Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de colleges van burgemeester en wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Gertjan Nijsink
uw kenmerk
-
ons kenmerk
84887
projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

bijlage(n)

Datum
22 september 2021

Onderwerp
1e herijking Regionaal Transitieprogramma OV en corona

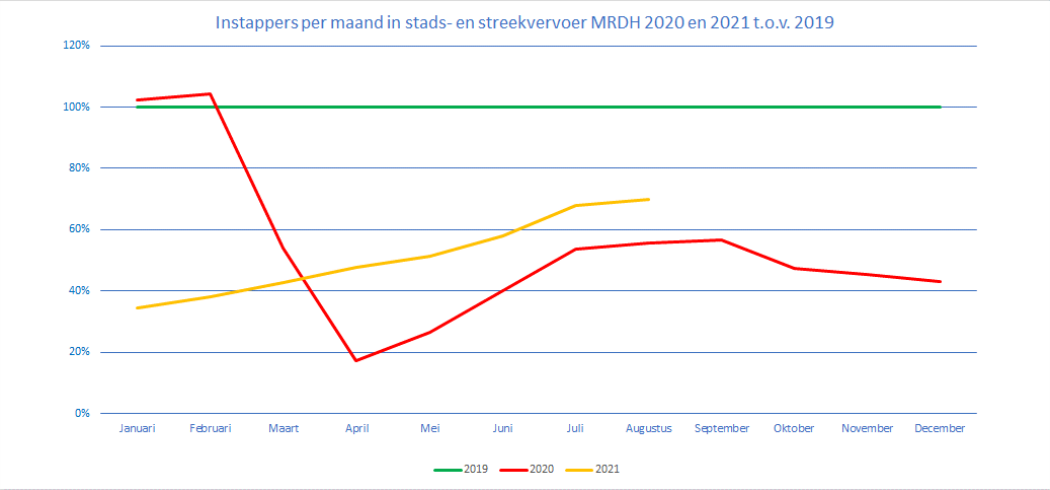
Geachte colleges,

Op 22 september 2021 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) van de MRDH de eerste herijking van het Regionaal Transitieprogramma OV en corona vastgesteld[1]. Graag informeren wij u in deze brief over de actuele stand van zaken, de besluiten die zijn genomen bij de eerste herijking, en het vervolgproces.

[1] Voor de context en eerdere besluitvorming over dit Transitieprogramma en de daarin benoemde periodieke herijkingen, verwijzen wij u naar onze eerdere brieven van 8 juni, 28 september, 28 oktober, 25 november en 17 december 2020, en 24 maart, 19 mei en 7 juli 2021 over het onderwerp 'OV en corona'.

Actuele stand van zaken

Ontwikkeling reizigersaantallen
De actuele stand van zaken wat betreft het OV-gebruik in de MRDH-concessies is:



Het percentage OV-reizigers ten opzichte van 2019 bedraagt medio september 2021 per concessie:

Rail Rotterdam (RET)	69%	Rail Haaglanden (HTM)	67%
Bus Rotterdam (RET)	67%	Bus Haaglanden Stad (HTM)	72%
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	73%	Bus Haaglanden Streek (EBS)	82%

Het gewogen gemiddelde daarvan bedraagt ongeveer 70%. Sinds het einde van de zomervakantie is het gebruik in absolute zin gestegen (meer reizigers), maar ten opzichte van 2019 in relatieve zin gelijk gebleven ten opzichte van de voorafgaande weken (gelijkblijvend percentage).

Zoals ook gemeld in de update aan de gemeenten (brief van 7 juli 2021) verwachten wij de komende tijd een verdere stijging van het OV-gebruik. Dit is een positieve ontwikkeling, omdat daarmee weer perspectief ontstaat op een gezond OV-systeem. Daarbij dient echter een aantal kanttekeningen gemaakt te worden:

1. het is op dit moment lastig om te voorspellen tot welk niveau het OV-gebruik zal stijgen in de komende maanden. Gezien ontwikkelingen als (gedeeltelijk) thuiswerken en meer online onderwijs is het zeer waarschijnlijk dat het nog geruime tijd zal duren voordat het OV-gebruik weer op het niveau ‘pré-corona’ is;
2. bezien vanuit het perspectief van het diepe dal in het OV-gebruik (april 2020: 20%, januari 2021: 35%) is er nu sprake van een enorme groei in het OV-gebruik. Maar ook bij een relatief hoog OV-gebruik van bijvoorbeeld 80% of 90% resteert nog steeds een grote financiële opgave. Als ruwe indicatie: bij (normaliter, pré corona) 300 miljoen euro reizigersopbrengsten per jaar in de metropoolregio betekent 10% procent lagere reizigersaantallen bij de vervoerbedrijven een financieel tekort van 30 miljoen euro per jaar. Door de systematiek van de BVOV (het Rijk vult de kosten aan tot 93 of 95%, zonder maatregelen resteert voor vervoerbedrijven een tekort van 7 tot 5%) heeft de toename van het aantal reizigers zolang de BVOV wordt verstrekt geen effect op het resterende financiële

tekort. Wanneer de rijkssteun eindigt, resteert er daarom zeer waarschijnlijk nog steeds een forse opgave. Vandaar dat een (herijkt) Transitieprogramma OV nodig blijft;
3. op dit moment doen zich nog geen capaciteitsknelpunten voor. Door de mondkapjesplicht is de '1,5-meter-norm' niet van toepassing in het openbaar vervoer. Toenemende reizigersaantallen kunnen er echter toe leiden dat in het najaar op drukke tijden en plaatsen extra capaciteit moet worden ingezet, wat dan sterk kostenverhogende effecten zal hebben.

Ten opzichte van begin juli is er een tweetal relevante ontwikkelingen: de heropening van het hoger onderwijs en de verdere afschaffing van de 'anderhalve meter samenleving' per 25 september. Beide ontwikkelingen zullen naar verwachting leiden tot een verdere stijging van het OV-gebruik. Aandachtspunt daarbij is dat de RET vanwege onderhoudsproblemen momenteel minder metrovoertuigen beschikbaar heeft. Dit staat los van het transitieprogramma en de coronamaatregelen in het openbaar vervoer, maar beïnvloedt wel de beschikbare capaciteit van de Rotterdamse metro, zeker als het aantal OV-gebruikers verder gaat toenemen. MRDH heeft actie ondernomen om te zorgen dat RET zo snel mogelijk weer het benodigde aantal metrovoertuigen beschikbaar heeft voor de dienstuitvoering.

Op 24 maart 2021 heeft de bestuurscommissie een ambtelijk mandaat gegeven aan de manager OV om zo nodig snel te kunnen bijsturen in geval van capaciteitsproblemen. Van dit mandaat is één keer gebruik gemaakt, namelijk voor de frequentieverhoging van bus lijn 31 van EBS per 30 augustus 2021. Dit vooruitlopend op de gevraagde formele besluitvorming van de herijkingsvoorstellen (zie bijlage 4).

Marketing en tariefacties
Aanvullend op de landelijke 'OV=OK'-campagne organiseren de MRDH-vervoerders een regionale invulling. In de eerste fase gaat de aandacht van de campagne uit naar de incidentele, toeristische reiziger. In de tweede fase verschuift de aandacht naar de frequente reiziger.
Naast de gezamenlijke regionale acties organiseren vervoerders hun eigen marketingactiviteiten. HTM richt zich met de Beach-express met extra communicatie en een kortingsactie voor Park+Beach op de strandgangers. EBS biedt in haar concessies rond de herfstvakantie kinderen gratis vervoer als ze begeleid worden door een betalende volwassene. Ook biedt EBS na de zomer reizigers die gebruik maken van bepaalde Regioabonnementen twee maanden korting op de aanschaf. Op deze manier worden reizigers weer welkom geheten en past het aanbod ook voor iemand die niet 4 of 5 dagen per week reist. RET biedt voor deze reizigersgroep reeds een bestaand RET-maandkortingsabonnement.
Uit ervaring blijkt dat reizigers tijd nodig hebben om te wennen aan nieuwe producten. Deze kosten de vervoerders ook relatief veel voorbereidingstijd. Daarom is gekozen om aan te sluiten bij bestaande kaartsoorten en daar een korting op te geven.

NOVB-afspraken, doorvertaling naar MRDH-concessies

Op 25 juni 2021 zijn door de partijen in het Nationaal OV-Beraad (Rijk, regionale OV-autoriteiten, vervoerbedrijven, consumentenorganisaties) afspraken gemaakt over aanvullende rijkssteun en transitieafspraken om het openbaar vervoer toekomstvast te maken. Voor MRDH betekent dat vooral doorzetting van de bestaande afspraken:

1. rijkssteun in de vorm van een ongewijzigde BVOV tot 1 september 2022
2. doorzetting van de door MRDH begrote exploitatiesubsidies (100% betalen voor <100% OV als gevolg van corona).

Naast deze financiële afspraken bevatten de afspraken van 25 juni 2021 een aantal resultaat- en procesafspraken die in lijn zijn met het OV-beleid van de MRDH en de MRDH-ambities om de transitie te maken naar een toekomstvast OV-systeem. Het betreft onder meer de afspraak dat Nieuwe Betaalwijzen (bankpas in plaats van OV-chipkaart) landelijk wordt ingevoerd en procesafspraken wat betreft spreidingsmaatregelen.
In het NOVB zijn de regionale OV-autoriteiten vertegenwoordigd en worden afspraken gemaakt; echter deze dienen nog wel bekrachtigd te worden door de formeel bevoegde organen. Daarom heeft de BcVa op 22 september de NOVB-afspraken bevestigd.
Al eerder, bij BcVa-besluit van 28 oktober 2020, is in de MRDH-concessies voor de jaren 2020 en 2021 een juridische grondslag gecreëerd voor het verstrekken van de BVOV aan de concessiehouders. Met de verlenging van de BVOV dient ook deze juridische grondslag verlengd te worden voor de periode van deze verlenging.

Verlenging maatregelenpakket 25 november 2020, integratie met Transitieprogramma

Op 25 november 2020 heeft de BcVa een eerste pakket maatregelen vastgesteld om de gevolgen van corona op het openbaar vervoer op te vangen. Dit betrof onder meer de volgende maatregelen:

1. Een eenmalige financiële eigen bijdrage van de MRDH ter grootte van €2,2 mln. (waaronder €300.000,-- ter voorkoming van frequentieverlagingen lijn 33/34 en 51, zie hieronder);
2. Maatregelen in de interne bedrijfsvoering van concessiehouders en de wijze van organisatie, met een financieel effect van €19,2 mln.;
3. Vervoerkundige maatregelen, met een financieel effect van €10,9 mln.

De BcVa heeft daarbij uitgesproken dat deze maatregelen tijdelijk zijn, dat wil zeggen: voor het gehele jaar 2021 (met uitzondering van de permanente sluiting verkooppunt Delft).
Op 24 maart 2021 heeft de BcVa in het Transitieprogramma aanvullende maatregelen vastgesteld. Zowel het maatregelenpakket van 25 november 2020 als het Transitieprogramma van 24 maart 2021 zijn opgesteld aan de hand van het Afwegingskader dat de BcVa heeft vastgesteld op 28 oktober 2020. Essentie daarvan is dat in eerste instantie maatregelen met een positief, neutraal of beperkt negatief effect voor de reizigers worden vastgesteld, pas daarna maatregelen met een grotere negatieve impact. Logisch gevolg daarvan is dat het maatregelenpakket van 25 november 2020 minder ingrijpend is dan dat van het latere Transitieprogramma van 24 maart 2021.

Het maatregelenpakket van 25 november 2020 is vastgesteld voor het jaar 2021. Omdat de impact van corona heftiger en langduriger is dan werd voorzien ten tijde van de vaststelling van het maatregelenpakket van 25 november 2020, heeft de BcVa besloten om het maatregelenpakket van 25 november 2020 te verlengen en te integreren met het Transitieprogramma OV en corona van 24 maart 2021. Dat betekent dat besluitvorming over beëindiging of aanpassing van de maatregelen uit het maatregelenpakket van 25 november 2020 onderdeel wordt van de periodieke herijkingen van het Transitieprogramma OV en

corona. De maatregelen uit het Transitieprogramma zijn tijdelijk, tot januari 2023; verlenging van maatregelen vraagt om een tijdig BcVa-besluit.

Op deze wijze hebben bestuurders en raden eenvoudiger een totaaloverzicht van alle maatregelen die zijn genomen om de gevolgen van corona voor het openbaar vervoer op te vangen. In de tweede plaats kan daarmee bestuurlijk ook eenvoudiger een integrale afweging tussen de verschillende maatregelen worden gemaakt. In het algemeen geldt dat de maatregelen van het maatregelenpakket van 25 november 2020 minder impact hebben voor reizigers dan maatregelen die later zijn genomen (immers, de BcVa heeft er steeds voor gekozen maatregelen te nemen die voor reizigers zo min mogelijk negatieve effect hebben). Continuering van het maatregelenpakket van 25 november 2020 voorkomt dat andere, pijnlijker, maatregelen moeten worden genomen om toch op de benodigde 'nullijn' uit te komen.

Onderdeel van het maatregelenpakket van 25 november 2020 was dat de MRDH een aanvullende subsidie van € 300.000,-- beschikbaar stelde aan EBS om voorgestelde frequentieverlagingen van lijn 33 en 34 te voorkomen. De nu vastgestelde verlenging van het maatregelenpakket betekent ook dat de aanvullende subsidie verlengd wordt, zodat ook in 2022 de frequentie van deze lijnen op 2 x per uur kan blijven.

Herijkingsmaatregelen

Bij de vaststelling van het Transitieprogramma van 24 maart 2021 is besloten om in september 2021, december 2021 en vanaf 2022 halfjaarlijks het Transitieprogramma te herijken. De mate waarin maatregelen moeten worden opgeschaald of aangepast, of juist kunnen worden afgeschaald, hangt vooral af van aanvullende rijkssteun en ontwikkelingen wat betreft reizigersaantallen (en daarmee reizigersopbrengsten). Onderdeel van de landelijk gemaakte afspraken is dat vervoerbedrijven in 2021 in staat worden gesteld om een 'nulrendement' te behalen: geen winst, maar ook geen verlies. MRDH heeft daarom aan haar concessiehouders gevraagd om zowel het financieel effect van eerdere maatregelen als de vervoerkundige ontwikkelingen goed te monitoren. Ook heeft MRDH gevraagd om waar nodig (indien het nulrendement niet gehaald kan worden of wanneer maatregelen ongewenste effecten blijken te hebben) en waar mogelijk herijkingsvoorstellen te doen.

Voor 2021 hebben RET, HTM en EBS het beeld dat met de verlenging van de BVOV en met de eerder vastgestelde maatregelen vrij nauwkeurig het nulrendement bereikt kan worden. Het is dus niet nodig om aanvullende maatregelen te nemen om (met terugwerkende kracht) in 2021 een nulresultaat te behalen. De eerder genomen maatregelen hebben ook geen vervoerkundige of maatschappelijke neveneffecten die aanpassing van de eerder genomen maatregelen rechtvaardigen.

De drie vervoerbedrijven hebben het beeld dat, zolang de BVOV op de huidige wijze wordt voortgezet (dus tot september 2022), geen aanvullende maatregelen nodig zijn wat betreft sociale veiligheid, aanpassing tarieven, enzovoort. Ook is het voor vervoerbedrijven nog niet nodig geweest om een beroep te doen op de financiële bijdrage die MRDH beschikbaar heeft gesteld om de financiële gevolgen van corona op te vangen (de '27,5%-regeling' van 24 maart 2021). Echter, de verwachting is wel dat deze financiële bijdrage nodig zal zijn op het moment dat de BVOV eindigt (of versoberd wordt) terwijl de reizigersopbrengsten nog niet op het pré-corona niveau zijn.

In het kader van de herijking doen heeft de BcVa de volgende voorstellen van de drie vervoerbedrijven overgenomen en vastgesteld:

1) Geen wijzigingen ten opzichte van het op 24 maart 2021 vastgestelde Transitieprogramma, inclusief de vervoerkundige maatregelen conform BcVa-besluit van 19 mei 2021 tijdelijk waren uitgesteld tot januari 2022;
2) Voor EBS: extra vervoerkundige maatregelen (waarover dus nog niet eerder een besluit is genomen door de BcVa (zie hieronder).

In 2021 lijkt het mogelijk om met eerdere maatregelen te komen tot een 'nulresultaat'. De BVOV en de exploitatiesubsidies van de MRDH blijven ongewijzigd tot september 2022. Toch zijn er twee redenen waarom de vervoerbedrijven in 2022 de eerder tijdelijk uitgestelde vervoerkundige maatregelen moeten uitvoeren:

1) Het maatregelenpakket van 25 november 2020 (wat is uitgevoerd in 2021) bevatte een aantal eenmalige financiële maatregelen, bijvoorbeeld de inzet van eenmalige incidentele meevallers die zich voordeden in 2020. Omdat hierop in 2022 geen beroep gedaan kan worden, ontstaat een financieel tekort dat moet worden opgevangen met aanvullende maatregelen;
2) Nu de vervoervraag toeneemt, moet een aantal eerdere vervoerkundige maatregelen (capaciteitsverlagingen, met name in de spits) ongedaan gemaakt worden. De daarvoor benodigde capaciteit moet worden gecreëerd door andere vervoerkundige maatregelen. Ook moeten (alsnog) maatregelen worden genomen die ertoe leiden dat de rijtijden verkort worden en daarmee met gelijkblijvende productiemiddelen meer vervoeraanbod geleverd kan worden (opheffing tramhaltes Den Haag).

Daarmee is het voor de vervoerbedrijven mogelijk om, zolang de BVOV ongewijzigd doorloopt, zonder aanvullende maatregelen op de 'nullijn' te komen. Daarbij is echter nog geen rekening gehouden met de gevolgen van het eventueel beëindigen van de BVOV per september 2022. De effecten daarvan en de daarvoor benodigde maatregelen zullen worden betrokken bij volgende herijkingen.

De systematiek van de BVOV (aanvullen kosten tot 93 of 95%) maakt dat het voor de inkomsten van de vervoerbedrijven in de periode waarin de BVOV van toepassing is, geen verschil maakt hoe groot de reizigersaantallen zijn. Immers, extra reizigersinkomsten zorgen voor een vermindering van de aanvullende BVOV, maar het resterende tekort blijft gelijk en kan alleen worden verminderd door maatregelen aan de kostenkant. Een zo snel mogelijke stijging van de reizigersaantallen is echter wel van belang met het oog op de situatie ná BVOV. Onderdeel van de NOVB-afspraken van 25 juni 2021 is dat in 2022 sprake is van 'een passend voorzieningenniveau, met een minimaal vergelijkbare omvang van het voorzieningenniveau in 2022 ten opzichte van 2021'. Met het ongewijzigd uitvoeren van de maatregelen die op 24 maart 2021 zijn vastgesteld, wordt daaraan invulling gegeven.

Vervoerkundige voorstellen EBS

Ook voor EBS geldt dat, op basis van de huidige inzichten, met de voortzetting en uitvoering van eerder vastgestelde maatregelen de 'nullijn' kan worden bereikt. Het enige is dat een in het Transitieprogramma aangekondigde frequentieverhoging van de lijnen 455 en 456 vanwege achterblijvende reizigersaantallen voorlopig nog niet mogelijk is. Anderzijds zijn de reizigersaantallen op lijn 144 (Den Haag – Duinrell) juist zo hoog dat de eerder besloten opheffing zou leiden tot capaciteitsproblemen. Een eerder voorgestelde routewijziging van lijn 32 (De Lier) wordt uitgesteld omdat de benodigde infrastructuur nog niet aanwezig is.
Verder doet EBS een aantal aanvullende voorstellen. Deze zijn niet primair financieel gedreven, maar zijn gericht op (verdere) verbetering van het vervoerproduct waarbij de reiziger per saldo beter af is. Het OV-transitieprogramma is tweeledig: het waarborgen van de continuïteit van het OV-systeem (door het voorkomen van verliezen voor vervoerbedrijven) én het toekomstvast maken van het OV-systeem. De vervoerkundige voorstellen van EBS leveren

met name een bijdrage aan dat laatste. Ook doet EBS een paar voorstellen (aanpassing route lijn 31, pilot maatwerkvervoer lijnen 81 en 85) die het resultaat zijn van bestuurlijke processen in de regio:

- Koppeling van R-net lijn 455 (Zoetermeer – Delft) met lijn streeklijn 32 (Delft – Naaldwijk - 's Gravenzande, met de ambitie om dienstregeling én infrastructuur ook op de huidige lijn 32 op R-net kwaliteitsniveau te krijgen. Hierdoor ontstaat een beter vervoerproduct, inclusief nieuwe overstaploze verbindingen (bijvoorbeeld Westland – TU Delft en Zoetermeer / Pijnacker – Reinier de Graaf Gasthuis in Delft. Deze kwaliteitsverbetering is in lijn met de eerder vastgestelde Gebiedsuitwerking Westland. Het vraagt wel om commitment van de betrokken gemeenten om mee te werken aan de realisatie van de benodigde infrastructurele maatregelen.
- Wijziging van de route van lijn 31 in Monster: niet meer door, maar om het dorp heen. Dit gebeurt op verzoek van de gemeente Westland, en is bedoeld om de door inwoners van Monster ervaren trillingshinder en schade te verminderen. Door de alternatieve route neemt de halteafstand voor reizigers toe. De alternatieve route is echter sneller en betrouwbaarder. MRDH kan daarom instemmen met deze routewijziging. De gemeente Westland neemt de hiermee gemoeide hogere exploitatiekosten voor haar rekening en zorgt voor de aanleg en/of aanpassing van de benodigde bushaltes.
- Vervanging van de huidige buslijnen 81 en 85 in Spijkenisse door een pilot met maatwerkvervoer. Deze pilot wordt gehouden op verzoek van de stuurgroep 'Integratie OV-doelgroepenvervoer VPR' (MRDH en de VP-gemeenten). In eerste instantie worden de bestaande haltes van de lijnen 81 en 85 bediend. Daarnaast zal op termijn een aantal haltes worden toegevoegd, met name belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties van senioren/ouderen of (nieuwbouw)locaties die nog niet worden ontsloten met het openbaar vervoer. Reizigers moeten tenminste een half uur van tevoren online of telefonisch reserveren. De exploitatiekosten voor de pilot worden gedekt uit de huidige budgetten voor de stadslijnen 81 en 85 (deels maatwerkbudget en deels concessiebudget). De pilot duurt minimaal 2 jaar.
- Beëindiging van lijn 73 (Station Lansingerland – Zoetermeer Centrum West) per augustus 2022. In 2019 heeft MRDH eenmalig voor maximaal twee jaar een aanvullende subsidie beschikbaar gesteld voor lijn 73. Deze buslijn was bedoeld om te voorzien in een gat dat ontstond doordat andere vervoerbedrijven (Arriva, RET) hun buslijnen omlegden naar het nieuwe station Lansingerland en daardoor het centrum van Zoetermeer niet meer bedienden. De eenmalige subsidie was bedoeld om de gelegenheid te bieden om een alternatieve oplossing te vinden, bijvoorbeeld een gewijzigde routevoering van andere buslijnen in Zoetermeer. Inmiddels is gebleken dat de voordelen van een dergelijke alternatieve routevoering niet opwegen tegen de nadelen ervan. De reizigersaantallen, ook 'pré-corona', rechtvaardigen niet de kosten voor het continueren van een aparte buslijn 73. Vanwege de financiële opgave als gevolg van corona is het nodig om nog kritischer te kijken naar matig gebruikte buslijnen. De gemeente Zoetermeer heeft aangegeven de mogelijkheden voor alternatief maatwerkvervoer te willen onderzoeken. Om te voorkomen dat een 'gat' valt tussen beëindiging van lijn 73 en invoering van dit maatwerk, heeft de BcVa besloten om lijn 73 tot eind augustus 2022 in een versoberde dienstregeling (niet meer in de avonden en in het weekend) te laten rijden.

Vervolgproces

De komende tijd zal met het Rijk verder worden gesproken over (de uitwerking van) de landelijke afspraken, en ook over de mogelijkheden voor aanvullende rijkssteun in de periode na 1 september 2022, de einddatum van de BVOV. MRDH, gemeenten en vervoerbedrijven blijven in overleg om goede afspraken te maken over spreidings- en versnellingsmaatregelen. Vervoerbedrijven werken momenteel aan voorstellen om de transitie naar een toekomstvast OV te realiseren met o.a. concrete maatregelen ten aanzien van het versneld invoeren van Nieuwe Betaalwijzen. MRDH roept ook haar gemeenten op om geschikte voorstellen in te dienen waar de thema's waarvoor de bestuurscommissie op 24 maart 2021 middelen beschikbaar heeft gesteld: versnellingsmaatregelen, lokaal maatwerkvervoer en ketenmobiliteit.

Op 15 december 2021 zal de tweede herijking van het Transitieprogramma OV en corona worden vastgesteld door de bestuurscommissie. Voor deze herijking zal hetzelfde proces worden doorlopen als bij vaststelling van het Transitieprogramma (24 maart) en de eerste herijking (22 september). Dat betekent: besluitvorming door de BcVa, waarbij de wethouders in de gelegenheid worden gesteld om indien gewenst vooraf af te stemmen met de gemeenteraden. Op 8 december 2021 zullen daartoe de voorstellen aan de leden van de BcVa worden voorgelegd. De leden van de Adviescommissie Va worden door middel van een aantal informatiesessies op de hoogte gehouden en worden in de gelegenheid gesteld om een formeel advies te verstrekken. Ook de leden van de Adviescommissie zullen op 8 december de herijkingsvoorstellen ontvangen, met het verzoek hierop uiterlijk 13 december een advies te verstrekken. De Adviescommissie heeft hiermee in haar planning inmiddels rekening gehouden. Daarna zullen in juni en november 2022 opnieuw periodieke herijkingen van het Transitieprogramma plaatsvinden. Daarnaast zullen de ook de individuele OV-concessies in 2022 herijkt worden. De precieze planning daarvan zal met u worden gedeeld zodra deze beschikbaar is.

Met vriendelijke groet,

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement

M.J. Rosier
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling