

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Datum

11 februari 2021

Onderwerp

Tussenstand regionaal Transitieprogramma OV en corona

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

uw Kenmerk

-

ons kenmerk

78801

projectnummer

doorkiesnummer

088 5445 143

e-mail

g.nijsink@mrddh.nl

aantal bijlage(n)

-

Geachte colleges,

Bij deze ontvangt u een update over de gevolgen van corona voor het openbaar vervoer in de metropoolregio. Eerst informeren we u over de actuele stand van zaken. Daarna beschrijven we de actuele stand van zaken wat betreft het Transitieprogramma OV en corona, waarmee we het openbaar vervoer weer toekomstbestendig willen maken voor de periode na 'corona'.

Deze brief is het vervolg op een eerdere serie, waarvan de vorige door MRDH is verzonden op 17 december 2020.

Actualiteiten

In onderstaande figuur wordt inzichtelijk heeft gemaakt hoe het OV-gebruik zich heeft ontwikkeld sinds januari 2020, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met de reizigersaantallen in 2019.



De aangescherpte en verlengde coronamaatregelen hebben ertoe geleid dat het OV-gebruik in onze regio, net als in andere gebieden in Nederland, sinds half december 2020 weer fors is gedaald. Momenteel wordt het OV gebruikt door 35% van het reguliere aantal reizigers.

Het Rijk heeft eerder een Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) toegekend voor 2020 en de eerste helft van 2021. Met deze vergoeding wordt een groot deel van het tekort van de OV-bedrijven gecompenseerd. Om voor 2021 het nog resterende tekort op te lossen, heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 25 november 2020 een maatregelenpakket vastgesteld. Bij dit maatregelenpakket is een inschatting gemaakt wat betreft de rijkssteun in de periode na 1 juli 2021.

Op dit moment werken we samen met het Rijk en de OV-sector aan een landelijk kader voor de transitieprogramma's. Inmiddels heeft het Rijk een verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding voor het derde kwartaal 2021 toegezegd. Deze verlenging, waarop in het maatregelenpakket van 25 november 2020 overigens al grotendeels geanticipeerd was, biedt op de korte termijn wat 'lucht', maar nog steeds resteert een grote opgave (zie tabel op pagina 4). De gesprekken over het landelijk transitieprogramma lopen daarom onverminderd door. We zijn ambtelijk en bestuurlijk nauw betrokken bij dit proces en zetten vol in op continuering van de steun van het Rijk. Tegelijkertijd bereiden we ons voor op een scenario zonder steun van het Rijk en benoemen we de maatregelen die nodig zijn in een dergelijk scenario. Enerzijds omdat het in de gesprekken met het Rijk een onderbouwing biedt voor het standpunt dat aanvullende rijkssteun nodig is. Anderzijds om voorbereid te zijn indien dit scenario werkelijkheid wordt. Door nu al rekening te houden met dit scenario, kunnen we goed doordachte en in afstemming met alle stakeholders ontwikkelde maatregelen benoemen en deze zo nodig tijdig implementeren. Daarmee voorkomen we een situatie waarin we op een later moment worden geconfronteerd met een opgave die zo acuut is dat de dienstverlening van het OV in gevaar komt en de MRDH niet anders kan dan ingrijpende maatregelen te nemen zonder hierover het gesprek te voeren met haar stakeholders, zoals de inliggende gemeenten. Hoe dan ook zal dit bij tekortschietende inzet van het Rijk gaan om ingrijpende maatregelen die ten koste kunnen gaan van de maatschappelijke doelen van het OV zoals economie, verstedelijking en maatschappelijke participatie zoals deze staan in het Toekomstbeeld OV van het Rijk. Onze gezamenlijke eerste prioriteit moet daarom zijn dat het Rijk zijn verantwoordelijkheid neemt.

Visie

Corona heeft een forse en meerjarige impact op het OV-gebruik. Tegelijk blijven de langetermijnambities van onze regio ongewijzigd. Er is een groot aantal opgaven die op (middel)lange termijn onverminderd om een oplossing vragen, waarbij OV een cruciale rol speelt. Deze opgaven zijn onder meer verwoord in het programma Move (Mobiliteit en Verstedelijking), vormen de basis onder de propositie in het Groeifonds en worden door het Rijk onderstreept in het Toekomstbeeld OV 2040:

- De toename van het aantal inwoners en van de logistiek leidt tot grote en hardnekkige bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het OV;
- De toename van het aantal woningen, bedrijven en vervoer zet druk op de schaarse ruimte in de regio;
- De regio kent een groot onbenut economische potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht.

Dit maakt dat onze inzet onverminderd gericht is op het versterken van de integratie van verstedelijking en openbaar vervoer. De verduurzaming van het OV en het verder verbeteren

van het OV zodat het nog meer aansluit bij de vraag van de reiziger. Het gaat dan zowel om het vervoersaanbod als de kwaliteit van het OV. Dit perspectief blijft overeind staan.

Tegelijkertijd is dit transitieprogramma nodig om een financiële opgave op te lossen, waarvan de omvang in hoge mate afhankelijk is van de inzet van het Rijk. De transitie die het openbaar vervoer op de korte en middellange termijn moet maken om dit mogelijk te maken, rust op drie pijlers:

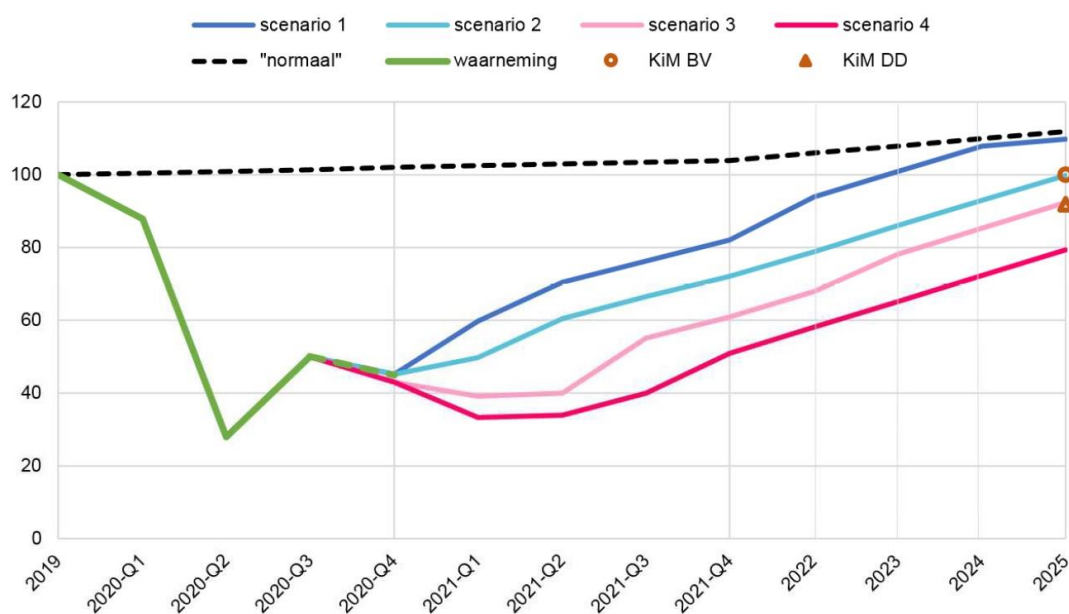
- Tevreden reizigers: een OV-systeem dat aansluit bij de behoeften van reizigers;
- Toekomstbestendigheid OV-bedrijven: het absorberen van de financiële effecten van corona, structurele hervorming bedrijfsvoering;
- Gezonde OV-concessies: herijkte OV-concessie die rekening houden met de gevolgen van de coronacrisis.

Opgave Transitieprogramma

In onze brief van 17 december 2020 hebben wij u gewezen op de inhoudelijke en financiële opgave waarvoor de OV-bedrijven en de MRDH gesteld staan. De lange termijn opgaven en de beoogde rol van het OV daarin blijven ongewijzigd, maar op de korte en de middellange termijn verandert het OV-gebruik als gevolg van 'corona'. Op de korte termijn omdat beperkende maatregelen zorgen voor een daling van het OV-gebruik. Op de middellange termijn omdat reizigers weer hun 'weg in het OV terug moeten vinden' en ook omdat reizigers hun reisgedrag mogelijk deels blijvend veranderen door ervaringen met thuiswerken en online onderwijs.

In de brief van 17 december 2020 hebben wij u gemeld dat de financiële opgave als gevolg van corona ruim 200 miljoen euro kan bedragen voor de periode 2021-2024. Inmiddels zijn de berekeningen geactualiseerd, en is ook een doorkijk gemaakt naar de periode tot 2030. Dit omdat de gevolgen van corona mogelijk ook in de jaren na 2024 blijven doorwerken. Daarnaast hebben we aansluiting gezocht bij een aantal scenario's die landelijk worden gehanteerd. De scenario's verschillen wat betreft verwachtingen qua economisch herstel, gedragsverandering en vraaguitval door veranderingen in het OV-aanbod.

Herstel van het regionale OV



In alle scenario's is dus sprake van een substantiële daling van het aantal reizigers, die ook na 2021 nog een aantal jaren zal voortduren. In alle scenario's wordt echter ook gerekend met een terugkeer naar de oorspronkelijke reizigersaantallen; de snelheid waarmee dit gebeurt, verschilt per scenario echter sterk. En zeker in een sterk verstedelijkte regio als de onze, waar de reizigersaantallen hoog zijn en de impact van corona dus groot, is er erg veel onzekerheid over het tempo van het te verwachten herstel en de gevolgen die dat heeft voor het OV.

Daarbij worden landelijk en regionaal de scenario's 2 ¹ ('optimistische scenario') en 4 ('pessimistische scenario') nader uitgewerkt en financieel doorgerekend. Dat levert voor de MRDH de volgende inzichten op:

Financiële effecten MRDH 2021-2030 (x € mln.)	Optimistische scenario (scenario 2)	Pessimistische scenario (scenario 4)
Lagere reizigersopbrengsten	574	1.419
Beschikbaarheidsvergoeding Rijk tot 1 oktober 2021	83	137
Langjarig effect maatregelen 25-11-2020 ('Maatregelenpakket 2021')	113	113
Resterende opgave:	379	1.169
Mogelijke eigen bijdrage MRDH (beschikbare middelen door lagere kosten vanwege achterblijvende groei) ²	50	200
Daarna nog resterende opgave:	329	969

Dit betekent dus dat de financiële opgave waarvoor de MRDH en haar vervoerbedrijven gesteld staan, 'onder de streep' kan oplopen tot 969 miljoen euro tot 2030, afhankelijk van de mate van herstel van het reizigersgebruik, en ook afhankelijk van de vraag hoe het Rijk invulling geeft aan de toegezegde verlengde BVOV na 1 oktober 2021. Daarbij is al rekening gehouden met – onder nader te bepalen voorwaarden en fasering - maximale inzet van eigen middelen door de MRDH. Nogmaals: de primaire inzet van MRDH is – met andere DO's en vervoerders – gericht op adequate ondersteuning van het Rijk in de context van de huidige situatie waarin het OV als vitale sector onderdeel is van de crisisaanpak én met het oog op de lange(re) termijn opgaven, juist ook in onze metropoolregio. We lichten dit in de volgende alinea's toe.

Zoals we meldden in onze brief van 17 december 2020 gaan we in het Transitieprogramma OV en corona uit van het voorzichtige basisscenario: scenario 4, met lage reizigersaantallen en alleen de rijkssteun tot 1 juli 2021 waarvan zeker is dat die verleend zal worden. De voorstellen

¹ Gezien de toegenomen impact van corona sinds het ontwikkelen van deze vier scenario's is inmiddels duidelijk dat scenario 1 niet meer haalbaar is; daarom is scenario 2 nu het meest optimistische scenario. De ontwikkeling van het aantal reizigers in Q1 2021 verloopt tot nu toe conform scenario 4.

² Dit betreft de gereserveerde exploitatiemiddelen voor de eerder verwachte groei. Dit conform het standpunt van de bestuurscommissie dat de gereserveerde investeringsmiddelen noodzakelijk zijn om de langetermijnambities te kunnen realiseren. Over de inzet van deze middelen is nog wel besluitvorming benodigd door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit en door het Algemeen Bestuur van de MRDH.

die worden ontwikkeld ten behoeve van het Transitieprogramma, zullen inzichtelijk maken wat nodig is om deze opgave te realiseren.

Dat we kiezen voor het inzichtelijk maken van het basisscenario betekent niet dat we dus nu ook al kiezen voor het uitvoeren van alle maatregelen die horen bij de financiële opgave van dit basisscenario. De inzet van de MRDH is immers volop gericht op het verhogen van het gevoel van urgentie bij en daarmee het verkrijgen van extra steun van het Rijk. We zien daarvoor inhoudelijke argumenten (het belang van OV in het oplossen van diverse maatschappelijke opgaven zoals verduurzaming, agglomeratiekracht, inclusiviteit, verstedelijking e.d.). Daarnaast heeft het Rijk het OV tijdens deze pandemie als vitale sector benoemd. Een sector die voor corona kerngezond was maar nu te maken heeft met grote tekorten die direct veroorzaakt worden door de pandemie.

Wij zetten dan ook vol in op extra inzet van het Rijk, op inhoud én geld. Zo heeft ook het Rijk een verantwoordelijkheid als het gaat om het succesvol realiseren van spreidingsmaatregelen. Dit laat echter onverlet dat rijkssteun nog dusdanig onzeker is dat wij niet anders kunnen dan ons ook voor te bereiden op een noodscenario waarin MRDH en vervoerders zonder aanvullende rijkssteun de toekomst in moeten. Op 24 maart 2021 stelt de bestuurscommissie Va daarom een pakket vast met de eerste maatregelen en een prioritering van maatregelen wanneer deze de komende periode niet afdoende blijken te zijn. Uitgangspunt is en blijft om alleen maatregelen te treffen die nu zeker nodig zijn en die geen afbreuk doen aan de kracht van het OV-product en de doorgroei en toekomstbestendigheid van het OV-systeem. Daarbij spelen schaalbaarheid en tijdelijkheid een rol.

Afweging voorstellen maatregelenpakket

Vanzelfsprekend doen vervoerbedrijven en decentrale opdrachtgevers voor het openbaar vervoer er alles aan om ervoor te zorgen dat het pessimistische scenario niet uitkomt. De maatregelen die we voorstellen, zijn daarom mede gericht op het zo snel mogelijk terugwinnen van de reizigers (en daarmee het verhogen van de reizigersopbrengsten). Daarnaast zullen de voorstellen mede inzicht verschaffen in welke mate maatregelen mogelijk zijn zonder dat op een onverantwoorde wijze afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit en de maatschappelijke functie van het OV-systeem. Dit inzicht is bovendien behulpzaam in het gesprek tussen regio en Rijk over de (verlenging van de) BVOV of een andere vorm van een aanvullende rijksbijdrage.

De voorstellen die worden ontwikkeld, worden beoordeeld aan de hand van het afwegingskader dat de bestuurscommissie Va in oktober 2020 heeft vastgesteld. Dat betekent:

- Voorstellen dienen zo veel mogelijk in lijn te zijn met de beleidsdoelstellingen van de MRDH, zoals verwoord in onder andere de Strategische Agenda en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Dit betreft onder meer de maatschappelijke doelen van het OV zoals economie, verstedelijking, inclusiviteit en duurzaamheid;
- Voorstellen dienen robuust, wendbaar en weerbaar te zijn; er moet ruimte zijn voor tussentijdse aanpassing/ bijsturing als ontwikkelingen anders gaan dan nu voorzien. Bijvoorbeeld omdat het reisgedrag en reizigersaantallen toch anders blijken te zijn dan vooraf ingeschat;
- De voorstellen worden objectief beoordeeld op de mate waarin deze impact hebben op reizigers: aantallen reizigers, mate van impact per reiziger en de tijdsduur van de maatregel (tijdelijk of permanent?). Bij voorstellen om het voorzieningenniveau te verminderen, heeft het verlagen van frequenties de voorkeur boven het schrappen van lijnen.
- Het totaalpakket moet in balans zijn: het moet een evenwichtig pakket van maatregelen zijn, zowel inhoudelijk als geografisch als wat betreft de doelgroepen van OV-reizigers

waarop de maatregelen impact hebben. Gekeken zal worden naar de toekomstvastheid van maatregelen (bijvoorbeeld ook rekening houdend met verwachte ruimtelijke ontwikkelingen) en het bereikbaar houden van maatschappelijk relevante bestemmingen (ziekenhuizen). Daarnaast moet aandacht worden besteed aan toegankelijkheid en zal er worden gelet op het risico van stapeling van verschillende maatregelen.

Of de mogelijke maatregelen die worden benoemd en geprioriteerd, daadwerkelijk moeten worden genomen, hangt af van de ontwikkelingen wat betreft reizigersaantallen en eventuele aanvullende rijkssteun. De afweging in welke volgorde zo nodig maatregelen worden genomen, wordt door de bestuurscommissie Va gemaakt op basis van de 'viertrap' die beschreven was in het Afwegingskader dat door de Bc Va is vastgesteld op 28 oktober 2020:

- A. Aanpassing van interne bedrijfsvoering van vervoerbedrijven;
- B. Andere wijze van organisatie/samenwerking tussen de vervoerbedrijven en MRDH;

Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- C. Maatregelen met een klantimpact;

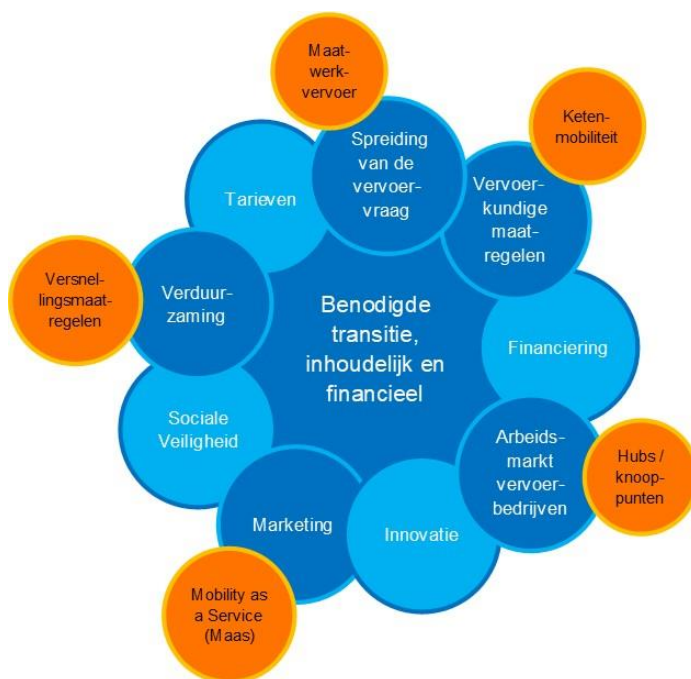
Pas als daarbij alle mogelijke maatregelen zijn genomen, dan:

- D. Maatregelen met een grote klantimpact.

Eerste tussenresultaten

MRDH en de vervoerders hebben een overkoepelende visie geformuleerd die inhoudelijke richting geeft aan het Transitieprogramma. Het Transitieprogramma moet een bijdrage leveren aan tevreden reizigers, toekomstbestendige OV-bedrijven en gezonde concessies. Deze drie uitgangspunten zijn leidend voor de maatregelen. Met deze visie zetten MRDH en vervoerders een wenkend perspectief neer voor de periode na deze pandemie.

Op basis van de hierboven genoemde opgave en de inhoudelijke visie is de afgelopen periode gewerkt aan het in beeld brengen van mogelijke maatregelen. De thema's zoals die eerder zijn genoemd in de brief van 17 december 2020 zijn uitgewerkt. Het gaat om de volgende thema's:



Daarbij worden de onderwerpen in de ‘tweede schil’ wel benoemd, maar in het kader van het Transitieprogramma niet nader uitgewerkt. Wel is het zo dat maatregelen op dit gebied, waar nodig, een aanvullende bijdrage kunnen leveren aan de opgave van het Transitieprogramma.

Voorstellen voor het Transitieprogramma

Het Transitieprogramma focust op maatregelen die zo veel mogelijk op kortere termijn (in de komende jaren) kunnen worden doorgevoerd. De verschillende ambtelijke werkgroepen met medewerkers van MRDH en vervoerbedrijven hebben inmiddels een groot aantal mogelijke maatregelen geïnventariseerd waarmee, ook in het basisscenario, de opgave kan worden gerealiseerd. Nadrukkelijk merken wij daarbij op dat daarbij (nog) niet is gekeken naar de wenselijkheid en haalbaarheid. De maatregelen zijn hieronder opgenomen.

Uit de inventarisatie komen onder meer de volgende voorstellen:

1. No regret maatregelen (zijn inzetbaar in elk scenario)

Er is een aantal maatregelen benoemd die zonder meer inzetbaar zijn, ongeacht welk scenario zich voor gaat doen. Concreet gaat het om:

- Het voeren van een gezamenlijke marketingcampagne om, als de beperkende coronamaatregelen voorbij zijn, reizigers zo snel mogelijk weer terug te winnen in het openbaar vervoer;
- Het (verder) maken van afspraken met onderwijsinstellingen en grote werkgevers over gewijzigde les- en werktijden, waardoor een gelijkmatiger verdeling van reizen over spits en dal mogelijk wordt (gelijkmatiger verdeling = minder piekinzet = lagere exploitatiekosten);
- Het invoeren van een aantal verduurzamingsmaatregelen die zichzelf terugverdienen.

2. Maatregelen in het kader van de interne bedrijfsvoering van vervoerders

Binnen de eigen organisatie van vervoerbedrijven bestaan mogelijkheden om efficiënter en productiever te werken. Daarnaast bestaan er mogelijkheden om de bedrijven wendbaarder te maken voor de toekomst en wellicht ook om een bijdrage te leveren aan de aanpak van de jeugdwerkloosheid.

3. Maatregelen in het kader van een andere organisatie OV / samenwerking MRDH en vervoerders

In lijn met het afwegingskader zijn er maatregelen benoemd die een bijdrage leveren aan een andere manier van het openbaar vervoer. Concreet gaat het om:

- Een lagere bijdrage van de MRDH aan inpassingskosten van OV projecten: de MRDH betaalt voor het basisniveau kwaliteit openbare ruimte. Gemeenten krijgen ruimte om een hoger kwaliteitsniveau in te kopen;
- Conform de na een zienswijzeprocedure vastgestelde Kadernota OV 2017 vergoeden gemeenten de meerkosten als gevolg van wegomleidingen en buitendienststellingskosten;
- Een vermindering van het budget ‘Kleine Projecten’ MRDH. Dit bedrag wordt ingezet ten behoeve van vermindering maatregelen die een grote klantimpact hebben.

4. Maatregelen met grote klantimpact

Verder zijn er diverse maatregelen benoemd met grote klantimpact en met grote consequenties voor de maatschappelijke functie van het OV. Het betreft maatregelen die toch aan de orde kunnen zijn als de benodigde aanvullende rijkssteun tekort schiet. Dit betreft bijvoorbeeld:

- Het op een later moment vervangen van een aantal trams door nieuwe trams, en latere vervanging van diesel- en aardgasbussen door zero-emissiebussen, waardoor vervangingsinvesteringen pas op een later moment gedaan hoeven te worden;
- Een verdere verhoging van het kilometertarief, afhankelijk van de grootte van de opgave. Zo betekent een verhoging van het kilometertarief van 30% een verhoging van de totale ritprijs van 8 tot 17%, in combinatie met gratis vervoer voor kinderen;
- Minder inzet van menselijk toezicht ten behoeve van sociale veiligheid. Als het gezien de ernst van de financiële opgave noodzakelijk is, zou op een aantal of op alle Rotterdamse tramlijnen de vaste conducteur vervangen moeten worden door mobiele teams, zoals deze ook al worden ingezet op de Haagse tramlijnen. Ook zou het betekenen dat de inzet van servicemedewerkers (metrobeheerders) moet worden verminderd of beëindigd.
- Diverse vervoerkundige maatregelen, zoals:
 - Verlagen van frequenties (of handhaven van de momenteel al verlaagde frequenties) zolang de vervoervraag nog laag is. Als de vervoervraag weer toeneemt, worden deze maatregelen ongedaan gemaakt om voldoende vervoercapaciteit te kunnen bieden;
 - Het schrappen van losse lijnen en het stilleggen van het productaanbod op delen van het netwerk op stille uren/ dagen (denk aan zondag of na 22 uur 's avonds).

Eigen bijdrage MRDH

Om nog scherpere maatregelen te voorkomen, is ook gekeken naar de mogelijkheden die de MRDH-meerjarenbegroting biedt om een bijdrage te leveren. In de begroting is geld opgenomen om de hogere exploitatiekosten door de eerder verwachte groei van het OV-gebruik op korte en middellange termijn op te kunnen vangen. Nu deze groei zich niet voordoet en we op korte en middellange termijn juist gesteld staan voor een (tijdelijke) terugval van het aantal reizigers, kunnen deze middelen worden ingezet om de gevolgen van corona op te vangen. Aan de bestuurscommissie zal daarom worden voorgesteld om minimaal € 50 miljoen en maximaal € 200 miljoen beschikbaar te stellen aan de vervoerbedrijven om de financiële gevolgen van corona te beperken. Deze bijdrage wordt in tranches en voorwaardelijk beschikbaar gesteld, gekoppeld aan het daadwerkelijk realiseren van bepaalde maatregelen, zoals een toekomstvast inzetmodel sociale veiligheid. Daarnaast zal aan de bestuurscommissie worden voorgesteld om maximaal € 104,2 mln. voor te stellen voor een aantal maatregelen die nodig zijn om de aantrekkelijkheid van het OV-systeem structureel te verbeteren en te versterken en de OV-sector wendbaarder en toekomstvast te maken. Te denken valt daarbij aan de invoering van Nieuwe Betaalwijzen (de bankpas in plaats van de OV-chipkaart als betaalmiddel) en versnellingsmaatregelen. Daarmee kan de transitie worden gemaakt naar een aantrekkelijk, toegankelijk en toekomstvast OV-systeem.

Besluitvorming en vervolgproces

Op 3 februari hebben de 23 wethouders Verkeer en Vervoer van de MRDH de eerste tussenresultaten van het Transitieprogramma met elkaar besproken. Ook zijn de eerste tussenresultaten besproken met de Adviescommissie Va. Mede aan de hand van de reflecties van de wethouders en de leden van de adviescommissies worden de voorstellen de komende weken verder uitgewerkt en waar nodig bijgesteld, zodat op 24 maart formele besluitvorming kan plaatsvinden. Dit zal gebeuren conform het proces dat wij hadden beschreven in de brief van 17 december 2020.


Zoals eerder in deze brief en in de gesprekken in de BcVa, met AcVa en Metrocov besproken en aan de start in het proces meegegeven als uitgangspunt, zal aan de bestuurscommissie worden voorgesteld om een prioritering van de maatregelen vast te stellen. Dat betekent dat nu nog niet daadwerkelijk wordt besloten om alle mogelijke maatregelen uit te voeren, maar wel om nu vast stellen in welke volgorde indien nodig de maatregelen zullen worden uitgevoerd. Of dat daadwerkelijk nodig zal zijn, is zoals geschetst afhankelijk van het herstel van het groei van het OV en van de inzet van het Rijk.

Na besluitvorming op 24 maart 2021 zal op regelmatige basis herijking van het Transitieprogramma plaats vinden. Daarbij kijken we naar hoe de reizigersgroei zich ontwikkelt en verwerken we eventuele financiële bijdragen van het Rijk. Naar aanleiding daarvan wordt bepaald welke aanvullende maatregelen nodig zijn dan wel, bij positieve ontwikkelingen, of maatregelen afgeschaald kunnen worden. Op die manier proberen we zo goed mogelijk in te springen op de actuele situatie en zo te zorgen voor een gezond OV met tevreden reizigers dat optimaal bijdraagt aan het economisch vestigingsklimaat en de leefbaarheid van onze regio in lijn met de regionale groeiagenda.

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,



I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement



M.J. Rosier
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling