

**Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**

**Datum ingekomen vragen** : 15 oktober 2018  
**Datum GS-besluit:** : 13 november 2018

**Vragen nr. 120**

Vragen van de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP) over klachten over de nieuwe dienstregeling van het busvervoer in de concessie Noord-Holland Noord

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 15 oktober 2018 door het lid van Provinciale Staten, de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

**INLEIDING BEANTWOORDING**

Alvorens wij ingaan op de door u gestelde vragen, achten wij het zinvol om ter inleiding een korte toelichting te geven over de toedracht van de huidige dienstregeling van de nieuw aanbestede concessie Noord-Holland Noord welke per 22 juli jl. van start is gegaan. De dienstregeling zoals deze momenteel wordt uitgevoerd, volgt uit het aangeboden vervoersplan van Connexxion dat een onderdeel vormde van hun offerte voor de concessie Noord-Holland Noord (loopduur: 2018-2028). In aanloop naar de aanbesteding hebben wij met ons Programma van Eisen en het naar boven bijgestelde exploitatiebudget, de vervoersmarkt willen uitdagen om niet uitsluitend te voldoen aan de door ons gestelde minimumeisen, maar een vervoersaanbod voor te stellen waarmee het grootste deel van de reizigers beter en vaker openbaar vervoer krijgt aangeboden. Voor plekken waar van oudsher een zeer laag reizigersgebruik is geconstateerd, mocht er een passend alternatief worden aangeboden. Wij zijn ons ervan bewust dat wij hiermee niet iedere individuele reiziger tevreden kunnen stellen. Echter, gegeven het feit dat wij niet over een onbeperkt budget beschikken, staan wij op het standpunt dat er met de beschikbare middelen een openbaar vervoersnetwerk is aangeboden dat op een schone, duurzame wijze zo optimaal als mogelijk aansluiting biedt op de daadwerkelijke vervoersvraag van reizigers in de concessie Noord-Holland Noord.

**VRAGEN****Vraag 1:**

Is het gedeputeerde staten bekend dat op [petities.nl](https://petities.nl) op initiatief van Eva Langendijk (20 jaar), Nanda Wever en Joke Biersteker wordt gepleit voor het weer laten rijden van buslijn 150 Alkmaar Station – Nieuwe Niedorp – Winkel – 't Veld – Zijdewind - Schagen Station - die met ingang van de nieuwe concessie Noord-Holland per 22 juli 2018 is opgeheven - en dat deze petitie op het moment van indiening van deze vragen is getekend door 1.172 personen?

**Antwoord 1:**

Ja, wij zijn bekend met de petitie voor de terugkeer van lijn 150. Op de route tussen Nieuwe Niedorp en Schagen is er echter vervangend vervoer in de vorm van buurtbuslijn 417 en de scholierenlijn 653. Een deel van de huidige klachten uit de petitie betreffen de aansluiting van de scholierenlijn 653 op de trein in Schagen. Hierop heeft Connexxion, met ingang van 29 oktober jl., de dienstregeling van lijn 653 aangepast zodat er een aansluiting wordt aangeboden op de gewenste vertrektijd van de trein in Schagen. Het is onze verwachting dat wij hiermee voor een deel tegemoet komen aan de wensen van de ondertekenaars.

**Vraag 2:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van het bericht op [nhnieuws.nl](http://nhnieuws.nl) van 2 oktober 2018, waarin Kyan Verweij (12 jaar) uit Winkel aangeeft dat de bussen van buurtbuslijn 417 geregeld de haltes Wilgenstraat, Winkelmade, Bosstraat en Scheidersweg in Winkel voorbijrijden, terwijl deze haltes wel in de dienstregeling staan vermeld - volgens het bericht omdat passagiers gebruik zouden moeten maken van lijn 653 (Kreileroord - Nieuwe Niedorp - Winkel - Kolhorn - Schagen), die slechts drie keer per dag rijdt en deels over een andere route en in elk geval vanaf Schagen ook op andere tijden dan lijn 417?

**Antwoord 2:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Zie onze beantwoording bij vraag 1.

**Vraag 3:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de ingezonden brief van Amber Bregman (13 jaar) uit Callantsoog in het Noordhollands Dagblad/Schager Courant van 15 september 2018, waarin zij schrijft dat de bustijden van lijn 152 (Callantsoog - Schagen) en haar schooltijden - totaal niet op elkaar aansluiten waardoor zij te laat of school komt of soms wel een uur op de bus moet wachten?

**Antwoord 3:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Echter, de dienstregeling van het busvervoer richting Schagen was vooraf door Connexxion afgestemd met het Regius College te Schagen. Wij zullen dan ook op korte termijn met de betreffende school (het Regius College) in Schagen, Connexxion, en de gemeente Schagen opnieuw in overleg treden over de gewenste aansluitingen van de dienstregeling van lijn 152 op de verschillende lesuren. Desalniettemin zal elke dienstregelingswijziging rekening moeten houden met verschillende doelgroepen die gebruik maken van lijn 152. Een verschuiving in vertrek- en/of aankomsttijden kan namelijk voor een doelgroep als scholieren beter uitkomen, maar voor forenzen die een bepaalde trein willen/moeten halen kan het een verslechtering opleveren.

**Vraag 4:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de grief van Marije de Haas in het Noordhollands Dagblad/Schager Courant van 3 oktober 2018 dat haar 14-jarige dochter Emma vaak moet staan in de bussen van lijn 652 (Den Helder - Julianadorp - Schagen) die - met veel minder ritten - op het traject Callantsoog - Julianadorp in de plaats is gekomen van lijn 152, omdat deze "bomvol" zijn?

**Antwoord 4:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Naar aanleiding van deze en overige soortgelijke klachten wordt lijn 652 inmiddels per 29 oktober jl. op de betreffende volle (ochtend)rit van 07.32 uur vanuit Julianadorp versterkt met een extra bus.

**Vraag 5:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de ingezonden brief van Ed van Gemst uit Julianadorp in het Noordhollands Dagblad/Helderse Courant/Schager Courant van 4 augustus 2018 waarin hij als gevolg van de opheffing van de lijnen 32 en 152 (tussen Julianadorp en Callantsoog) schetst dat mensen veel verder naar de halte moeten lopen en voor een reis van Julianadorp naar Callantsoog nu veelal met bus-trein-bus moeten omreizen, met aanzienlijke langere reisduur en een drie keer zo hoog tarief?

**Antwoord 5:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Wij staan op het standpunt dat het huidige vervoersaanbod voor de reizigers tussen Julianadorp en Callantsoog voldoende is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Op basis van de in- en uitstapgegevens uit OV chipdata uit het verleden blijkt dat er gemiddeld minder dan 5 reizigers op een werkdag tussen deze twee kernen reizen.

**Vraag 6:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de ingezonden brief van J. Middelkoop uit Egmond aan Zee in het Noordhollands Dagblad/Alkmaarsche Courant van 19 september 2018, waarin hij negatief oordeelt over het vervallen de haltes Sternlaan, Zeeweg, Kennedyboulevard, Vuurtoren en Boulevard Ir. de Vassy van lijn 165 in Egmond aan Zee? Stellen gedeputeerde staten er prijs op te weten dat de heer H. van den Broek uit Egmond van Zee zich op 4 september 2018 met dezelfde klacht tot vragensteller heeft gewend?

**Antwoord 6:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen.

Ja, wij stellen er prijs op dat u ons informeert over gelijksoortige klachten van andere reizigers. Wij staan echter op het standpunt dat de huidige routevoering van lijn 165 voldoende is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Het vervallen van de door u genoemde haltes in Egmond aan Zee is het gevolg van een vervoerkundige keuze van Connexxion volgend uit de aanbesteding voor de nieuwe concessie Noord-Holland Noord vanaf 22 juli 2018. Lijn 165 heeft hiermee een snellere route gekregen naar Alkmaar (station). Naast de verkorte route is lijn 165, in de spits, tevens in frequentie verdubbeld van 2x naar 4x per uur. Connexxion beoogt met deze keuze de veruit grootste groep reizigers op deze lijn, de forens, beter te kunnen bedienen door vaker en sneller richting het station in Alkmaar te rijden. Connexxion baseert zich hierbij op de in- en uitstapgegevens uit OV-chipdata uit het verleden die deze keuze feitelijk ondersteunen.

**Vraag 7:**

Willen gedeputeerde staten zich er rekenschap van geven dat de in vraag 6 genoemde heren zich er eveneens over beklagen dat er sinds 22 juli 2018 buiten de spitsuren, op zaterdag en op zondag geen busverbinding is tussen Egmond aan Zee en Bakkum/Castricum?

**Antwoord 7:**

Ja, wij staan echter op het standpunt dat het huidige vervoersaanbod voldoende is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Gebruiksgegevens uit het verleden tonen namelijk aan dat het overgrote deel van reizigers uit Egmond aan Zee richting Alkmaar reist in plaats van Bakkum of Castricum. Gemiddeld reisden er met de vorige busverbinding (lijn 164) 40 reizigers per werkdag vanuit Egmond aan Zee richting Castricum. Buiten de spitsuren en in het weekend, kunnen reizigers in Egmond aan Zee gebruik maken van lijn 165 richting Alkmaar.

**Vraag 8:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de brief van (geanonimiseerd) van 24 september 2018 aan alle fracties van politieke partijen in provinciale staten, waarin brievenaar wijst op de sinds 22 juli 2018 verslechterde busbediening van de wijk Overdie in Alkmaar, in het bijzonder bij de halte Bestevaerstraat ?

**Antwoord 8:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Wij staan op het standpunt dat de huidige bediening van de halte Bestevaersstraat in Alkmaar van 2x per uur in de spits en 1x per uur in de daluren, voldoende is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Gebruiksgegevens uit het verleden tonen namelijk aan dat er in de daluren relatief weinig reizigers instapten op de betreffende halte: minder dan 15 reizigers op een werkdag.

**Vraag 9:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van de ingezonden brief van R. van Ling uit Heerhugowaard in het Noordhollands Dagblad/Alkmaarsche Courant van 16 augustus 2018, waarin hij vernietigend oordeelt over het feit dat nog maar kort geleden haltes van lijn 6 met financiële steun van de provincie zijn aangepast met voorzieningen voor gehandicapten, en vervolgens zijn opgeheven ?

**Antwoord 9:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. Wij staan op het standpunt dat het vervallen deel van de route van lijn 6 in voldoende mate wordt gecompenseerd door de haltes van lijn 160. Het inkorten van de route van lijn 6 (de huidige lijn 162) is een vervoerkundige keuze geweest van Connexxion waardoor het mogelijk werd om de frequentie van deze lijn te verdubbelen van 2x per uur naar 4x per uur.

**Vraag 10:**

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van het ongenoegen van de raad en burgemeester en wethouders van de gemeente Texel over het vervallen van haltes van lijn 28 in Den Burg ?

**Antwoord 10:**

Ja, wij hebben hiervan kennisgenomen. De vervallen haltes worden echter overgenomen als in- en uitstaplocaties voor de Texelhopper. Wij staan op het standpunt dat hiermee in voldoende mate wordt voldaan aan de aanwezige vervoersvraag.

**Vraag 11:**

Gebruikt Connexxion voor de Texelhopper belbus nog de boekings- en/of betalingsapplicaties van de firma Brightin, waarvoor de provincie € 55.000 heeft betaald? Zo nee, waarom niet?

**Antwoord 11:**

Op navraag bij Connexxion blijkt dat zij geen gebruik maken of hebben gemaakt van de boekings- en/of betalingsapplicaties van de firma Brightin. De reden hiervoor is bij ons niet bekend.

**Vraag 12:**

Hoeveel bedroegen de totale kosten van a) exploitatie en b) investeringen) voor de Texelhopper belbus gedurende de gehele pilotfase, inclusief het in de zomernota gevraagde bedrag van € 996.000 voor de eindafrekening van het project? Hoeveel bedroegen tijdens de pilot deze exploitatiekosten omgerekend per jaar?

**Antwoord 12:**

De totale kosten voor de a) exploitatie van de Texelhopper (exclusief buslijn 28) gedurende de pilotfase bedroegen € 856.558,- en voor b) investeringen € 2.103.653,- .  
Omgerekend per jaar bedroegen de exploitatiekosten € 856.558,- / 3,5 jaar = € 244.731,-.

**Vraag 13:**

Hadden, indien in de aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord geen Texelhopper belbus was mogelijk gemaakt en aangeboden, met de daarmee bespaarde kosten meer dienstregeling-uren kunnen zijn geleverd, met andere woorden: zouden er dan in theorie minder verslechtingen van de andere busdiensten zijn geweest, uitgaande van het voor de concessie Noord-Holland beschikbare budget van € 19,1 miljoen per jaar? Zo nee, hoe kan dat nou?

**Antwoord 13:**

Nee. Ten eerste hadden de bespaarde kosten van de Texelhopper dan ingezet moeten worden voor een aanvullende, reguliere busdienst op het eiland Texel. Ten tweede was er zonder een Texelhopper een lager exploitatiebudget beschikbaar geweest omdat deze juist met het oog op onder meer de Texelhopper naar boven was bijgesteld tot € 19,1 miljoen. Daarnaast hebben wij het exploitatiebedrag verhoogd in verband met de gestelde eisen op het gebied van duurzaamheid (zero emissie) en het wegvallen van vergoedingen als gevolg van een gewijzigde herverdeling van de opbrengsten uit de studentenkaart (SOV-vergoeding).

**Vraag 14:**

Waarom rijden de belbussen die onder de naam Overal Flex in Noord-Holland Noord zijn ingevoerd ter vervanging van opgeheven reguliere buslijnen een vaste route, en niet kris-kras zoals de Texelhopper belbus? Speelt het kostenaspect daarin werkelijk geen enkele rol? Was het niet de bedoeling het Texelhopper belbus systeem bij gebleken succes ook in andere delen van Noord-Holland Noord "uit te rollen"?

**Antwoord 14:**

Overall Flex rijdt geen vaste route, maar heeft wel vaste in- en uitstaphaltes tussen kernen en belangrijke OV-knooppunten. In deze beide opzichten verschilt Overall Flex niet met de Texelhopper. De Texelhopper kent echter meer in- en uitstaphaltes dan Overall Flex doordat het eiland Texel geografisch groter is dan het ontsluitingsgebied van de huidige kernen waarin Overall Flex rijdt. Wij hebben ervoor gekozen om vervoerders, met inachtneming van onze minimumeisen aan het vervoersaanbod, de vrijheid te bieden hier zelf een keuze in te maken. Wij veronderstellen dat het kostenaspect één van de overwegingen zal zijn geweest in de uiteindelijke keuze voor het huidige vervoersaanbod.

**Vraag 15:**

Hadden, indien in de aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord geen elektrische bussen waren geëist en aangeboden, meer dienstregeling-uren kunnen zijn mogelijk gemaakt en geleverd, met andere woorden: zouden er dan in theorie minder verslechtingen van de busdiensten zijn geweest, uitgaande van het beschikbare budget van € 19,1 miljoen per jaar? Zo nee, waarin onderscheidt de concessie Noord-Holland zich dan van andere concessies, waarvan wordt gemeld dat elektrische bussen duurder zijn vanwege hogere aanschafprijzen van het materieel en vanwege verliezen doordat de chauffeurs ook tijdens extra stilstand vanwege batterij opladen veelal moeten worden doorbetaald?

**Antwoord 15:**

In onze aanbesteding voor de concessie Noord-Holland Noord hebben wij geen elektrische bussen geëist. Onze eisen ten aanzien van het aangeboden materieel waren uitsluitend gericht op een wagenpark met een zo laag mogelijke uitstoot van schadelijke en vervuilende stoffen als NOx, fijnstof en roet. Tevens diende het wagenpark zo weinig mogelijk bij te dragen aan een uitbreiding van broeikasgassen (CO<sub>2</sub>). De door ons gestelde eisen aan het materieel volgen uit de klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen waar de Provincie Noord-Holland zich, tezamen met de overige provincies, aan heeft gecommiteerd. Deze doelstellingen zijn in 2016 bekrachtigd met het interprovinciale 'Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus'. Het stond de vervoerder vervolgens vrij om te kiezen met welk soort materieel hij aan deze eisen denkt te kunnen voldoen. Dit hoefde dus niet noodzakelijkerwijs elektrisch aangedreven bussen te zijn.

Wij zijn het niet met u eens dat het aanbod van elektrisch aangedreven bussen de kwaliteit van het vervoersaanbod van Connexxion in negatieve zin heeft aangetast. In het hiervoor genoemde bestuursakkoord is er namelijk expliciet rekening gehouden met het mogelijk negatieve effect van een duurder wagenpark op de kwaliteit van het vervoersaanbod. Om dit negatieve effect te ondervangen, is er gekozen voor een geleidelijk tijdspad voor de realisatie van een zero emissie-wagenpark. Het bestuursakkoord stelt dan ook als uiterlijke termijn dat al het nieuw in te stromen materieel uiterlijk vanaf 1 januari 2025 dient te voldoen aan een zero emissie uitstoot. De tijdsduur van deze transitieperiode is zoveel als mogelijk afgestemd op de verwachte doorontwikkeling van de techniek die ten grondslag ligt aan zero emissie-materieel. Daarnaast hebben wij in aanloop naar de aanbesteding, het beschikbare exploitatiebudget naar boven bijgesteld om daarmee o.a. de eventuele negatieve effecten van onze duurzaamheidseisen op het aangeboden vervoersaanbod te ondervangen.

Kortom, wij staan op het standpunt dat een naar boven bijgesteld exploitatiebudget in combinatie met een redelijke tijdsduur en de voortdurende ontwikkeling van technische innovaties op het gebied van uitstootvrije energie-aandrijving, vervoerders voldoende kansen biedt om een gebalanceerde offerte uit te brengen waarbij zowel wordt voldaan aan alle gestelde vervoerseisen als de eisen ten bate van een meer duurzame en leefbare omgeving voor de inwoners van Noord-Holland. Zie tevens onze beantwoording bij vraag 13.

**Vraag 16:**

Indien gedeputeerde staten het antwoord op de vorige vraag niet weten, hoe kunnen zij dan gevolg geven aan de bepaling van artikel 2, vijfde lid, van het door IPO mede namens de provincie Noord-Holland gesloten Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus, inhoudend dat de transitie naar Zero Emissie Busvervoer niet ten koste mag gaan van de reiziger en daarmee de dienstverlening in het regionale busvervoer? Volharden gedeputeerde staten in hun standpunt dat zij artikel 2, vijfde lid, bij de gunning van de concessie Noord-Holland juist hebben nageleefd?

**Antwoord 16:**

Zie onze beantwoording bij vraag 15.

**Vraag 17:**

Herinneren gedeputeerde staten zich dat zij op schriftelijke vragen van vragensteller van 5 juli 2018 | 81 hebben geantwoord dat lijn 134 (Hoorn - Lambertschaag - Middenmeer - Slootdorp - Wieringerwerf), die in de schoolvakanties geheel is opgeheven, in de schoolvakanties in de vorige dienstregeling ook al niet meer in de daluren reed? Wat verstaan gedeputeerde staten in dit geval onder de daluren? Rijdt lijn 134 buiten deze daluren in de schoolvakanties wel nog steeds?

**Antwoord 17:**

Ja, wij herinneren onze beantwoording op uw statenvragen (kenmerknr. 81-2018) van 5 juli jl. Wij verstaan onder daluren de periode buiten de spitsuren. De spitsuren zijn de periodes op werkdagen van 07:00 tot 09:00 uur (ochtendspits) en van 16:00 tot 18:00 uur (middagspits). Lijn 134 rijdt in de schoolvakanties alleen op zaterdag, en niet op werkdagen.

**Vraag 18:**

Impliceert het antwoord van gedeputeerde staten op schriftelijke vragen van vragensteller van 5 juli 2018 | 81, namelijk dat met ingang van de dienstregeling ingaande 22 juli 2018 de reguliere buslijn 13 (Hoorn Station - Zwaag De Strip - Westblokker - Hoorn Rondeelstraat) *niet* is vervangen door een buurtbus, dat buslijn 13 dus niet is opgeheven?

**Antwoord 18:**

Nee.

**Vraag 19:**

Willen gedeputeerde staten zich rekenschap geven van het feit dat vragensteller, die niet in het bezit is van een rijbewijs, zich voor het afleggen van werkbezoeken in Noord-Holland Noord sedert 22 juli 2018 nog vaker dan voorheen over dikwijls lange afstanden te voet moet verplaatsen bij gebrek aan fatsoenlijk openbaar vervoer? Begrijpen gedeputeerde staten dat vragensteller hier niet over zeurt, niet alleen omdat hij nog jeugdig en krachtig is, maar ook omdat de meeste reizigers de afbraak van het openbaar vervoer nu eenmaal gelaten ondergaan zonder daarover te klagen ?

**Antwoord 19:**

Ja, wij geven ons rekenschap hiervan.

Ja, wij onderschrijven de jeugdigheid en kracht van de vragensteller.

**Vraag 20:**

Zouden de in de vragen 1 t/m 10 genoemde uitingen van ongenoegen dus misschien wel eens een topje van een ijsberg kunnen zijn ?

**Antwoord 20:**

Nee, wij staan namelijk op het standpunt dat het huidige vervoersaanbod in de concessie Noord-Holland Noord in voldoende mate is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Voor de grootste reizigersstromen wordt er extra vervoersaanbod aangeboden en voor de kleine reizigersstromen is voor een meer passende vervoersvorm gekozen.

**Vraag 21:**

Denken gedeputeerde staten werkelijk dat vragensteller zich gesterkt en getroost voelt door hun antwoorden op schriftelijke vragen 2017 | 111 van de heer J.H. Leever (Ouderenpartij NH), luidend dat zij willen dat iedereen *overall* kan komen met het openbaar vervoer dat in opdracht van hen rijdt - op het moment dat vragensteller in weer en wind en met gestaag slijtende schoenzolen zich over steeds meer niet door een bus bediende, schier oneindige wegen in Noord-Holland Noord voortsleept ?

**Antwoord 21:**

Nee, waarbij wij overigens in de vraagstelling een tegenstrijdigheid constateren met het door vragensteller gestelde in vraag 19.

**Vraag 22:**

Hebben gedeputeerde staten in het Noord-Hollands Dagblad / Helderse Courant / Schager Courant van 4 augustus 2018 de column gelezen van Ype Meinkema, die de reclamecampagne van Connexxion voor de nieuwe dienstregeling beschrijft en eindigt: "Toch, er miste iets. Een zin, een woord, een allesomvattende slogan, dat het nieuwe gevoel bij de reizigers binnenbracht. Het woord 'overall'. Briljant, want de stille, schone bussen van Connexxion komen immers overall. ... Er staat een reiziger te wachten op lijn 5, naar De Hoef, lijn 164 naar Egmond Binnen, in het centrum van Schoorl bij lijn 151/155. Overall? "

**Antwoord 22:**

Ja.



**Vraag 23:**

Beseffen gedeputeerde staten dat de per 22 juli 2018 doorgevoerde verslechtingen van het busvervoer in Noord-Holland Noord verder afdoet aan het imago van de provincie onder busgebruikers en hun naasten, daar waar het gaat om de zorgplicht van de provincie jegens haar inwoners? Zo nee, zouden gedeputeerde staten ter heling van imagoschade dan niet alsnog een persbericht moeten uitbrengen met als strekking dat de gedupeerde buspassagiers niet moeten zeuren, omdat de leden van gedeputeerde staten, die zelf geen gebruik maken van het openbaar vervoer, nog steeds tevreden zijn met het aanbod van openbaar vervoer in het noorden van de provincie?

**Antwoord 23:**

Nee, wij staan namelijk op het standpunt dat het huidige vervoersaanbod in de concessie Noord-Holland Noord in voldoende mate is afgestemd op de aanwezige vervoersvraag. Voor de grootste reizigersstromen wordt er extra vervoersaanbod aangeboden en voor de kleine reizigersstromen is voor een meer passende vervoersvorm gekozen.

**Vraag 24:**

Wat gaan gedeputeerde staten overigens doen om het in deze vragen 1 t/m 10 beschreven reizigersleed te verzachten? Graag een gedetailleerd antwoord per vraag.

**Antwoord 24:**

Zie onze beantwoording bij vraag 1 t/m 10.