

Remkes

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil hierover nog een vraag aan de heer Rietkerk stellen. Volgens een ANP-bericht zegt hij: de situatie is ernstiger dan nu uit het KNON-rapport blijkt. Ik vraag de heer Rietkerk waarop hij dit baseert. Kan hij feiten, aantallen en namen noemen? Anders draagt hij bij aan het verdacht maken van een hele groep, terwijl het waarschijnlijk om een beperkte groep gaat die een probleem heeft.

De heer **Rietkerk** (CDA): Ik geef hier graag antwoord op want dan kan ik het citaat rechtzetten. Ik heb tegen de journalisten gisteren gezegd dat ik niet wil reageren op losse flodders. Het gaat niet alleen om politici, maar ook om mensen uit het gevangeniswezen; waarschijnlijk een of twee en daarom reageer ik nu niet. Het is dus breder dan in de ochtendkranten stond. Verder heb ik het rapport niet genoemd. Dat is dus hiermee rechtgezet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan was...

De **voorzitter**: U hebt uw vraag gesteld en van de heer Rietkerk antwoord gekregen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dat heb ik niet gekregen. De heer Rietkerk zegt dat het breder is dan werd gezegd. Hij moet dan wel aangeven ...

De **voorzitter**: Naar de definitie van het woord "antwoord" hebt u een antwoord gekregen.

Vragen van het lid Gerkens aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de enorme bezuinigingen op de treintaxi's, het verhogen van de ritprijs van de treintaxi en het geheel verdwijnen van deze dienst op vijf stations deze week.**

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De service rondom de spoorwegen holt achteruit. Volgend jaar is er al geen kopje koffie of thee meer in de trein te krijgen en nu dreigt ook nog de treintaxi te verdwijnen. Deze week gebeurt dat al in vijf steden en nog vele steden zullen volgen. Ondertussen moet de minister naar de rechter

om de prijsverhogingen voor de treinkaartjes binnen de perken te houden.

De treintaxi zorgt ervoor dat vele mensen die al getroffen zijn door bezuinigingen op het stads- en streekvervoer toch nog op hun plaats van bestemming komen. Op deze wijze verdwijnt een belangrijk voor- en natransport van de trein en dat zal ervoor zorgen dat minder mensen met de trein zullen reizen. Ik wil de minister daarom het volgende vragen.

De treintaxi is toch een belangrijk onderdeel van het openbaar vervoer? Ziet de minister de treintaxi als openbaar vervoer? Is de minister het met mij eens dat in het totale aanbod van openbaar vervoer de treintaxi een onmisbare schakel is, zeker wat betreft het spoorvervoer? Is de minister het met mij eens dat door het verdwijnen van de treintaxi het openbaar vervoer verslechtert, gebieden onbereikbaar worden en de reiziger van het openbaar vervoer daar de dupe van wordt? Als de minister het met mij eens is dat de treintaxi belangrijk is voor goed openbaar vervoer in Nederland, wat gaat hij dan doen om te zorgen dat de treintaxi blijft?

Minister **De Boer**: Voorzitter. De treintaxi is een concept van de NS dat in feite overeenstemt met het zogenoemde collectief vraagafhankelijk vervoer. Enkele regio's experimenteren in de praktijk al met de samenvoeging van de treintaxi met dit collectief vraagafhankelijk vervoer. Dat is vaak ook de reden waarom de treintaxi als zodanig in de financiële problemen komt. Voor alle duidelijkheid: het Rijk verleent geen aparte subsidie aan de treintaxi. Een sterk punt is wel dat het een herkenbaar taxiproduct is en dat spreekt mij aan.

In sommige steden zie je de combinatie van de treintaxi en het collectief vraagafhankelijk vervoer. De decentrale overheden kunnen, gezien de gedecentraliseerde verantwoordelijkheid en de beleidsruimte zij daarbij hebben, de afweging van de inzet van openbaarvervoermiddelen maken tussen openbaar vervoer en collectief vraagafhankelijk vervoer. Tegelijkertijd ligt het dan voor de hand dat zij daarover in contact treden met NS-Reizigers en dat NS-Reizigers het

eigenbelang nog eens goed afweegt tegen de voorgenomen afbouw van de treintaxi-exploitatie.

Het betekent dat ik vind dat treintaxi's belangrijk zijn, maar dat inmiddels de treintaxi wat is ingehaald door het collectief vraagafhankelijk vervoer en dat de vraag die mevrouw Gerkens stelt aan de minister van Verkeer en Waterstaat, in feite een vraag is die zij zou moeten stellen aan de decentrale overheid.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik ben blij dat de minister met mij in ieder geval de visie deelt dat de treintaxi belangrijk is. Maar hij zegt ook dat het de verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden. Welnu, de minister is minister van Verkeer en Waterstaat en goed openbaar vervoer valt onder zijn verantwoordelijkheid. Als hij zich nu met mij druk maakt over het verdwijnen van de treintaxi, waarom neemt hij dan niet het initiatief om naar de lokale overheden te stappen en te zeggen: kom op, jongens, schouders eronder, wij gaan de treintaxi behouden!

Minister **De Boer**: Voorzitter. In mijn brief van 30 oktober jongstleden aan de Tweede Kamer heb ik al aangegeven dat de tijdelijke status van het collectief vraagafhankelijk vervoer omgezet zal worden in een structurele status. Ik heb nu aangegeven dat het CVV in het kalenderjaar 2003 bepalend zal zijn voor de OV-subsidie in latere jaren. Zo ben ik optimaal tegemoet gekomen aan de wens om de ontwikkeling van CVV-projecten in de gehele experimentperiode te blijven stimuleren. Dat is precies waar het thuishoort. Dan mag ik het eens zijn met mevrouw Gerkens dat het belangrijk is, maar het is niet een afweging die op rijksoverheidsniveau wordt gemaakt: het is een afweging die gemaakt wordt bij de decentrale overheden. Bij alle discussie die wij hebben over de NS en die ik ook gevoerd heb met mevrouw Gerkens en vele anderen in deze Kamer, kan ik alleen maar zeggen dat het hier gaat om de activiteiten van een dochteronderneming van de NS, Transvision. Daar kan ik verder geen invloed op uitoefenen en ik wil dit ook niet, want er zijn alternatieven bedacht en die alternatieven zijn op dit moment voluit gaande. Dáár

De Boer

kunnen wij wat aan doen, maar niet aan de treintaxi.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Volgens mij zit de minister helemaal fout. Hij zegt dat hij het allemaal een structurele status gaat geven, maar ik vind dat een hoop blabla. Het probleem is dat nu in vijf steden de treintaxi verdwijnt, bijvoorbeeld doordat een stad als Utrecht geconfronteerd wordt met het feit dat het niet meer in de begroting kan worden opgenomen. Het zal dus geenszins opgelost worden in 2003. Daar kan de minister wel wat aan doen. Ik vraag hem, ervoor te zorgen dat de lokale overheden de treintaxi behouden.

Minister **De Boer**: Ik heb moeite met de woorden van mevrouw Gerkens dat dit "blabla" is. Het is geen blabla: ik heb uiteengezet hoe het is en het is niet anders; daaraan kan ik dus heel weinig doen. Er is een alternatief naast gezet: collectief vraagafhankelijk vervoer. Dat betekent ook een beetje dat het succes van de treintaxi wordt ingehaald door dit CVV.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Minister De Boer zou helemaal gelijk hebben als dat collectief vraagafhankelijk vervoer overal een doorslaand succes zou zijn. Het probleem is echter dat dit lang niet altijd het geval is. De minister zegt terecht dat hij niet direct verantwoordelijk is voor de treintaxi, maar hij is wel medeverantwoordelijk voor de financiële mogelijkheden van lokale overheden voor bestedingen in het openbaar vervoer. Er vinden nog steeds bezuinigingen plaats die lokale overheden ongelooflijk in de problemen brengen. Het zou goed zijn als de minister met de lokale overheden gaat praten en bekijkt hoe hij ze financiële ruimte kan bieden om dergelijke voorzieningen overeind te houden. Indirect heeft de minister die verantwoordelijkheid immers wel.

Minister **De Boer**: Ik ben blij dat mevrouw Dijksma zegt dat die verantwoordelijkheid niet bij mij ligt; zij spreekt over een indirecte verantwoordelijkheid. Nu een aantal treintaxiprojecten op korte termijn dreigt te worden opgeheven, zeg ik wel dat ik de decentrale overheden nogmaals op de mogelijkheid kan wijzen om de treintaxi als CVV te

behandelen, met alle daarvoor geldende bepalingen. Dat betekent dus ook de mogelijkheid van subsidietrajecten. Mevrouw Dijksma weet dat 1,1 mld aan subsidie naar het openbaar vervoer gaat; het CVV valt ook onder deze subsidies.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Natuurlijk is het goed als de minister de lokale overheden op die mogelijkheid wijst. Ik heb hem er echter net op aangesproken dat het waar is dat er veel subsidie naar het openbaar vervoer gaat, maar dat hij ook veel op het openbaar vervoer in de regio bezuinigt. Het is belangrijk dat hij zich realiseert dat daardoor die keuzes niet zo gemakkelijk meer voor de lokale bestuurders zijn. Zij moeten het immers uit de linker- of de rechterbroekzak halen, maar als die beide bijna leeg zijn, hebben zij wel een probleem.

Minister **De Boer**: Er zijn regio's waar inmiddels duidelijk is gebleken dat het CVV uitstekend werkt. Ik denk aan bijvoorbeeld Gelderland, waar een aantal CVV-projecten buitengewoon goed loopt. Dit product kan naast de treintaxi, en zelfs boven de treintaxi, in een aantal provincies zeer goed worden ontwikkeld; daarbij kan gebruik worden gemaakt van de daarvoor beschikbare subsidies. Daarom herhaal ik dat wij 2003 zien als een pilot-jaar, waarin wij kijken hoe wij het CVV ontwikkelen en wij op basis van onze bevindingen de subsidie vaststellen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De NS doen er veel aan om het meest impopulaire bedrijf van Nederland te worden. Het lijkt of men meedoet aan een wedstrijd. Ik noem het afschaffen van koffie en thee op de trein, het doorzetten van de prijsverhoging van 9%, het afschaffen van de treintaxi in een aantal plaatsen. Wat is het oordeel van de minister over deze keuzes van het bedrijf? Is dit niet een manier om de reiziger zo snel mogelijk weg te jagen?

Minister **De Boer**: Het gaat om keuzes in de bedrijfsvoering van de NS. Het gaat dan bovendien nog om een dochteronderneming van de NS. Als de NS niet in staat is met deze dochteronderneming voldoende rendement te behalen en besluit om het anders te doen, dan kan ik zeggen dat ik dat niet leuk vind en

dat ik de treintaxi een goed product vind, hoewel er alternatieven naast staan. Het is de bedrijfsvoering van de NS en dit stukje ervan is niet geregeld in het overgangscontract nummer 2.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als minister hebt u een algemene verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer in Nederland. Vindt u niet dat de NS de eigen reputatie te grabbel gooien met deze serie besluiten? Lijkt het u als hoeder van het openbaar vervoer niet goed om hierover een stevig woord uit te spreken?

Minister **De Boer**: Ik vind dat ik dat niet kan doen, als het om de treintaxi gaat. Op andere gebieden geef ik de heer Duyvendak echter gelijk. Wij hebben daar in het recente verleden ook al enige stevige uitspraken over laten horen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is de minister het met mij eens dat de treintaxi een wezenlijk onderdeel is van datgene wat wij ketenmobiliteit wenselijk te noemen? Dat houdt in dat mensen van huis gaan met de auto, wellicht nog een stukje de tram nemen naar een station, met de trein verder gaan en dan nog weer verder kunnen. De deelauto hoort daar ook bij. Is het feit dat het voor de NS kennelijk niet interessant genoeg meer is om de treintaxi aan te houden, niet voor een deel te wijten aan een gebrek aan daadwerkelijk stimuleren van die manier van denken over mobiliteit? En moeten wij dan weer niet in de richting van de minister kijken en hem vragen om er meer aan te doen om dat te bevorderen?

Minister **De Boer**: De opmerking van mevrouw Giskes over ketenmobiliteit spreekt mij zeer aan. Het was ook de insteek dat je verder gaat. De gedachte was dat de treintaxi zou bevorderen dat mensen de auto laten staan en gebruik gaan maken van het spoor. Helaas blijkt uit onderzoek dat dit in de praktijk behoorlijk tegenvalt. En dat is volgens mij een van de redenen waarom de NS tot deze afweging zijn gekomen. Het collectief vraagafhankelijk vervoer is als alternatief naast de treintaxi gezet. Ik ben het met mevrouw Giskes eens dat wij dat product zeker verder moeten ontwikkelen. Dit past echter net zo

De Boer

goed in dat stukje ketenmobiliteit als de treintaxi.

Mevrouw **Giskes** (D66): Is het feit dat het tegenvalt, niet terug te voeren op het feit dat wij zo halfslachtig met dit onderwerp omgaan en het zo weinig nadrukkelijk proberen te bereiken?

Minister **De Boer**: Ik kan alleen maar herhalen dat het een goed idee is om dit in de ketenmobiliteit mee te nemen. Het maakt mij echter niet zoveel uit of het treintaxi of collectief vraagafhankelijk vervoer heet, als er maar een alternatief is.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat moet dan echter wel succesvol blijken te zijn, want anders gaat het dezelfde weg en sterft het ook een stille dood.

Minister **De Boer**: Nee, ik denk dat het succes van de treintaxi juist minder is geworden door het succes van het CVV.

Mevrouw **Kant** (SP): Ik hoorde de minister zeggen dat hij niets kon en wilde doen. Hij heeft dat weleens anders verwoord in de Tweede Kamer. Hij zei toen: ik ga niet op de stoel van de directie zitten. Ik wil hem vragen om eens op de stoel van de treinreiziger te gaan zitten en op te komen voor de belangen van de treinreiziger in het openbaar vervoer. Het collectief vraagafhankelijk vervoer is namelijk geen fatsoenlijk alternatief, zeker niet in het hele land. De vraag is dus of de minister bereid is om die verantwoordelijkheid te nemen en of hij het initiatief wil nemen om met de NS en de gemeenten om de tafel te gaan zitten om ervoor te zorgen dat er geen gat valt in deze belangrijke voorziening.

Minister **De Boer**: In reactie hierop kan ik alleen maar herhalen wat ik al gezegd heb, namelijk dat ik het belangrijk vind dat er iets is zoals de treintaxi en dat er een alternatief is in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer. Ik heb ook gezegd dat ik vind dat wij dat moeten stimuleren, maar dat het een taak van de decentrale overheden is om daar invulling aan te geven. De rijksoverheid kan niet veel meer doen dan die overheden op die mogelijkheden wijzen. Zij heeft daarvoor ook subsidieregelingen ter beschikking gesteld.

Mevrouw **Kant** (SP): De service van de treintaxi is juist een aanvulling op het landelijke openbaar vervoer. U schuift de verantwoordelijkheid echter weer af op de gemeenten. Ik vind dat ontzettend jammer. U bent verantwoordelijk voor de NS. Als er een belangrijke service van de NS verdwijnt, kunt u niet zeggen dat dit niet uw pakkie-an is. Dat is wel uw pakkie-an. Er verdwijnt een belangrijke service. U noemt een alternatief dat de lokale overheden aan het oprichten zijn. Ik wil u echter vragen om eens op de stoel van de treinreiziger te gaan zitten en ook eens mee te gaan met dat collectieve vervoer. Dat is namelijk geen fatsoenlijk alternatief.

Minister **De Boer**: Ik zou mevrouw Kant willen zeggen: ga eens op de stoel van de minister zitten.

Mevrouw **Kant** (SP): Als dat zou kunnen, graag!

Minister **De Boer**: Als zij dat zou doen, weet zij dat de Tweede Kamer de NS juist op afstand heeft gezet. Dat betekent dat je direct niets te maken hebt met de bedrijfsvoering. In het recente verleden hebben wij een aantal voorbeelden gezien van punten waarop wij toch wel wat meenden te moeten doen. Ik doel dan bijvoorbeeld op de tariefverhogingen. Nu gaat het evenwel om de activiteiten van een dochteronderneming van de NS. Verder heb ik al diverse keren aangegeven dat er een alternatief is en dat ik het belangrijk vind dat er een dergelijk alternatief is.

Vragen van het lid Dittrich aan de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, de heer Van Leeuwen, over de kunstroven in Den Haag en Amsterdam en de opsporing van de daders.

De heer **Dittrich** (D66): Voorzitter. In één week tijd zijn twee musea van kunstschaten beroofd; in Den Haag ging het om diamanten en in Amsterdam om twee schilderijen van Van Gogh. In maart van dit jaar was het Frans Halsmuseum in Haarlem aan de beurt. De musea lijken goed beveiligd. Er is veel apparatuur en er zijn dag en nacht bewakers aanwezig. Toch lukt het dieven om

een ruit in te tikken en hun slag te slaan. Vindt de staatssecretaris dat de Nederlandse musea voldoende beveiligd zijn? Welke initiatieven wil hij nemen om ervoor te zorgen dat niet nog meer kunst wordt geroofd? Het is openbaar kunstbezit; het zijn kunstschaten van ons allen.

Ik stel deze vraag aan de staatssecretaris van Cultuur omdat hij de vragen van de fractie van D66 over de opheffing van de afdeling kunst en antiek bij de landelijke politie heeft beantwoord. Wij hebben daar bezwaar tegen gemaakt omdat daarmee specialistische kennis bij het opsporen van geroofde kunst zou verdwijnen. Deze afdeling was tevens het centrale aanspreekpunt voor de kunsthandel en de musea. Ook de Inspectie cultuurbezit Nederland heeft hiertegen geprotesteerd. De vorige staatssecretaris van Cultuur heeft echter doorgezet. Kunstroof wordt voortaan behandeld door een team dat zich met woninginbraken bezighoudt, terwijl andere Europese landen juist investeren in de kunstpolitie. Is deze staatssecretaris bereid, dit besluit terug te draaien en de afdeling kunst en antiek weer in ere te herstellen?

Nederland heeft vermoedelijk een bepaalde naam gekregen in het buitenland. Je hoort van museumdirecteuren dat het steeds moeilijker wordt om grote tentoonstellingen te organiseren omdat musea in andere landen hun kunstschaten in Nederland niet veilig achten. Klopt dit?

Musea krijgen via legaten schilderijen en andere kunstschaten. Ik heb begrepen dat ook de schilderijen die gestolen zijn uit het Van Goghmuseum uit een legaat afkomstig zijn. Is de staatssecretaris niet bang dat door de onveilige situatie in musea meer kunst in privébezit blijft?

Staatssecretaris **Van Leeuwen**: Voorzitter. Ik maak mij er grote zorgen over dat in één jaar driemaal spullen uit vooraanstaande musea zijn verdwenen. De heer Dittrich heeft dit al genoemd. De laatste twee diefstallen vonden binnen een week plaats. Dat valt natuurlijk op. Ik vind het onacceptabel dat er zo frequent uit musea wordt gestolen. Er is een spanningsveld tussen het karakter van een publieksvoorziening en het streven naar 100% veiligheid.