar uw mening overbodig, ontbreken of dienen te worden aangepast?**
- 2. Welke belemmeringen ziet u ten aanzien van het realiseren van de effecten in het algemeen en effect E (opschaling en samenwerking) specifiek? Op welke manier kan de Aanbestedende Dienst een rol spelen om deze eventuele belemmeringen weg te nemen?**
- 3. Hoe kijkt u aan tegen het marktpotentieel voor mobiliteitsdiensten van het gebied van de N279 Veghel-Asten? Welke suggesties heeft u om het marktpotentieel van het gebied nog aantrekkelijker te maken voor inschrijvers in de aanbesteding?**
- 4. Welke informatie van het gebied zoals weergegeven in dit document en het bijgevoegde gebiedsprofiel is voor u van toegevoegde waarde om een goede inschrijving te kunnen doen tijdens de aanbesteding? Oftewel, welke informatie mist u nog?**

4.2 Keuzes ten aanzien van belangrijke thema's in de Opdracht.

Communicatie

Marktpartijen zullen communiceren naar reizigers, bijvoorbeeld om deelnemers te werven voor hun dienst. Om duidelijkheid voor de reiziger te scheppen en een wirwar aan logo's vanuit verschillende partijen te voorkomen, is het voorstel om het SmartwayZ.NL steeds met logo als afzender onder iedere communicatie-uiting te zetten. Marktpartijen zijn daarbij vrij om invulling te geven aan de uiting, inclusief het ontwerp en de tekst. Daarin zou zeker ook de naam van de betreffende dienst vermeld mogen worden.

- 5. Is het voorstel ten aanzien van het gebruik van het SmartwayZ.NL-logo voor u een logische keuze? Kunt u zich hierin vinden of heeft u een ander voorstel?**

Effecten: kwantitatieve minimumeisen

Het daadwerkelijk realiseren van genoemde effecten van de Opdracht is belangrijk gezien de actuele maar ook toekomstige problematiek in het gebied. Om die reden willen we aan de effecten A, B en D⁵ de volgende kwantitatieve minimumeisen stellen:

- A. Groei van het aanbod en gebruik van vraaggerichte mobiliteitsdiensten in gebied N279 Veghel-Asten.

⁵ Aan de effecten C en E worden (vooralsnog) geen kwantitatieve minimumeisen gesteld.

A1) Aanbieden van aanbod van minimaal 2 alternatieve reisdiensten waarmee je fysiek ook kunt reizen.

A2) Werven van actieve gebruikers⁶ met een groeipercentage van minimaal 10% per mijlpaal.

B. Verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming in het gebied N279 Veghel-Asten.

B1) Per mijlpaal minimaal 1.000 structurele corridormijdingen⁷ realiseren.

B2) Per mijlpaal een minimale afname van 10% reizigers⁸ uit de referentiegroep⁹ realiseren die van 'alleen in de auto' naar een andere reismodaliteit gaan reizen (samen in auto, scooter, fiets, lopen, collectief vervoer, openbaar vervoer, etc).

D. Verbeteren leefbaarheid en schone mobiliteit N279 Veghel-Asten.

D1) Per mijlpaal minimaal 10% afname van de CO₂ uitstoot realiseren door deelnemers¹⁰ ten opzichte van de nulmeting.

D2) Per mijlpaal een groei van minimaal 10% reizigers uit de referentiegroep realiseren, dat overstapt van reizen via 'vervuilende reisdiensten' (alleen, gedeeld of collectief vervoer met fossiele brandstoffen) naar 'schone reisdiensten' (alleen, gedeeld of collectief vervoer via niet reizen, lopen, fietsen, trein, volledig elektrische of waterstof auto/bus/scooter etc).

6. Zijn deze minimale effecten voor u een realistische opgave?

Randvoorwaarden

Wij wensen meerdere randvoorwaarden vast te leggen in een programma van eisen. Een groot aantal onderwerpen daarvan zullen aansluiten bij de [raamovereenkomst MaaS van Ministerie](#)

⁶ Een **actieve gebruiker** is een door de Dienstverlener geregistreerde Reiziger in het Gebied die periodiek (X keer per periode) gebruikmaakt en/of opvolging geeft aan mobiliteitsdienstverlening van de dienstverlener **en/of** gedurende de looptijd (april 2019-maart 2021) periodiek (X keer per periode) opvolging geeft aan onderzoeks- en analysevragen van de reizigersaanpak (X).

⁷ **Corridormijding**: wordt gerealiseerd als een geregistreerde deelnemer met een minimaal referentieniveau X tijdens de nulmeting door mobiliteitsdiensten van de dienstverlener gewenst gedrag qua realiseren corridormijdingen laat zien. **Gewenst gedrag qua realiseren corridormijdingen** is het door deelnemers niet meer op werkdagen tussen 6.30-9.30 uur en 15.30-18.30 uur 'alleen in de auto' in het gebied reizen terwijl dat tijdens de nulmeting nog wel het geval was. Een **structurele corridormijding** is een corridormijding die structureel (het gemiddeld aantal corridormijdingen op werkdagen 2 maanden voorafgaand aan een mijlpaal) wordt gerealiseerd.

⁸ **Reiziger**: personen die reizen op de N279 tussen Veghel-Asten en/of deze weg kruisen.

⁹ **Referentiegroep** bestaat minimaal uit 500 reizigers die in het gebied van de N279 Veghel-Asten reizen en wordt vastgesteld door middel van een nulmeting of aangeleverd door de opdrachtgever.

¹⁰ **Deelnemer**: een reiziger die tijdens de nulmeting minimaal 1 x per 2 weken op werkdagen tussen 6.30-9.30 uur en 15.30-18.30 uur 'alleen in de auto' reist in het gebied en bij de dienstverlener is geregistreerd en gebruikmaakt van mobiliteitsdiensten van de dienstverlener.

[van Infrastructuur en Waterstaat](#). Denk daarbij randvoorwaarden omtrent data toegankelijkheid, eigendom data, techniek neutraliteit (bijv. 'open API's'), opschaalbaarheid diensten (data, techniek, functioneel) en samenwerking met aanpalende projecten en programma's zoals 'MaaS Ecosysteem Eindhoven' en ['Visie op gedeelde Mobiliteit'](#).

- 7. Op welke manier kunnen we deze randvoorwaarden het beste in samenwerking met u vormgeven? Welke suggesties en aandachtspunten heeft u voor de specifiek genoemde randvoorwaarden?**

4.3 Keuzes ten aanzien van sturing effecten Opdracht.

Graag willen we sturen op de effecten gedurende de looptijd van de Opdracht (1 april 2019 – 31 maart 2021) maar willen we ook dat de effecten na afloop van de Opdracht kunnen worden voortgezet zonder publieke financiële bijdrage. Dat kunnen we als Aanbestedende Dienst op verschillende manieren stimuleren. Zo zouden we, net als de lopende opdracht A2 Weert-Eindhoven, een basishonorarium kunnen aanvullen met een financiële bijdrage op basis van prestaties per effect, per mijlpaal (4). Hierbij is sprake van een afnemende publieke bijdrage per mijlpaal. Echter er zijn ook genoeg andere manieren om u als marktpartij te ondersteunen. In dit kader leggen we u graag de volgende vragen voor:

- 8. Hoe kunnen wij u hier als marktpartij het beste faciliteren of ondersteunen om de beoogde effecten te realiseren en waarom?**
- 9. Welke suggesties heeft u om structurele gedragsverandering ook zonder financiële publieke bijdragen (na afloop Opdracht) te borgen?**

4.4 Keuzes ten aanzien van de aanbesteding van de Opdracht.

We denken op dit moment aan een Europese openbare aanbesteding om de Opdracht te gunnen waarin minimale prestaties zijn opgenomen. En wensen daarbij vooralsnog de volgende planning te hanteren:

Data	Omschrijving
8 januari 2019	Publicatie aanbesteding op www.tenderned.nl
31 januari 2019	Uiterlijke inleverdatum van vragen naar aanleiding van het beschrijvend document
8 februari 2019	Verzending nota van inlichtingen naar aanleiding van de vragen
20 februari 2019	Uiterste datum en tijd ontvangst inschrijvingen
6 maart 2019	Mededeling gunningsbeslissing
26 maart 2019	Verstrijken bezwaartermijn
28 maart 2019	Definitieve gunning en contractering
1 april 2019 t/m 31 maart 2021	Looptijd Opdracht Specifieke prestatie mijlpalen: Mijlpaal 1: 1 december 2019

	Mijlpaal 2: 1 juni 2020 Mijlpaal 3: 1 december 2020 Mijlpaal 4: 1 april 2021
--	--

In dit kader leggen we u graag de volgende vragen voor:

- 10. Heeft u suggesties voor een effectievere samenwerking dan op basis van prestaties en/of effectievere procedure dan een Europese openbare aanbesteding om de effecten te realiseren?**
- 11. Is de planning van de voorgenomen aanbesteding voor uw haalbaar? Zo nee, welke suggesties heeft u daarvoor?**
- 12. Heeft u nog andere suggesties voor ons?**

Bijlage 1 Vragenlijst

Zie separaat word-document op TenderNed.

Bijlage 2 Concept gebiedsprofiel

v0.6 Gebiedsprofiel N279 t.b.v. marktconsultatie 08.11.2018.

Zie separaat pdf-document op TenderNed.