

Vergaderjaar 2008–2009

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 79

BRIEF VAN DE MINISTER EN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT, DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER EN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 oktober 2008

Op 8 september 2008 heeft de heer De Waal het voorstel van de Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) aangeboden. Als alle voorstellen worden uitgevoerd, dan verwacht de Taskforce een reductie van 5% van het aantal autokilometers in de spits en de bijbehorende milieu-uitstoot te kunnen realiseren in deelnemende regio's. De Taskforce heeft de ambitie dit landelijk te versterken door middel van de aanbevelingen van de Stichting van de Arbeid en een verbreding van de aanpak naar andere stedelijke gebieden.

Samen werken aan bereikbaarheid

Zoals de Taskforce aangeeft in zijn brief hebben overheden, werkgevers en werknemers ieder vanuit hun eigen rol een gezamenlijke verantwoordelijkheid en gezamenlijk belang om de bereikbaarheid te verbeteren. Iedereen moet nu tegelijkertijd uit de startblokken komen. Alleen dan kunnen we Nederland bereikbaar houden.

Een van de speerpunten van het kabinet is het besluitvormingsproces rond infrastructuur voor 2010 te halveren (follow up commissie Elverding). Op 2 oktober 2008 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM het Actieplan Sneller en Beter gepresenteerd (Kamerstuk 29 385, nr. 41). Dit actieplan is een routekaart met 22 stappen op weg naar een structurele verbetering van wetgeving, inspraak en ambtelijke en bestuurlijke processen. De routekaart loopt deels parallel aan de korte termijn doelstelling van de minister van Verkeer en Waterstaat om over 30 wegprojecten een besluit te nemen, een spade in de grond te steken en een deel ervan op te leveren.

Tegelijkertijd wordt er geïnvesteerd in het openbaar vervoer per spoor. De kabinetsambitie voor de korte termijn is een reizigersgroei van 5 procent in de trein per jaar. Daartoe wordt komend jaar € 100 mln besteed aan

onder meer extra treinen en het vergroten van het reisgemak door investeringen in de informatievoorziening en het fietsenstallingen op stations. Voor de langere termijn wordt € 4,5 mld ingezet voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Hierdoor wordt het mogelijk om op termijn in de Randstad en op de belangrijkste corridors spoorboekloos te rijden. De Mobiliteitsaanpak die in oktober 2008 aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden bevat een extra impuls om het mobiliteitsstelsel voor de korte, middellange en lange termijn robuust en toekomstvast te maken. In de Mobiliteitsaanpak staan de maatregelen die deze kabinetsperiode en in de periode tot 2020 worden genomen plus een ambitie voor de periode daarna tot 2040.

Kabinet ondersteunt voorstellen Taskforce

Het kabinet wil de Taskforce bedanken voor zijn inzet. De Taskforce heeft zijn werkzaamheden met veel enthousiasme en voortvarendheid opgepakt. Dit geldt in het bijzonder voor de werkgevers en overheden in de regio's Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven-'s-Hertogenbosch, Haaglanden, Rotterdam en Utrecht. Zij hebben de afgelopen maanden concrete afspraken met elkaar gemaakt om de bereikbaarheid in hun regio's te verbeteren en de bijbehorende milieu-uitstoot te verminderen. Ook de Stichting van de Arbeid heeft een bijdrage geleverd door in korte tijd met aanbevelingen op het gebied van mobiliteitsmanagement te komen.

Het kabinet vertrouwt erop dat alle partijen zich ervoor zullen inzetten om de voorstellen van de Taskforce tot een succes te maken zodat de ministeriële regeling op basis van de Wet milieubeheer niet meer nodig is. De Taskforce heeft aangeboden om zich hiervoor te blijven inzetten. Het kabinet maakt graag van dit aanbod gebruik en trekt financiële middelen uit om de Taskforce daarbij te ondersteunen. In de Mobiliteitsaanpak zal dit verder worden toegelicht.

Het kabinet is tevens bereid om met ingang van 1 januari 2009 als extra ondersteuning een aantal fiscale maatregelen te treffen. Zo zal op advies van de Taskforce de verhuiskostenregeling worden geoptimaliseerd en zal de regeling voor de onbelaste vaste reiskostenvergoeding worden verruimd. Tevens zal het ter beschikking stellen van een openbaarvervoerkaart aan iemand met een auto van de zaak die ook voor privédoeleinden ter beschikking staat niet langer consequenties hebben voor de fiscale bijtelling.

Nadere inhoudelijke toelichting

In het vervolg van deze brief wordt de inzet van het kabinet nader toegelicht. Het kabinet reageert eerst in algemene zin op het voorstel van de Taskforce. Daarna gaat het kabinet in op een aantal concrete voorstellen uit de brief van de Taskforce.

Aanleiding

Het kabinet heeft de sociale partners, decentrale overheden en de top van het bedrijfsleven uitgenodigd om de Taskforce Mobiliteitsmanagement op te richten. VNO-NCW en MKB-Nederland hebben in een gezamenlijke brief van 10 juli 2007 positief hierop gereageerd.

In december 2007 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de Taskforce Mobiliteitsmanagement ingesteld. De opdracht van de Taskforce was om voor 1 september 2008 met concrete en niet-vrijblijvende voorstellen te komen om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. De focus van de voorstellen ligt daarbij op mobiliteitsmanagement.

Aanleiding voor de instelling van de Taskforce was onder meer het advies «Mobiliteitsmanagement» van de Sociaal Economische Raad (SER) uit 2006. De SER stelt in zijn advies dat bij het bedrijfsleven een cultuur-omslag vereist is inzake mobiliteitsmanagement. De SER beveelt aan om op regionaal niveau verplichtende afspraken te maken waarbij convenanten als een middel van groot belang worden gezien. Ook het belang van positieve prikkels om werknemers te stimuleren aan mobiliteitsmanagement te doen wordt genoemd. De rijksoverheid dient de kaders te scheppen voor mobiliteitsmanagement en regionale afspraken daarover te ondersteunen.

In de kabinetsreactie op het advies van de SER onderschrijft het kabinet de bovenstaande aanbevelingen. Bovendien benadrukt het kabinet dat het de voorkeur geeft aan voorstellen voor het niet vrijblijvend regelen van mobiliteitsmanagement vanuit het bedrijfsleven zelf. Dit in plaats van verplichtende maatregelen op grond van een ministeriële regeling voor vervoersmanagement naar aanleiding van de motie van der Ham/Dijksma (2004). Deze motie pleit voor een minder vrijblijvende aanpak van vervoermanagement, onder te brengen bij de Wet milieubeheer.

Belang van mobiliteitsmanagement

Een goede bereikbaarheid is van belang voor een goed functionerende economie. De laatste jaren staat de bereikbaarheid in toenemende mate onder druk. De maatschappelijke kosten van de files zijn inmiddels opgelopen tot 3 miljard euro per jaar.¹

Mobiliteitsmanagement biedt kansen om de bereikbaarheid te verbeteren. Er gelden dan ook al verschillende fiscale faciliteiten hiervoor zoals de verhuiskostenregeling en de reisaf trek voor het reizen met openbaar vervoer.

Zoals de Taskforce aangeeft levert mobiliteitsmanagement niet alleen een bijdrage aan de verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn.

Mobiliteitsmanagement is tevens een voorbereiding op een toekomst met de kilometerprijs: het biedt alternatieven voor het gebruik van de auto in de spits en stimuleert dat mensen bewuste mobiliteitskeuzes maken.

Mobiliteitsmanagement speelt bovendien een belangrijke rol als het gaat om het vergroten van de arbeidsparticipatie en de arbeidsproductiviteit. Daarnaast kan mobiliteitsmanagement een belangrijke bijdrage leveren aan een goede combinatie van arbeid en zorg. De gezinsvriendelijkheid van werkgevers, regio's, steden en gemeenten kan hierdoor toenemen en de tijdsdruk voor gezinnen af.

Tot slot is mobiliteitsmanagement van belang voor het verminderen van de milieubelasting door het autoverkeer. Het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, thuis- en telewerken en het houden van video en/of teleconferenties zal naar verwachting leiden tot een daling van de CO₂-uitstoot en het afnemen van de emissies van luchtverontreinigende stoffen.

Uitstel ministeriële regeling

Het voorstel van de Taskforce bevat maatregelen in de sfeer van arbeidsvoorwaarden om bewust reizen, flexibel werken² en dicht bij het werk wonen te bevorderen. Deze zijn gebaseerd op concept-aanbevelingen van de Stichting van de Arbeid. Daarnaast zijn in zes regio's afspraken gemaakt tussen werkgevers en decentrale overheden om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio te verbeteren.

Nu is het de uitdaging om deze voorstellen en afspraken om te zetten in concrete resultaten. Daarvoor is het van belang dat de concept-aanbeveling van de Stichting snel wordt vastgesteld zodat de sociale partners daarmee aan de slag kunnen gaan. Dit uiteraard in aanvulling op

¹ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbalans 2008, Congestie in perspectief, 2008.

² Flexibel werken wordt ook wel aangeduid als telewerken, thuiswerken en E-werken. Deze werkvormen kenmerken zich door de mogelijkheid om tijd- en plaatsafhankelijk te werken.

de eigen inspanningen van het kabinet om de congestie te verminderen. Als het gaat om de regionale convenanten dan is het van belang om in de zes regio's achterblijvers mee te krijgen en de aanpak van de Taskforce verder uit te rollen naar andere stedelijke gebieden.

Het kabinet heeft er vertrouwen in dat dit gaat lukken en dat alle partijen zich ervoor zullen inzetten om de voorstellen van de Taskforce tot een succes te maken. De ministeriële regeling op basis van de Wet milieubeheer is dan niet meer nodig. Medio 2010 als de eerste monitoringsresultaten beschikbaar zijn, verwacht het kabinet daar meer inzicht in te hebben. De Taskforce heeft hiertoe in samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een programma voor monitoring en evaluatie opgesteld.

Voorstellen Taskforce

Arbeidsvoorwaarden

Als het gaat om arbeidsvoorwaarden noemt de Taskforce drie prioritaire thema's: bewust reizen, flexibel werken en dichterbij het werk wonen.

Bewust reizen

De Taskforce ziet een belangrijke rol voor een persoonlijk mobiliteitsbudget om bewust reizen te bevorderen. Om de toepassing van persoonlijke mobiliteitsbudgetten te stimuleren, verzoekt de Taskforce het kabinet zodanige fiscale faciliteiten te creëren dat de werknemer voor het woon-werkverkeer een vaste onbelaste vergoeding ontvangt die niet beïnvloed wordt door zijn mobiliteitskeuze. Ook als de reis niet wordt gemaakt dient de onbelaste vergoeding te worden gehandhaafd. Zo ontstaat tevens een financiële prikkel voor telewerken. De regeling dient maximaal flexibel te worden toegepast zodat een werknemer elke dag opnieuw zijn afweging kan maken.

Het kabinet is het met de Taskforce eens dat het persoonlijk mobiliteitsbudget kansen biedt als het gaat om het maken van bewuste mobiliteitskeuzes. Het is in dit verband goed te vermelden dat de huidige fiscale behandeling van reiskostenvergoedingen al ruimte biedt voor de wensen van de Taskforce. De dagelijkse maximale onbelaste reiskostenvergoeding is slechts afhankelijk van de woon-werkafstand. Hierdoor ontstaat een mobiliteitsbudget dat onafhankelijk is van de mobiliteitskeuze. In 2007 zijn de mogelijkheden voor vaste reiskostenvergoedingen verruimd, waardoor ook een onbelaste reiskostenvergoeding op thuiswerkdagen mogelijk is. Volgens de huidige regeling is dit mogelijk indien de werknemer op minimaal 70% van het aantal werkdagen naar zijn vaste arbeidsplaats reist. Het kabinet is bereid aan het voorstel van de Taskforce tegemoet te komen door het percentage van 70% te verlagen naar 60%. Hierdoor wordt het voor werknemers mogelijk tot twee hele dagen per week thuis te werken met behoud van de onbelaste reiskostenvergoeding. Voor deeltijdwerkers kan de regeling naar rato worden toegepast. Het budget dat hier voor nodig is, is gevonden door de verhuiskostenregeling op advies van de Taskforce te optimaliseren. Omdat de regeling voor vaste reiskostenvergoedingen nog geen grote bekendheid geniet, kan de Taskforce een belangrijke rol spelen in de communicatie over deze regeling, zodat deze regeling door een groter aantal werkgevers toegepast gaat worden.

De Taskforce heeft een aantal grote werkgevers bereid gevonden om pilots te houden met het persoonlijk mobiliteitsbudget. Met deze pilots verkent de Taskforce verschillende manieren om het persoonlijk mobiliteitsbudget in te zetten en aantrekkelijk te maken. Daarbij kan onder

meer gedacht worden aan het verminderen van de administratieve lasten. Het kabinet ziet de uitkomsten van deze pilots met belangstelling tegemoet.

In het kader van het mobiliteitsbudget vraagt de Taskforce het kabinet naar de mogelijke fiscale consequenties van de combinatie van een lease-auto met een openbaarvervoerkaart en over de mogelijkheden de parkeerkosten van het parkeren van een lease-auto bij P+R-terreinen te vergoeden.

Het kabinet vindt dat het ter beschikking stellen van een openbaarvervoerkaart aan iemand met een auto van de zaak die ook voor privédoeleinden ter beschikking staat niet langer consequenties mag hebben voor de fiscale bijtelling. De Belastingdienst zal werkgevers hier op korte termijn over informeren. Ook kunnen de parkeerkosten van het parkeren van een leaseauto bij P+R-terreinen onbelast vergoed worden aan de werknemer.

Flexibel werken

De Taskforce noemt in navolging van de Stichting van de Arbeid een aantal kansrijke oplossingsrichtingen op het gebied van mobiliteitsmanagement en een scala aan mogelijke maatregelen waaronder het stimuleren van anders of op andere tijden reizen, het optimaal benutten van mogelijkheden tot telewerken, het anders indelen van werkpatronen, het stimuleren van pilots en het koppelen van arbeidstijdenmanagement aan mobiliteitsmanagement waardoor het mogelijk wordt om werktijden te spreiden en werk en privé beter te combineren.

De Taskforce geeft aan dat sociale partners deze onderwerpen actief zullen inbrengen in de arbeidsvoorwaarden/CAO-overleggen als de conceptaanbeveling van de Stichting van de Arbeid definitief is geworden. De Taskforce wil dit ondersteunen met diverse acties op het gebied van communicatie en verwacht een stimulerende werking van de eerder genoemde persoonlijke mobiliteitsbudgetten.

Het kabinet onderschrijft het belang van mobiliteitsmanagement en is dan ook verheugd dat de sociale partners hebben afgesproken om dit thema op de agenda te zetten bij de arbeidsvoorwaarden/CAO-overleggen om tot concrete afspraken te komen.

De Taskforce geeft het kabinet in overweging om eventuele belemmeringen voor telewerken weg te nemen. De Taskforce doelt specifiek op de eisen voor de fiscale telewerkregeling en het zelfstandigheids criterium voor de fiscale werkruimteregeling.

De Taskforce zou graag zien dat de eis voor de telewerkregeling dat de werknemer minimaal één hele dag per week thuis moet werken om in aanmerking te komen voor een vergoeding voor de inrichting van een werkplek, vervangen wordt door een eis waarbij de werknemer minimaal acht uur verdeeld over de week thuis moet werken. Het kabinet staat positief tegenover de wens van de Taskforce om telewerken aantrekkelijker maken en ziet hiertoe mogelijkheden in het persoonlijk mobiliteitsbudget. Door de eis dat de werknemer op minimaal 70% van het aantal werkdagen naar zijn vaste arbeidsplaats moet reizen te verlagen naar 60%, maakt het kabinet het mogelijk dat een werknemer tot twee hele dagen per week kan thuiswerken met behoud van de onbelaste reiskostenvergoeding. Hiervan wordt een stimulerende werking verwacht op telewerken. Met het laten vervallen van het zelfstandigheids criterium voor de werkruimteregeling zou een einde gemaakt worden aan de in 2005 ingevoerde eenduidige fiscale behandeling van de werkruimte voor ondernemers, resultaatgenieters, DGA's en werknemers in loondienst. Het kabinet wil geen afstand doen van deze eenduidige behandeling. Met het terugdraaien van het zelfstandigheids criterium zou bovendien voor de

Belastingdienst opnieuw de situatie ontstaan dat niet te controleren valt of een deel van een woning voldoende zakelijk wordt gebruikt om in aanmerking te komen voor de werkruimteregeling. Daar komt bij dat het kabinet deze maatregel niet effectief acht, omdat deze maatregel enkel van belang is voor de zeer kleine groep werknemers die minimaal 70% van hun inkomen in of vanuit de werkruimte thuis behalen.

Volgens de Taskforce is een spreiding van werktijden en openingstijden van belang om flexibel werken tot een succes te maken. Ook de spreiding van schooltijden biedt volgens de Taskforce mogelijkheden. De Taskforce wil een conferentie organiseren om deze thema's verder te verkennen en daarbij de samenwerking zoeken met de Taskforce DeeltijdPlus, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het programmaministerie voor Jeugd en Gezin.

Het kabinet juicht dit initiatief toe en stelt zich voor dat de genoemde thema's zijn in te passen in de door de minister van Jeugd en Gezin in samenwerking met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aangekondigde conferentie voor gezinsvriendelijke werkgevers in het voorjaar van 2009.

Ook komt flexibiliteit van arbeidstijd en -plaats aan de orde in dit najaar onder verantwoordelijkheid van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid te verschijnen verkennende kabinetsnotitie over de flexibilisering van verlofregelingen en arbeidstijden.

Dichter bij het werk wonen

De Taskforce constateert dat het grootste gedeelte van het woon-werkverkeer wordt veroorzaakt door mensen die op meer dan 25 kilometer van hun werk wonen. Hier liggen volgens de Taskforce kansen om het aantal autokilometers in de spits te verminderen.

Werkgevers en werknemers zouden moeten afspreken om voor dat soort verhuizingen grotere kostenvergoedingen aan werknemers te verstrekken.

De Taskforce stelt dan ook voor de huidige fiscale verhuiskostenregeling zodanig aan te passen dat het mogelijk is om aan mensen die op meer dan 25 kilometer van hun werk wonen en die dichterbij het werk verhuizen een grotere onbelaste kostenvergoeding toe te kennen.

Het kabinet staat positief tegenover het voorstel van de Taskforce en is bereid de huidige fiscale verhuiskostenregeling te optimaliseren door deze meer te richten op de meest relevante verhuizingen zodat mensen die dat willen en die dat past in de gelegenheid kunnen worden gesteld om van een dergelijke vergoeding gebruik te maken. De financiële stimulans om te verhuizen kan vergroot worden voor werknemers die op meer dan 25 kilometer van hun werk wonen. Ook voor andere werknemers die verhuizen om een zakelijke reden kan die stimulans vergroot worden. Tegelijk kan de onbelaste verhuiskostenvergoeding afgeschaft worden voor werknemers die op minder dan 25 kilometer van het werk wonen indien zij verhuizen vanwege een niet zakelijke reden.

De Taskforce wil tevens een aantal proeven doen om via de matching van vacatures en het ruilen van banen de woon-werkafstand te verkleinen. Het kabinet ziet de resultaten van deze proeven met belangstelling tegemoet.

Regionale convenanten

De inspanningen van de zes voorbeeldregio's zijn een belangrijk onderdeel van het voorstel van de Taskforce. In alle voorbeeldregio's hebben werkgevers en decentrale overheden zich gecommitteerd aan een bereikbaarheidsdoelstelling in de vorm van een convenant. Na de zes voorbeeldregio's wil de Taskforce ook tot afspraken komen tussen werkge-

vers en decentrale overheden om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren in andere stedelijke gebieden.

Om ervoor te zorgen dat de voorstellen van de Taskforce navolging krijgen, zet de Taskforce in op een breed communicatietraject. Door werkgevers en werknemers te informeren over de mogelijkheden en kansen op het gebied van mobiliteitsmanagement verwacht de Taskforce dat meer mensen zich bij de initiatieven van de Taskforce zullen aansluiten. Parallel daaraan zullen sociale partners, als de aanbeveling van de Stichting van de Arbeid is vastgesteld, hun onderhandelaars van alle informatie voorzien die nodig is om mobiliteitsmanagement te agenderen op de arbeidsvoorwaarden/CAO-overleggen en tot concrete afspraken daarover te komen.

De Taskforce doet een beroep op het kabinet voor financiële ondersteuning van de genoemde activiteiten en vraagt tevens om een verbreding van de aanpak van de mobiliteitsprojecten van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) naar andere stedelijke gebieden. Dit is volgens de Taskforce voor veel regio's een extra stimulans om met mobiliteitsmanagement aan de slag te gaan.

Voor de mobiliteitsprojecten van ABvM is € 100 mln beschikbaar voor de zes voorbeeldregio's. Regio's die een Taskforce convenant hebben afgesloten kunnen in aanmerking komen voor een bijdrage uit dit budget voor twee soorten projecten: proeven met prijsprikkels en proeven met «value added services». Deze projecten zijn er onder andere op gericht om vooruitlopend op de invoering van de kilometerprijs de bereikbaarheid rondom de grote steden te verbeteren en werken in die zin versterkend op de initiatieven van de Taskforce Mobiliteitsmanagement.

Op basis van de voorliggende regionale convenanten kunnen, mits de aanbevelingen van het expertteam van de Taskforce worden opgevolgd, de mobiliteitsprojecten ABvM nu verder worden uitgewerkt en kunnen afspraken tussen rijk en regio worden gemaakt. Deze afspraken worden vastgelegd in een uitvoeringsconvenant per mobiliteitsproject ABvM. Het streven is om de eerste uitvoeringsconvenanten nog dit jaar te tekenen zodat de projecten begin 2009 operabel zijn.

Het kabinet wil de Taskforce graag ondersteunen bij de uitvoering van zijn voorstellen en de totstandkoming van nieuwe regionale convenanten en komt daarop terug in de Mobiliteitsaanpak. In het kader van het Actieplan Spoor stelt het kabinet 12 mln beschikbaar voor het doorlichten van mobiliteitsbeleid van circa 1000 werkgevers, het verlenen van individuele reisadviezen aan ongeveer 100 000 werknemers en pilots met een andere dagindeling.

Voorbeeldfunctie Rijk

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) heeft namens de sector Rijk het Taskforce convenant in de regio Haaglanden ondertekend. Daarin geeft BZK aan welke acties het Rijk nu al onderneemt op het gebied van mobiliteitsmanagement. Alle werknemers van het Rijk kunnen bijvoorbeeld van hun werkgever een openbaar vervoer kaart krijgen voor het woon-werkverkeer. Verder is op 1 juli 2008 een nieuwe regeling¹ voor het woon-werkverkeer voor rijkspersoneel in werking getreden waardoor een betere balans ontstaat tussen vergoedingen voor het gebruik van openbaar en fiets enerzijds en vergoedingen voor auto-gebruik anderzijds.

In het convenant kondigt BZK tevens aan dat de sector Rijk de komende maanden aanvullende acties op het gebied van mobiliteitsmanagement zal formuleren. Er lijken vooral mogelijkheden te zijn om telewerken en flexibele werktijden te vergroten, het openbaar vervoer gebruik door het rijkspersoneel is immers al erg hoog.

¹ Circulaire Nieuwe voorziening voor het woon- werkverkeer, 2008.

Ook in andere regio's zijn rijksdiensten soms convenantpartij, bijvoorbeeld in Arnhem-Nijmegen waar Rijkswaterstaat als regionale werkgever het convenant mede ondertekent.

Vervolg

Het voorstel van de Taskforce bevat goede initiatieven die navolging verdienen. Het kabinet zal samen met de partijen vertegenwoordigd in de Taskforce dan ook de uitvoering hiervan voortvarend ter hand nemen. Gezien het belang van het voorstel wil het kabinet graag nadere afspraken hierover maken tijdens een eerstvolgend overleg.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga- Heringa

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer

De staatssecretaris van Financiën,
J. C. de Jager