MARKTCONSULTATIE
voor de aanbesteding van de GD-concessie 2030-2040



Versie 1.0
16 november 2026

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave 2
1. Marktconsultatie 3
2. Algemeen 3
3. Consultatievragen 4
3.1. Bedrijfsmodel 4
3.2. Financieel model 5
3.3. Concessielooptijd en -grootte (gebied + financieel) 6
3.4. Aanbestedingsleidraad 7
3.5. Planning 7
3.6. Overig 8
3.6.1. Bussen 8
3.6.2. Publieke mobiliteit 9
3.6.3. Sociale veiligheid 9
3.6.4. Weerbaarheid 10
3.6.5. Algemeen 11

1. MARKTCONSULTATIE

Het OV-bureau Groningen Drenthe (hierna OV-bureau) bereidt de aanbesteding voor van de GD-concessie 2030. Als eerste stap is een concept-Nota van Uitgangspunten opgesteld waarin de strategische keuzes, ambities en uitgangspunten voor de nieuwe concessie zijn beschreven. De marktconsultatie heeft tot doel om de uitvoerbaarheid, haalbaarheid en aantrekkelijkheid van deze uitgangspunten te toetsen en waar nodig te verbeteren.

Wij nodigen vervoerbedrijven uit om vanuit hun expertise en praktijkervaring met ons het gesprek aan te gaan over de keuzes van de GD-concessie 2030. Daarbij zijn wij nadrukkelijk geïnteresseerd in kansen, risico's, aandachtspunten en eventuele alternatieve oplossingsrichtingen.
De opgehaalde reacties worden gebruikt bij de verdere uitwerking van de definitieve Nota van Uitgangspunten en de aanbestedingsdocumenten.

Publicatie document marktconsultatie op TenderNed	16 november 2026
Ontvangst schriftelijke reactie vervoerders op de gestelde vragen in dit document en aanmelden individuele gesprekken	18 december 2026
Individuele gesprekken met geïnteresseerde vervoerders	6, 7 en/of 8 januari 2027
Publicatie verslag marktconsultatie	22 januari 2027

Spelregels marktconsultatie

- Deze marktconsultatie maakt geen onderdeel uit van de aanbestedingsprocedure;
- Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie afkomstig uit deze marktconsultatie;
- Deelname aan deze marktconsultatie is niet verplicht;
- Deelname zal niet leiden tot enig voor- of nadeel in de aanbestedingsprocedure;
- Het OV-bureau is niet gehouden om de input uit deze marktconsultatie te verwerken in de aanbestedingsdocumenten
- De schriftelijke reactie moet worden gestuurd via de berichtenmodule van TenderNed
- Gelijktijdig met het insturen van de schriftelijke reactie, kan de vervoerder zich aanmelden voor een individueel gesprek

2. ALGEMEEN

De nieuwe GD-concessie 2030 biedt vervoerders de kans om een sleutelrol te vervullen in een toonaangevende openbaarvervoerregio van Nederland. Het concessiegebied omvat de provincies Groningen en Drenthe en bedient een gevarieerd verzorgingsgebied met sterke stedelijke centra, belangrijke onderwijslocaties, hoogwaardige OV-corridors en een uitgestrekt landelijk gebied. Openbaar vervoer is hier een essentiële maatschappelijke voorziening en vormt een belangrijke schakel voor de bereikbaarheid van werk, onderwijs, zorg en recreatie.

Het OV-bureau, opgericht door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen, werkt sinds 2004 aan de ontwikkeling van een sterk en samenhangend openbaarvervoersysteem. Vanuit een bewezen samenwerking tussen drie overheden wordt gestuurd op maatschappelijke meerwaarde, bereikbaarheid en toekomstbestendige mobiliteit. De uitvoering ligt bij de vervoerder,

terwijl het OV-bureau de regierol vervult op vervoersontwikkeling, reizigersgroei en de maatschappelijke doelstellingen van het systeem.

De GD-concessie behoort tot een van de grootste en meest zichtbare busconcessies van Nederland. De combinatie van stedelijk vervoer, streekvervoer en hoogwaardige verbindingen zoals Q-link en Qliner biedt een substantiële markt met een omvang die schaalvoordelen mogelijk maakt en tegelijkertijd ruimte biedt voor innovatie, vakmanschap en ondernemerschap. Voor vervoerders betekent dit een concessie met impact, zichtbaarheid en langdurige maatschappelijke betekenis. Daarnaast biedt de regio een aantrekkelijk innovatieklimaat. Groningen en Drenthe hebben de afgelopen jaren vooropgelopen in de transitie naar emissievrij busvervoer en de verdere ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoer. Voor de periode 2030-2040 wil het OV-bureau samen met de nieuwe vervoerder verder bouwen aan een betrouwbaar, duurzaam en toekomstbestendig openbaarvervoersysteem. Daarmee biedt de concessie niet alleen een solide operationele basis, maar ook ruimte om nieuwe technologieën, innovatieve bedrijfsvoering en duurzame mobiliteitsoplossingen in de praktijk toe te passen.

Een belangrijk kenmerk van deze concessie is de samenwerking met een ervaren en professionele opdrachtgever. Het OV-bureau beschikt over ruim twintig jaar ervaring als concessieverlener en heeft een duidelijke regierol binnen het mobiliteitssysteem van Groningen en Drenthe. Marktpartijen worden uitgenodigd om hun expertise en innovatiekracht in te brengen binnen een constructieve samenwerking waarin gezamenlijk wordt gewerkt aan kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer voor reizigers in de regio.

Met deze marktconsultatie wil het OV-bureau samen met vervoerders verkennen hoe de GD-concessie optimaal kan worden ingericht. Het doel is te komen tot een aanbesteding die aantrekkelijk is voor marktpartijen en het OV-bureau en tegelijkertijd leidt tot een betrouwbaar, toegankelijk en toekomstbestendig openbaarvervoersysteem voor de inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe.

3. CONSULTATIEVRAGEN

3.1. Bedrijfsmodel

Het OV-bureau hanteert een bedrijfsmodel dat is gebaseerd op een duidelijke rolverdeling tussen opdrachtgever en vervoerder. Binnen dit model vervult het OV-bureau de regierol en draagt het verantwoordelijkheid voor de strategische en tactische ontwikkeling van het openbaar vervoer. De uitvoering van de dienstverlening wordt verzorgd door de vervoerder.
Deze werkwijze heeft zich in de afgelopen concessieperioden bewezen als een stabiel en effectief model. Het stelt het OV-bureau in staat om vanuit een integrale visie te sturen op bereikbaarheid, toegankelijkheid, reizigersgroei en maatschappelijke meerwaarde, terwijl de vervoerder zich kan richten op een hoogwaardige, betrouwbare en efficiënte uitvoering van de dienstverlening.

Binnen het beoogde model voor de GD-concessie 2030 behoudt het OV-bureau de verantwoordelijkheid voor onder andere de ontwikkeling van het vervoernetwerk, de dienstregeling, het tarievenbeleid, de marketingstrategie en marketinguitvoering (waaronder een merk en uitstraling) en de

reizigersopbrengsten. Hierdoor kunnen mobiliteitsvraagstukken op regionaal niveau worden afgewogen en kunnen samenhangende keuzes worden gemaakt in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling.

De vervoerder krijgt binnen dit kader een cruciale rol als professionele uitvoeringspartner. Van de vervoerder wordt verwacht dat deze hoogwaardige dienstverlening levert, actief bijdraagt aan de verdere verbetering van de operationele prestaties en zijn expertise inzet om samen met het OV-bureau kansen voor kwaliteitsverbetering en innovatie te benutten. Het bedrijfsmodel gaat daarmee verder dan een traditionele opdrachtgever-opdrachtnemerrelatie en is gericht op een langdurige samenwerking waarin beide partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid bijdragen aan hetzelfde doel: aantrekkelijk en betrouwbaar openbaar vervoer voor de reiziger.

Een belangrijk kenmerk van dit model is de stabiliteit die het biedt gedurende de looptijd van de concessie. Doordat strategische keuzes over netwerkontwikkeling, tarieven en mobiliteitsbeleid op opdrachtgeversniveau worden gemaakt, ontstaat voor de vervoerder een voorspelbare omgeving waarin de aandacht kan uitgaan naar operationele excellentie, personeel, materieelbeschikbaarheid, veiligheid en klanttevredenheid. Tegelijkertijd profiteert het OV-bureau van de praktijkkennis en innovatiekracht van marktpartijen bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer.
Voor de komende concessieperiode is het OV-bureau bezig om de regie op een aantal strategische assets (stallingen en laadinfrastructuur) verder te versterken. Het doel hiervan is risico's rondom beschikbaarheid, investeringen en overdraagbaarheid te beperken en tegelijkertijd de markt aantrekkelijk te houden voor meerdere potentiële inschrijvers.

Het OV-bureau is benieuwd hoe marktpartijen dit bedrijfsmodel beoordelen. In het bijzonder wordt gezocht naar inzichten over de optimale verdeling van verantwoordelijkheden, de ruimte voor ondernemerschap en innovatie, de beheersing van risico's en de wijze waarop opdrachtgever en vervoerder gezamenlijk kunnen blijven werken aan een toekomstbestendig openbaarvervoersysteem voor Groningen en Drenthe.

Vragen:

1. Hoe beoordeelt u de voorgestelde voortzetting van het huidige bedrijfsmodel?
2. Welke voor- en nadelen ziet u ten opzichte van alternatieve concessiemodellen?
3. Welke risico's ziet u in de voorgestelde verdeling van verantwoordelijkheden tussen het OV-bureau en de vervoerder?
4. Welke aanvullende instrumenten acht u wenselijk om innovatie en gezamenlijke ontwikkeling te bevorderen?
5. Welke risico's zouden volgens u expliciet bij het OV-bureau moeten liggen en welke risico's kunnen redelijkerwijs bij de vervoerder worden belegd?
6. Hoe kijkt u aan tegen een merk en uitstraling van de GD-concessie (zoals bussen, chauffeurskleding en uitingen)?

3.2. Financieel model

Het OV-bureau beoogt een financieel model dat enerzijds voldoende stabiliteit en voorspelbaarheid biedt voor de vervoerder en anderzijds de juiste prikkels bevat om reizigersgroei,

uitvoeringskwaliteit en efficiëntie te stimuleren. Daarbij wil het OV-bureau een financiële systematiek ontwikkelen die aansluit bij het gekozen bedrijfsmodel, waarin het OV-bureau verantwoordelijk is voor de vervoersontwikkeling en reizigersopbrengsten en de vervoerder verantwoordelijk is voor een kwalitatief hoogwaardige uitvoering van het vervoer.

Het uitgangspunt is een kostencontract waarbij de vergoeding in belangrijke mate wordt gebaseerd op de geleverde dienstregelingsuren. Daarbij wordt onderzocht welke aanvullende financiële prikkels wenselijk zijn om de doelstellingen van opdrachtgever en vervoerder zo goed mogelijk met elkaar te verbinden. Het OV-bureau wil graag inzicht verkrijgen in de wijze waarop een financieel model kan bijdragen aan kwaliteit, betrouwbaarheid, reizigersgerichtheid en innovatie, zonder dat dit leidt tot onnodige complexiteit of ongewenste risico's voor opdrachtgever of vervoerder.

Het OV-bureau gaat uit van een systematiek waarbij de vervoerder wordt vergoed op basis van het overeengekomen aantal dienstregelingsuren.

Vragen:

7. Hoe beoordeelt u een kostencontract op basis van dienstregelingsuren als grondslag voor de concessievergoeding?
8. Welke voor- en nadelen ziet u ten opzichte van alternatieve bekostigingsmodellen?
9. Welke financiële prikkels helpen volgens u om reizigersgroei, uitvoeringskwaliteit en efficientie te stimuleren?
10. Hoe kan een meer-/minderwerkregeling zodanig worden ingericht dat het OV-bureau voldoende flexibiliteit behoudt om het netwerk gedurende de concessie aan te passen, terwijl de vervoerder voldoende zekerheid houdt ten aanzien van personeel, materieel en bedrijfsvoering?

3.3. Concessielooptijd en -grootte (gebied + financieel)

Het OV-bureau gaat uit van één GD-concessie voor het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe. Daarnaast wordt uitgegaan van een concessieduur van tien jaar. Het OV-bureau wil toetsen of de gekozen omvang en looptijd bijdragen aan voldoende marktinteresse, een goede prijs-kwaliteitverhouding en een robuuste uitvoering.
Onder omvang verstaat het OV-bureau zowel:

- de geografische omvang van het concessiegebied (90 km lang, 70 km breed)
- de productieomvang (ongeveer 900.000 dienstregelingsuren en 34.000.000 dienstregelingskilometers);
- de benodigde vlootomvang (circa 450 bussen);
- de personele omvang;
- de jaarlijkse omzet (circa 160 miljoen Euro per jaar pp 2026).

Vragen

11. Hoe beoordeelt u een concessieduur van tien jaar?
12. Welke voor- en nadelen ziet u in een concessieduur van tien jaar ten opzichte van een kortere of langere concessieduur?

13. Hoe beoordeelt u de huidige omvang van de GD-concessie vanuit het perspectief van een potentiële inschrijver?
14. Welke voordelen ziet u in een concessie van deze schaalgrootte?
15. Welke nadelen of risico's brengt deze schaalgrootte volgens u met zich mee?
16. In hoeverre beïnvloedt de omvang van de concessie uw bereidheid om in te schrijven?
17. Welke effecten verwacht u van een verdere vergroting of juist verkleining van de concessie op: marktwerking, inschrijfbereidheid, uitvoerbaarheid, innovatievermogen en kostenefficientie?

3.4. Aanbestedingsleidraad

Het OV-bureau wil een vervoerder selecteren die gedurende de gehele concessieperiode de grootste maatschappelijke waarde kan leveren. Daarbij wordt onderzocht hoe de aanbestedingsprocedure en gunningsmethodiek kan worden ingericht zodat niet uitsluitend de prijs doorslaggevend is, maar ook de kwaliteit en betrouwbaarheid van de uitvoering zwaar meewegen.

Voor de aanbesteding van de GD-concessie zijn verschillende aanbestedingsprocedures mogelijk. Deze procedures verschillen onder meer in de mate waarin tijdens het aanbestedingsproces ruimte bestaat voor dialoog, onderhandelingen en het gezamenlijk optimaliseren van de uiteindelijke aanbieding. Het OV-bureau wil graag inzicht krijgen in welke procedure volgens marktpartijen het beste aansluit bij de aard en complexiteit van de voorgenomen concessie.

Vraag

18. Welke aanbestedingsprocedure sluit volgens u het beste aan bij de complexiteit van de GD-concessie, welke procedure heeft uw voorkeur en waarom?

Het OV-bureau is met name geïnteresseerd in de vraag hoe een vervoerder tijdens de aanbesteding kan aantonen dat hij in staat is gedurende tien jaar een betrouwbare en hoogwaardige dienstverlening te leveren, ook onder omstandigheden van bijvoorbeeld personeelsschaarste en een volledig elektrisch materieelpark.

Vragen:

19. Welke kwalitatieve criteria passen volgens u het beste bij het bedrijfsmodel en een betrouwbare en hoogwaardige dienstverlening?
20. Op welke wijze zou het gunningcriterium prijs volgens u moeten worden uitgewerkt?

3.5. Planning

Een succesvolle aanbesteding vraagt om een realistische en uitvoerbare planning. Het OV-bureau wil een aanbestedingsprocedure inrichten die marktpartijen voldoende tijd biedt om een kwalitatief hoogwaardige inschrijving op te stellen, de benodigde risico's te beoordelen, eventuele samenwerkingen vorm te geven en de implementatie zorgvuldig voor te bereiden. Tegelijkertijd is het van belang dat de planning voldoende voortgang biedt om de concessie tijdig te kunnen gunnen en implementeren.

Het OV-bureau heeft daarom de volgende conceptplanning opgesteld voor de aanbesteding en de implementatiefase.

Vaststellen Nota van uitganspunten	Januari 2027
Opstellen aanbestedingsdocumenten (aanbestedingsleidraad, concessiebepalingen, financiële bepalingen en programma van eisen)	Januari 2027 – Mei 2027
Inspraakperiode aanbestedingsdocumenten	Juni 2027 – Oktober 2027
Inschrijfperiode	December 2027 – Mei 2028
Beoordeling en gunning	Juni 2028 – Juli 2028
Start concessie	December 2029

Vragen:

21. Hoe beoordeelt u de voorgestelde aanbestedingsplanning in zijn geheel? Is deze planning realistisch en uitvoerbaar?
22. Heeft uw organisatie behoefte aan een dataroom die in september 2027 wordt open gesteld als onderdeel van de aanbestedingsprocedure? Zo ja, welke informatie zou volgens u minimaal beschikbaar moeten worden gesteld om een kwalitatief hoogwaardige en realistische inschrijving te kunnen opstellen?

3.6. Overig

3.6.1. Bussen

Voor de GD-concessie 2030 zijn ongeveer 450 bussen nodig. Er geldt een verplichte overname van in ieder geval 130 bestaande bussen. Het OV-bureau streeft ernaar om marktpartijen tijdig van voldoende informatie te voorzien, zodat zij de technische, operationele en financiële consequenties van deze overname goed kunnen beoordelen en een realistische inschrijving kunnen opstellen. Het OV-bureau wil daarom graag inzicht krijgen in welke informatie vervoerders noodzakelijk achten om de kosten, inzetbaarheid, resterende levensduur en risico's van de over te nemen voertuigen te kunnen bepalen.

Vragen:

23. Welke informatie heeft uw organisatie nodig over de over te nemen bussen om een goed onderbouwde inschrijving te kunnen opstellen?
24. Welke ontbrekende informatie zou ertoe leiden dat uw organisatie een risicopremie in de inschrijfprijs opneemt of minder geneigd is om in te schrijven?
25. Is het realistisch om ongeveer 320 nieuwe elektrische bussen te laten instromen per december 2029?
26. Het OV-bureau onderzoekt de mogelijkheden om een rol te spelen bij de financiering van voertuigen, laadinfrastructuur of andere strategische assets binnen de concessie. In hoeverre zou een dergelijke rol van invloed zijn op uw bereidheid om in te schrijven op de GD-concessie? Zou dit volgens u tevens kunnen bijdragen aan lagere inschrijfprijzen of lagere totale kosten gedurende de concessieperiode?

Gefaseerde instroom van materieel

Het OV-bureau onderzoekt een model waarbij bij de start van de concessie wordt gereden met een combinatie van verplicht over te nemen elektrische bussen, een nader te bepalen aantal nieuw aan te schaffen bussen en bestaande diesel- en/of elektrische bussen. Gedurende de concessieperiode kan vervolgens een deel van de vloot gefaseerd worden vervangen door nieuw materieel. Daarmee wil het OV-bureau de voordelen van materieelvernieuwing combineren met een beheersbare implementatie, spreiding van investeringen en het benutten van technologische ontwikkelingen die zich gedurende de concessieperiode voordoen. Het OV-bureau wil graag inzicht krijgen in de voorwaarden waaronder een dergelijk model voor vervoerders aantrekkelijk, uitvoerbaar en financierbaar is.

Vragen

27. Hoe kijkt u aan tegen een model waarbij de concessie start met een mix van over te nemen elektrische bussen, nieuw materieel en bestaande voertuigen?
28. Welke informatie en zekerheden heeft u nodig om een inschrijving te kunnen doen op basis van een dergelijke materieelstrategie?

3.6.2. Publieke mobiliteit

Naast het reguliere openbaar vervoer zijn in Groningen en Drenthe verschillende vormen van publieke mobiliteit actief, zoals doelgroepenvervoer, vraagafhankelijk vervoer en aanvullende mobiliteitsdiensten. Het OV-bureau ziet kansen om deze vervoervormen beter met elkaar te verbinden en zo te komen tot een samenhangend mobiliteitssysteem dat voor reizigers eenvoudiger, toegankelijker en gebruiksvriendelijker is.

Het OV-bureau verkent daarom de mogelijkheden om de integratie tussen openbaar vervoer en andere vormen van publieke mobiliteit verder te versterken. Daarbij wordt onder andere gedacht aan de integratie van reisinformatie en betaaloplossingen. Het doel is dat reizigers mobiliteitsdiensten zoveel mogelijk als één samenhangend systeem ervaren, ongeacht welke vervoervorm zij gebruiken. Binnen deze ontwikkeling ziet het OV-bureau mogelijk een regierol voor de vervoerder. Het OV-bureau wil graag inzicht krijgen in de bereidheid van marktpartijen om een dergelijke rol op zich te nemen en welke randvoorwaarden daarvoor noodzakelijk zijn.

Vragen:

25. Bent u bereid om binnen de concessie een regierol te vervullen bij de integratie van openbaar vervoer en andere vormen van publieke mobiliteit? Zo ja, onder welke voorwaarden?
26. Welke verantwoordelijkheden, bevoegdheden, middelen en financiële compensatie zijn volgens u noodzakelijk om deze regierol succesvol te kunnen uitvoeren?

3.6.3. Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een belangrijke voorwaarde voor aantrekkelijk en betrouwbaar openbaar vervoer. Het uitgangspunt van het OV-bureau is dat de vervoerder verantwoordelijk is voor de sociale veiligheid in de bus en tijdens de uitvoering van de dienstverlening. Van de vervoerder wordt verwacht dat deze passende maatregelen treft op het gebied van toezicht, personeel, incidentafhandeling en samenwerking met ketenpartners.

Het OV-bureau onderkent tegelijkertijd dat zich situaties kunnen voordoen die de directe invloedssfeer van de vervoerder overstijgen. De veiligheidsproblematiek rondom het Ter Apel heeft laten zien dat specifieke maatschappelijke omstandigheden kunnen vragen om aanvullende inzet en samenwerking van onder meer gemeenten, politie, het COA, de vervoerder en het OV-bureau. Het OV-bureau wil daarom met marktpartijen verkennen hoe verantwoordelijkheden, risico's en bevoegdheden op dit terrein het beste kunnen worden verdeeld.

Vragen:

27. Hoe kijkt u aan tegen de verantwoordelijkheid van de vervoerder voor sociale veiligheid in het openbaar vervoer?
28. In het concessiegebied bevindt zich ook het aanmeldcentrum (Ter Apel). Welke informatie heeft u nodig om een goede inschrijving te kunnen doen voor deze specifieke situatie?
29. Het standaard eisenpakket zal vermoedelijk bestaan uit o.a. camera's in de bussen, verplichte protocollen m.b.t. geluids- en beeldmateriaal, noodknopvoorziening, verplichte opleidingen en trainingen voor het personeel (incl. herhalingstrainingen), administratie incidenten en samenwerking met overige partijen in de sociale veiligheidssector. Daarnaast worden eisen gesteld aan inzet BOA's en toezichthouders. Voorziet u nog andere, hier niet genoemde eisen waar wij volgens u beslist rekening mee zouden moeten houden in het op te stellen concept-PvE?
30. Moeten BOA's altijd in dienst zijn bij de vervoerder of is inzet vanuit een derde partij onder verantwoordelijkheid van de vervoerder volgens u ook gerechtvaardigd?
31. Hoe kijkt u aan tegen de voorgenomen wijzigingen in het BOA-bestel? En zou u ons zaken mee willen geven waar we bij de uitwerking van het concept-PvE op dit punt rekening mee moeten houden?
32. Bent u voorstander van een gezamenlijke marktconsultatie met uw collega-vervoerders over sociale veiligheid of is een individuele sessie als deze voor u voldoende?

3.6.4. Weerbaarheid

Het openbaar vervoer heeft een belangrijke maatschappelijke functie en moet ook tijdens verstoringen zo goed mogelijk blijven functioneren. Het OV-bureau wil daarom aandacht besteden aan de weerbaarheid van het systeem tegen OV-ontwrichtende gebeurtenissen, zoals cyberaanvallen, langdurige stroomuitval, uitval van communicatiesystemen en andere crises die de continuïteit van de dienstverlening kunnen beïnvloeden.

Vragen

33. Wat verstaat uw organisatie onder een weerbaar openbaarvervoersysteem?
34. Hoe zou de verantwoordelijkheidsverdeling tussen het OV-bureau en de vervoerder eruit moeten zien op het gebied van weerbaarheid en crisisbeheersing?
35. Welke eisen op het gebied van weerbaarheid acht u realistisch en uitvoerbaar binnen de concessie?

3.6.5. Algemeen

Tot slot willen wij graag nog een paar algemene vragen aan u voorleggen.

Vragen:

36. Indien u één aspect van het voorgestelde concessiemodel zou mogen wijzigen om de aantrekkelijkheid van deze aanbesteding te vergroten, welk aspect zou dat zijn en waarom?
37. Wat zijn redenen om niet in te schrijven?
38. Welke invloed hebben andere aanbestedingen op uw inschrijfbereidheid?
39. Wat wilt u het OV-bureau verder nog meegeven?

40. Indien u zich wil aanmelden voor de individuele gesprekken dan kan dat door hier aan te geven welke twee voorkeursmomenten u heeft voor dit gesprek.

voorkeursdatum	Contactpersoon vervoerder
Woensdag 06-01-2027 ochtend (10.00 – 12.00)	
Woensdag 06-01-2027 middag (14.00 – 16.00)	
Donderdag 07-01-2027 ochtend (10.00 – 12.00)	
Donderdag 07-01-2027 middag (14.00 – 16.00)	
Vrijdag 08-01-2027 ochtend (10.00 – 12.00)	
Vrijdag 08-01-2027 middag (14.00 – 16.00)	