

Statenvoorstel

Vergaderdatum GS: 2 oktober 2023

Portefeuillehouder: Zevenbergen

Uiterlijke beslistermijn: 8 november 2023

Documentnummer:

PZH-2023-840913165

Onderwerp

beleidskader aanbesteding OV-concessie Hoeksche Waard Goeree-Overflakkee 2025

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor het openbaar vervoer ("OV") in de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. De huidige OV-concessie Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee ("HWGO") loopt medio december 2025 af. Gelet op de ervaringen met vorige aanbestedingen is er voor gekozen om vroegtijdig te starten met de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding. Dit biedt de winnende inschrijver voldoende tijd om alle voorbereidingen voor een soepele start van de nieuwe concessie te treffen.

Het Beleidskader vormt de eerste stap in de aanbesteding van de nieuwe concessie. Hierin zijn de hoofdlijnen van het beleid en de vertaling daarvan naar uitgangspunten voor de aanbesteding beschreven. Deze uitgangspunten worden nader uitgewerkt in het Bestek en het Programma van Eisen ("PvE") dat voor de aanbesteding van de concessie wordt opgesteld. Het PvE omvat alle voorschriften waar de vervoerder in de concessie zich aan moet houden; het Bestek bevat de criteria op basis waarvan de inschrijvingen worden beoordeeld.

Het Beleidskader omvat onder meer uitgangspunten voor de bediening van kernen, milieueisen aan het materieel en de opzet en ontwikkeling van het lijnennet. Een belangrijk onderdeel is de opzet van het vervoer naar kleinere kernen, waarbij extra nadruk wordt gelegd op de kwaliteit en de betrouwbaarheid. Op die manier willen we er niet alleen voor zorgen dat het OV op de drukke verbindingen een nog attractiever alternatief wordt voor het gebruik van de auto, maar willen we ook een goede en betrouwbare bereikbaarheid van kleinere kernen en wijken realiseren.

Inhoud

De concessie HWGO vormt een mix van landelijk en voorstedelijk gebied. In beide gebieden bestaan omvangrijke pendelstromen naar vooral de regio Rotterdam-Rijnmond en Dordrecht. Vooral op deze verbindingen kan het OV bijdragen aan de **(boven)regionale bereikbaarheid** door mensen te verleiden het OV in plaats van de auto te gebruiken: hier liggen goede kansen voor een groei van het OV-gebruik. Hierop wordt onder meer ingespeeld door de ingebruikname van een tweede R-net-verbinding¹ Zuidplein – (busstation Heinenoord –) Oud Beijerland – Goudswaard en de geleidelijke doorontwikkeling van de assen (Zuidplein / Lombardijen –) busstation Heinenoord – Numansdorp / Dordrecht naar HOV-niveau.

Een groot deel van de concessie bestaat uit landelijk gebied, dat zich kenmerkt door kleine(re) kernen met een beperkt aantal inwoners en minder voorzieningen als scholen en winkels. Het borgen van de

¹ Bij het begin van de huidige concessie is de R-net-lijn Rotterdam – Oude Tonge – Middelharnis – Dirksland – Stellendam in gebruik genomen, deze lijn wordt in min of meer gelijke opzet gecontinueerd.

basisbereikbaarheid vormt het tweede speerpunt van de concessie. Binnen die basisbereikbaarheid zijn twee functies te onderscheiden:

1. het vervoer van grote aantallen scholieren/studenten die van het OV afhankelijk zijn om hun onderwijsinstelling te bereiken. De belangrijkste bestemmingen zijn Rotterdam, Dordrecht, Oud-Beijerland, Middelharnis, Hellevoetsluis en Spijkenisse. De vervoerder dient het aanbod af te stemmen met de scholen, waarbij het belangrijk is dat spreiding van de begintijden van de lessen wordt bevorderd om de bussen efficiënter in te kunnen zetten.
2. het bieden van een reismogelijkheid voor mensen die niet over eigen vervoer beschikken. Het gaat hierbij om beperkte aantallen reizigers, waardoor kleinschalig en soms vraagafhankelijk vervoer zowel economisch als ecologisch de beste oplossing is. Juist dit vervoer dient kwalitatief hoogwaardig en betrouwbaar te zijn. Omdat reizigers vaak afhankelijk zijn van dit aanbod en hier dus op moeten kunnen vertrouwen worden niet alleen aan de kwaliteit en uitvoering hoge eisen gesteld, maar ook aan reserveringsgemak en communicatie met de klant. Hiermee verlagen we de drempel om vraagafhankelijk vervoer (belbus) te gebruiken, al zullen we die niet volledig kunnen wegnemen. In de aanbesteding wordt daarom een prikkel ingebouwd om bij voorkeur vast openbaar vervoer te bieden, bijvoorbeeld in de vorm van een taxibus of buurtbus.

Een succesvolle invulling van deze twee functies kan het OV in de regio versterken. Essentieel daarbij zijn goede communicatie (reizigers actief informeren over de kwaliteit en de mogelijkheden van het OV en hen proactief informeren over alternatieven bij verstoringen) en marktwerking (reizigers permanent verleiden om het OV te gebruiken). Dit moet, vooral op de drukkere lijnen, leiden tot meer reizigers en inkomsten waardoor mogelijkheden ontstaan om minder gebruikte verbindingen in stand te houden en, wanneer ook hier het aantal reizigers toeneemt, deze uit te breiden.

De eisen die we aan de nieuwe concessie willen stellen hebben ook een belangrijke relatie met andere provinciale beleidsterreinen. De concessie moet een goede invulling geven aan de onderstaande ambities in het gebied HWGO:

1. **Klimaatambities, stikstofproblematiek en energietransitie:** de inzet van emissievrije bussen wordt vanaf 2030 verplicht zodat een reductie van de uitstoot van onder meer CO₂ en stikstof wordt bereikt. De vervoerder is vrij in de techniekeuze (waterstof of elektrisch), maar is wel verplicht de twintig bestaande waterstofbussen uit de huidige concessie ten minste tot en met 2034 in te zetten. In de periode tot en met 2030 is een beperkte inzet van bestaand dieselmaterieel toegestaan als dat economisch aantrekkelijker is, bijvoorbeeld voor buurtbussen en scholierenritten. Inschrijven met de inzet van een 100% zero emissie vloot vanaf aanvang van de concessie zal in het gunningsmodel worden gestimuleerd, en als de winnende inschrijver met een volledige zero emissie busvloot inschrijft, wordt de concessie meteen bij aanvang met drie jaar extra, voor in totaal 13 jaar, verleend. Daarbovenop zal de beoogde toename van het aantal OV-reizigers leiden tot minder autoritten en daarmee tot een verdere reductie van de uitstoot van CO₂ en stikstof.
2. **Ruimtelijke ambities:** het OV kan nieuwe ruimtelijke ambities zoals woningbouwprojecten ondersteunen. Voorwaarde daarvoor is wel dat (vooral kleinere) projecten in de omgeving van buslijnen en -haltes worden gerealiseerd. Het grootste woningbouwproject, Stougjesdijk in Oud-Beijerland, kan om die reden in een vroegtijdig stadium worden ontsloten met R-net.
3. **Sociaal beleid:** de nieuwe vervoerder is verplicht het huidige aanbod aan sociale tarieven te continueren, al kan de vorm mogelijk veranderen. Gemeenten houden zo de mogelijkheid om collectief korting voor inwoners met een laag inkomen in te kopen, zodat zij makkelijker maatschappelijk kunnen participeren.

- 4. Toegankelijkheid:** hierbij gaat het niet alleen om de mogelijkheid om met bijvoorbeeld een rolstoel de bus te gebruiken, maar ook om voorzieningen voor bijvoorbeeld mensen met een visuele of auditieve beperking. We dagen de inschrijvers uit om met slimme ideeën een zo breed mogelijke toegankelijkheid te realiseren.

Vanzelfsprekend wordt in de concessie ook aandacht geschonken aan andere relevante doelen, zoals (verkeers)veiligheid, ketenmobiliteit, reiscomfort, tarieven, de verdere uitrol van OV Pay en de hierdoor geboden mogelijkheden alsook toerisme. We vragen de nieuwe vervoerder zelf kansrijke innovaties te initiëren en te participeren in voor deze concessie kansrijke innovaties van andere partijen. Hierbij is te denken aan innovaties die onder meer bijdragen aan de toename van het OV-gebruik en de bereikbaarheid van het landelijk gebied.

Financiën en dekking

Het OV kan in Nederland (met uitzondering van het hoofdrailnet) niet kostendekkend worden geëxploiteerd. De provincie verstrekt daarom elk jaar een subsidie voor de exploitatie en de (door)ontwikkeling van de concessie. In 2023 (prijspeil 2023) bedroeg deze bijdrage € 13,65 miljoen, dit bedrag wordt jaarlijks aangepast aan de ontwikkeling van lonen en prijzen. Gedurende de huidige concessie is de reële waarde van de exploitatiebijdrage dus gelijk gebleven, dit is ook het uitgangspunt voor de nieuwe concessie. De exploitatiebijdrage en de vervoeropbrengsten (in omvang ongeveer gelijk aan de exploitatiebijdrage) vormen samen het budget dat beschikbaar is voor de exploitatie van de concessie. Hieruit worden niet alleen bussen, energie en chauffeurs betaald, maar ook zaken als de personeelsadministratie, opleiding van nieuwe chauffeurs, toezichthouders, informatiesystemen enzovoort. Dit betekent dus ook dat de eventuele invulling van wensen binnen dit budget moet passen. De vervoerder in de nieuwe concessie is opbrengstverantwoordelijk en draagt dus het risico voor de vervoeropbrengsten. In ruil daarvoor krijgt de vervoerder ontwikkelruimte binnen door de provincie gestelde randvoorwaarden en minimumeisen. De exploitatiebijdrage blijft in reële termen (gecorrigeerd voor loon- en prijsontwikkelingen) gedurende de concessie min of meer constant.

Provinciale Staten heeft de afgelopen jaren budget beschikbaar gesteld om de tarieven te verlagen. In de aanbesteding is het uitgangspunt dat deze tarief-ondersteuning in stand blijft. De dekking hiervoor (€ 450.000,- prijspeil 2023) is gevonden in programma 2 – bereikbaar en verbonden. Deze aanvullende exploitatiebijdrage zal ook jaarlijks geïndexeerd worden.

De provincie stelt niet alleen middelen beschikbaar voor de exploitatie van OV en het verlagen van tarieven, zij investeert ook in de infrastructuur voor het OV en haar reizigers. De belangrijkste investering betreft de realisatie van de R-net-verbinding van Rotterdam Zuidplein naar Oud-Beijerland met uitloper naar Goudswaard, die rond de start van de concessie en tegelijk met de oplevering van de eerste woningen in Stougjesdijk in gebruik moet worden genomen. Daarnaast investeren we samen met de wegbeheerders (naast de provincie zijn dat Rijkswaterstaat, gemeenten en waterschappen) onder meer in een betere doorstroming van het OV, toegankelijke haltes met goede voorzieningen, fietsenstallingen en -kuisjes en P+R-terreinen. De voor deze projecten beschikbare middelen worden jaarlijks door u vastgesteld in de begroting.

Net als bij de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord het geval was, bieden GS aan de winnende vervoerder graag de mogelijkheid voor het aangaan met de Provincie van een meerpartijenovereenkomst voor de financiering van het zero emissie materieel. Leasetermijnen van

het materieel worden dan direct door de Provincie namens de concessiehouder aan de financierer betaald. De exploitatiebijdrage wordt door de Provincie dan daartoe opgesplitst. Dit levert een rentevoordeel op bij de financiering wat ten goede komt aan het voorzieningenniveau. Een voorstel zal separaat nog aan u ter instemming worden voorgelegd.

Juridische aspecten

Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio Hoeksche Waard / Goeree-Overflakkee. Dit Beleidskader beschrijft het handelingsperspectief van de provincie voor de aanbesteding van de concessie HWGO. Dit Beleidskader heeft geen direct rechtsgevolg. De inkoopprocedure van de aanbesteding zal wel leiden tot een direct rechtsgevolg.

Formele bevoegdheid van Provinciale Staten

De formele bevoegdheid met betrekking tot de aanbesteding en gunning van het openbaar vervoer ligt op grond van de Wet Personenvervoer 2000 bij Gedeputeerde Staten. Met het Beleidskader geven uw Staten de kaders en uitgangspunten mee die Gedeputeerde Staten gebruiken om invulling te geven aan de formele bevoegdheid.

Proces

De voorbereiding op de aanbesteding is begin dit jaar opgestart. In diverse sessies met onder meer de gemeenteraden van de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee en met het reizigersoverleg HWGO zijn uitgangspunten en richtingen besproken en verkend. Daarnaast is ook ruim aandacht besteed aan de knelpunten in het huidige aanbod, met name de invoering van buurtbussen en vraagafhankelijk vervoer. Verbeteringsvoorstellen zijn in het Beleidskader geadresseerd; het voornemen is om dit ook expliciet te beleggen in de nieuwe concessie.

Het concept-Beleidskader is onderwerp geweest van een uitgebreide consultatie. Hierbij is aan de twee gemeenten en het reizigersoverleg gevraagd een formeel advies te geven op het Beleidskader. In dat kader zijn ook toelichtende presentaties gegeven aan de gemeenteraden van Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee. Tot slot is via een advertentie in huis-aan-huis-bladen en publicatie van het concept-Beleidskader op de provinciale website ook gevraagd om reacties van bewoners. Omdat de gemeente Goeree-Overflakkee knelpunten ondervond bij het verzamelen van reacties vanwege het samenvallen met de zomervakantie, is hiervoor extra tijd ingeruimd.

Het vervolgproces voor de aanbesteding ziet er als volgt uit. Na vaststelling van het Beleidskader door uw Staten wordt het Ontwerp-PvE in november 2023 door GS vrijgegeven voor consultatie en daartoe aangeboden aan het reizigersoverleg HWGO, de twee gemeenten en de aangrenzende vervoersautoriteiten. Parallel hieraan vindt op basis van het Ontwerp-PvE een marktconsultatie plaats. Beoogd wordt dat begin februari 2024 GS het Definitieve PvE en de aanbestedingsdocumentatie vaststellen, tezamen met een nota van beantwoording waarin wordt aangegeven hoe met de uit de consultatie verkregen input in het Definitieve PvE al dan niet is omgegaan.

Het verdere proces voorziet in indiening van de offertes door vervoerders in mei 2024 en een voorlopige gunning van de concessie in juli 2024. In augustus 2024 wordt, als er geen bezwaar wordt aangetekend, de gunning definitief. De winnende vervoerder heeft vanaf dan ongeveer vijftien maanden tijd om alle voorbereidingen op de nieuwe concessie te voltooien. Dit omvat onder meer

het overnemen van personeel, aanschaf van materieel, het opbouwen van laadinfrastructuur, stallingen et cetera.

Procedure

Na vaststelling van het Beleidskader vertalen GS deze beleidsmatige uitgangspunten naar:

- Een Definitief Programma van Eisen voor de nieuwe concessie nadat een consultatieronde heeft plaatsgevonden, en
- Een bestek voor de aanbesteding.

De huidige planning voorziet in een vaststelling van deze documenten door GS, en vervolgens een start van de aanbesteding, aanvang februari 2024.

Reactienota

Zoals hiervoor aangegeven heeft over het concept-Beleidskader een uitgebreide consultatie plaatsgevonden, zowel bij de directe partners als bij het publiek. In de bijgevoegde reactienota zijn alle reacties en suggesties, gesorteerd naar onderwerp, opgenomen. Tevens is per item aangegeven:

- onze inhoudelijke reactie op het naar voren gebrachte item.
- de wijze waarop het item al dan niet is verwerkt in het Beleidskader. Bij verwerking in het Beleidskader is aangegeven of het item is opgenomen als 'wens van derden' (provincie schrijft dit niet voor, maar geeft suggestie door aan inschrijvers om er hun voordeel mee te doen) of 'verwerken in Beleidskader' (wordt verwerkt in het PvE).

Onderstaand zijn in kort bestek de belangrijkste items uit de ontvangen reacties weergegeven en voorzien van onze reactie.

- Een aantal maal wordt gevraagd om ook de kernen met een beperkt aantal inwoners te voorzien van vaste OV-verbindingen in plaats van vraagafhankelijk vervoer of buurtbussen. Het voornemen is om in de aanbesteding hogere eisen dan in de huidige concessie aan de ontsluiting van kleine kernen met vast vervoer te stellen. In de aanbesteding wordt bovendien een prikkel opgenomen om meer vaste verbindingen te bieden, waartoe ook de buurtbus wordt gerekend (reserveren is immers niet nodig). Het inrichten van vaste buslijnen met (middel)grote bussen eisen is gelet op de sterk gestegen kosten en het geringe aantal reizigers niet altijd realiseerbaar binnen het bestaande budget.
- Daarnaast wordt meermaals gevraagd om het opnemen van strenge kwaliteitseisen voor het vraagafhankelijke maatwerkvervoer. Dit vormt een uitwerking van de hierboven beschreven ambitie om tot een kwalitatief hoogwaardige vorm en uitvoering van het kleinschalig vraagafhankelijk vervoer te komen, zodat degenen die hiervan afhankelijk zijn er met vertrouwen gebruik van kunnen maken.
- De gemeenten vragen om het handhaven van het minimaproduct en de kortingspropositie voor ouderen (dal-jaarabonnement voor € 75). In de aanbesteding wordt het bieden van een met de gemeente(n) af te sluiten minimaproduct verplicht gesteld, al bestaat wel de kans dat gemeenten hier iets meer voor zullen moeten betalen dan nu. Een ouderenkorting stellen we niet verplicht omdat dit onderdeel uitmaakt van de marketingstrategie van de vervoerders. Daarnaast krijgen ouderen sowieso 35% korting en komen ouderen met een laag inkomen in aanmerking voor het minimaproduct van hun gemeente.
- Specifiek vanuit Goeree-Overflakkee wordt gevraagd om de inzet van meer waterstofbussen op het eiland, waarbij gebruik kan worden gemaakt van het nieuwe waterstoftankstation in Oude Tonge. De provincie verwacht dat de inschrijvers de (economisch) meest aantrekkelijke techniek

voor emissieloos OV kiezen, het doel 'zero emissie' staat namelijk centraal en niet de wijze met welke techniek dit wordt bewerkstelligd.

- Naast de gewenste vaste verbindingen wordt ook gevraagd naar een (vaste) ringlijn (door de Hoeksche Waard), een busverbinding Oud-Beijerland – Spijkenisse via de veerpont, (door het Reizigersoverleg HWGO), een scholierenlijn Heinenoord – Barendrecht, en nachtbussen in het weekend (door de gemeente Hoeksche Waard). Deze wensen worden in de aanbesteding meegenomen als 'wensen van derden', die inschrijvende vervoerders kunnen gebruiken als inspiratiebron.
- Tot slot wordt aandacht gevraagd voor de soms conflicterende beleidsdoelen 'duurzaam veilig' en 'snel en betrouwbaar OV', waarbij de realisatie van (soms door de provincie gesubsidieerde) 'duurzaam veilig'-maatregelen kunnen leiden tot het verplaatsen van een busroute door de kern van een dorp naar de rondweg. Dit dilemma is bekend, de (blijvende) vraag is om bij 'duurzaam veilig'-maatregelen goed met de vervoerder(s) af te stemmen en gebruik te maken van busvriendelijke oplossingen. Desondanks kan een maatregel er toe leiden dat de rijtijd van een buslijn zodanig toeneemt dat bijvoorbeeld aansluitingen niet meer gehaald kunnen worden, waardoor het onontkoombaar wordt de route in te korten. In de concessie wordt wel de verplichting opgenomen dat elke bushalte ten minste een keer per uur wordt bediend met vraagafhankelijk vervoer (tenzij de vervangende halte op korte afstand ligt), zodat de bereikbaarheid voor mensen die moeilijk ter been zijn gehandhaafd blijft.

Vergelijking huidige concessie – beleidskader nieuwe concessie

| | Concessie 2015-2025 | Beleidskader |
|---|--|--|
| Financiën en tarieven: | | |
| opbrengstrisico | Bij vervoerder | idem |
| ontwikkefunctie | Bij vervoerder | idem |
| Exploitatiebijdrage (prijspeil 2023) | € 13,65 miljoen (prijspeil 2023) | € 13,65 miljoen + € 0,45 mln. compensatie lagere tarieven (continuering motie 578) (prijspeil 2023) |
| Tarieven | Conform provinciaal tarievenkader | Conform provinciaal tarievenkader |
| | Geen HOV-tarief | Geen HOV-tarief |
| | Toeslag deur-halte-vervoer € 2,00 | Maatwerkvervoer |
| | Geen minimatarieven geëist | Minimatarieven via gemeenten |
| Ontsluitingseisen (minimum): | | |
| tot 200 inwoners | Geen eisen | Geen eisen |
| 200-1.500 inwoners | Minimaal Deur-halte-vervoer | 1 rit/uur bereikbaar 6:00/7:00/8:00 (ma-vr/za/zo-feestdag)– 24:00 |
| 1.500-3.000 inwoners | Minimaal Deur-halte-vervoer | ,Aanvullend: ma-vr 6:00 – 19:00 1 rit/uur vast vervoer |
| 3.000 – 5.000 inwoners | 6:00 – 9:00 en 16:00 – 19:00 vast vervoer 2x / uur, daarbuiten minimaal deur-halte-vervoer | 1x/uur vast vervoer 6:00/7:00/8:00 (ma-vr/za/zo-feestdag)– 24:00 |
| 5.000 inwoners en meer | Vast vervoer Ma – vr 6:00 – 19:00 2x/uur, za 7:00 – 19:00 en zo/feestdag 9:00 – 19:00 1x/uur | idem |
| R-net 436 (Rotterdam – Stellendam) | 6 (spits) / 4 (werkdag overdag) / 2 (zaterdag) ritten per uur, na 19:00 en zo-feestdag 1 rit / uur | Idem, ambitie voor 2 ritten / uur op zondag overdag t.b.v. kusttoerisme en meer ritten ma-vr 19:00 – 21:00 |
| R-net Oud-Beijerland | n.v.t. | 6 (spits) / 4 (werkdag overdag) / 2 (overige uren) ritten per uur |
| Specifieke eisen | Uitzonderingen voor o.a. Nieuw-Beijerland, Oud-Beijerland Poortwijk, Middelharnis en Oude Tonge | Idem |
| | 14 zorginstellingen ontsluiten met ov | alle bestaande haltes blijven bereikbaar; geldt dus ook voor nu ontsloten zorginstellingen |
| Afstand tot halte (kern) | 80% adressen op 500 meter, m.u.v. R-net-bediening | - |
| Oproepafhankelijk vervoer (belbus, deur-halte-taxi): | | |
| Aanmeldtijd | 1 uur | 1 uur |
| Aanmeldmethode | telefoon | telefoon en app |
| Overige communicatie | - | App/SMS-melding bus arriveert over 5 min. |
| Aansluiting naar vast ov | binnen 30 minuten | direct op overstaphalte, garantie |
| Aansluiting vanuit vast ov | - | direct op overstaphalte, garantie |
| Voertuigeisen | | |
| Emissie-eis streekbussen | EEV bij aanvang concessie, Euro 6 bij latere toevoeging | Zero Emissie, tot 2030 15% concessie-kilometers met Euro 6 toegestaan |
| Nulemissievoertuigen | Standkachel op fossiele brandstof toegestaan | Volledig zero emissie |
| Emissie-eis schoolbussen | Euro 3 met roetfilter | Onderdeel eis streekbussen |
| kleinschalig vervoer /buurtbus | Euro V | Onderdeel eis streekbussen |

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 oktober 2023, met het besluitnummer PZH-2023-840913165;

Gelet op Artikelen 105, lid 1 en 143 lid 2 van de Provinciewet;

Besluiten:

Vast te stellen het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Hoeksche Waard / Goeree – Overflakkee 2025 (kenmerk: PZH-2023-840737005)

Den Haag, 8 november 2023

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Wvd. Griffier
Mr. M. Pe

Voorzitter
drs. J. Smit

Bijlagen:

- Beleidskader aanbesteding OV-concessie Hoeksche / Waard Goeree-Overflakkee 2025
- Reactienota inzake Beleidskader aanbesteding OV-concessie Hoeksche / Waard Goeree-Overflakkee 2025

Den Haag, 2 oktober 2023

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Secretaris
drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Plv. voorzitter
drs. J.N. Baljeu