

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
19 januari 2004	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/U.04.00225	2030405270
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over de mogelijke vermindering van de treintaxi.

1. Wat is uw mening over het bericht (Algemeen Dagblad, 19 december 2003) dat vanaf 1 april 2004 op minstens 52 van de 110 stations de treintaxi verdwijnt?
1. De treintaxi is een activiteit van Transvision, een dochteronderneming van de NS. Ik kan daar geen invloed op uitoefenen en ik wil dat ook niet, ook al omdat er inmiddels alternatieven beschikbaar zijn.  
De treintaxi is een concept van de NS dat in feite het zogenoemde Collectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV). Net als het CVV is treintaxi vervoer van deur tot deur, maar het CVV kent een bredere invulling. In de afgelopen zes jaar is CVV als vervoersvorm flink gegroeid, als vervanging van of aansluitend op het openbaar vervoer. Naar verwachting zal dit CVV-vervoer nog in omvang toenemen. CVV-systemen kunnen, daar waar de treintaxi verdwijnt en de regionale overheid een alternatief wenselijk acht, de rol van de treintaxi overnemen.
2. Deelt u de zorgen van de Consumentenbond dat veel mensen het openbaar vervoer straks links laten liggen omdat het steeds moeilijker wordt een station of de eindbestemming te bereiken? Kunt u uw antwoord toelichten?

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

2. Neen, die zorgen deel ik niet. In sommige steden is de treintaxi ingebed in het CVV. OV-autoriteiten hebben hiervoor de mogelijkheid. Ik heb er voor gekozen om het CVV een structurele plaats te geven in de openbaar vervoermarkt, juist om de belangen van de reizigers die van CVV gebruik maken op dezelfde wijze te waarborgen als in het reguliere openbaar vervoer. Bijvoorbeeld via de OVReisinformatie is op te zoeken hoe een rit met CVV kan worden volbracht. Met enkele aanpassingen in het Besluit Personenvervoer 2000 aangaande CVV/treintaxi is tevens gewaarborgd dat consumentenorganisaties invloed kunnen uitoefenen op besluiten van decentrale overheden en vervoerders hieromtrent. De voor het CVV/treintaxi-vervoer verantwoordelijke overheid en de vervoerder worden verplicht advies te vragen aan consumentenorganisaties. Zo dient het bestuursorgaan advies te vragen voordat ten behoeve van de aanbesteding een programma van eisen wordt opgesteld en voordat een overeenkomst wordt gewijzigd.
3. Bent u bereid om in overleg te treden met reizigersorganisaties, NS en Transvision om te bekijken welke mogelijkheden er nog zijn om de treintaxi te redden? Zo neen, waarom niet? Zo ja, op welke termijn kunt u ons hier duidelijkheid over verschaffen?
3. Dit ligt vanuit mijn positie niet voor de hand. Het regionale openbaar vervoer is een gedecentraliseerde verantwoordelijkheid. De OV-autoriteiten hebben de beleidsruimte om treintaxi als CVV te subsidiëren of alternatieven aan te bieden. Wel heb ik de OV-autoriteiten gewezen op de mogelijkheid het concept-treintaxi te behouden door treintaxi als een vorm van CVV in te richten en daardoor in aanmerking te komen voor de rijksbijdrage. Een aantal daarvan heeft daar positief op gereageerd. Overigens zijn er op 40 van de 62 stations waar Treintaxi stopt deeltaxi-systemen (CVV) beschikbaar waarmee van en naar het station kan worden gereisd.
4. In hoeverre is ketenmobiliteit onderdeel van de komende concessie tussen het Rijk en de NS?
4. In de concessie is dit geen onderdeel. Het is de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden om dit te organiseren.
5. Wie acht u verantwoordelijk voor goede ketenmobiliteit? Ligt deze verantwoordelijkheid primair bij u of bij de vervoersbedrijven? Kunt u uw antwoord toelichten?
5. De decentrale overheden zijn verantwoordelijk voor de invulling van het openbaar vervoer (inclusief het collectief vraagafhankelijk vervoer) in hun regio. Deze verantwoordelijkheid ligt dus noch primair bij mij noch bij de vervoersbedrijven. De rijks-overheid kan niet veel meer doen dan de decentrale overheden wijzen op een alternatief voor treintaxi in de vorm van collectief vraagafhankelijk vervoer. Verder juich ik het initiatief van de decentrale overheden toe om te komen tot verbetering van de herkenbaarheid en bruikbaarheid van CVV in het belang van de reiziger (ook vanuit andere regio's). Ik heb eind 2002 de decentrale overheden hiervoor twee jaar de tijd gegeven. Wanneer dit in oktober 2004 niet heeft geleid tot een voor de reiziger herkenbare en bruikbare CVV-productformule, zal ik nadere regelgeving overwegen.

6. Erkent u het belang van de treintaxi in de ketenmobiliteit? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen om de treintaxi te redden?
6. Ja, de treintaxi en vergelijkbare vervoervormen zoals CVV spelen een belangrijke rol in de ketenmobiliteit als vervoer van en naar een NS-station. Een sterk punt van treintaxi is dat het een herkenbaar taxiproduct is, want dat stimuleert in de praktijk het gebruik ervan.
- Het Rijk verleent geen aparte subsidie aan de treintaxi. Maar toen in 2002 sommige treintaxi-projecten met opheffing op korte termijn werden bedreigd, heb ik de decentrale overheden –nogmaals - gewezen op de mogelijkheid treintaxi als CVV te behandelen, met alle voor CVV geldende bepalingen. Ik heb de Regeling vervoeropbrengsten rijksbijdrage OV beschikbaar gesteld in het geval dat treintaxi wordt omgezet in een CVV-systeem. Ik zie deze bijdrage zeker als een investering in de ketenmobiliteit. Verder heb ik bepaald dat de omvang van het CVV/treintaxi in het kalenderjaar 2003 zal worden betrokken bij de bepaling van de hoogte van de OV-subsidie in latere jaren. Zo ben ik naar mijn mening optimaal tegemoet gekomen aan de wens om de ontwikkeling van CVV-projecten in de experimentperiode tot en met 2003 te blijven stimuleren.
- Met enkele aanpassingen in het Besluit Personenvervoer 2000 krijgt het CVV/treintaxi een structurele status in de openbaar vervoermarkt. Ook dat vind ik gezien het belang van ketenmobiliteit een belangrijke ontwikkeling.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs