

Vergaderjaar 2008–2009

31 521

Taxibeleid

Nr. 23

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2009

Het kabinet zet zich in om de kwaliteit van het straattaxivervoer te verbeteren. De straattaxi moet in het hele land de reiziger een prima vorm van vervoer bieden, met als kernwoorden: betrouwbaar en betaalbaar. Het is een zaak van het Rijk, van gemeenten en van de branche om gezamenlijk dat doel te bereiken.

In deze brief schets ik hoe we dat aanpakken met een uitwerking van de Toekomstvisie Taxi (Kamerstuk 31 521, nr. 1) voor het straattaxivervoer, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg met de Tweede Kamer op 31 maart 2009 (Kamerstuk 31 521, nr. 19). Over de resultaten van de uitwerking voor contractvervoer bericht ik u afzonderlijk.

Wie op straat in een taxi wil stappen, moet er op kunnen rekenen dat de chauffeur zijn vak verstaat, geen rit weigert en dat de prijs die berekend wordt, klopt met de afgesproken regels. Als dat het geval is, dan is sprake van een betrouwbare taxirit. Voor betaalbaarheid is concurrentie op prijs belangrijk, maar blijven maximum tarieven nodig. Eenvoudig gezegd is dat de basiskwaliteit waaraan elke taxi moet voldoen. Een groot gedeelte van de taximarkt levert deze basiskwaliteit. Dit blijkt bijvoorbeeld uit mystery shopper onderzoek en uit de recente consultatieronden die in het kader van deze taxivisie met een aantal gemeenten zijn gehouden. Maar er zijn nog hardnekkige problemen, vooral in de grote steden. De basiskwaliteit wordt dan niet geleverd. Te vaak is er sprake van onbehoorlijk gedrag ten opzichte van reizigers. Om de gewenste basiskwaliteit landelijk te bereiken, zijn dus nog inspanningen vereist.

Alle partijen die hierbij een rol spelen, zijn betrokken bij deze uitwerking van de Toekomstvisie taxi. KNV Taxi, ROVER, vakbonden, gemeenten en het Rijk hebben intensief samengewerkt om de positie van de straattaxi in de vervoersketen te versterken. Dat heeft geleid tot een samenhangend pakket aan maatregelen waarmee het Rijk, gemeenten en de taxibranche naast en met elkaar kunnen sturen op kwaliteit. Eén enkele maatregel zal

weinig teweegbrengen, het gaat juist om een samenhangend pakket van maatregelen met inzet van alle betrokkenen. Rijk, gemeenten en de taxi-branche spelen in de uitvoering en handhaving een onderling ondersteunende rol.

In deze brief licht ik achtereenvolgens de uitgangspunten, de maatregelen en het vervolgtraject nader toe.

Uitgangspunten

Indeling markt

Zoals blijkt uit het in juni 2008 verschenen rapport «Toekomst voor de taxi» van de Taskforce Taxi wordt de straattaximarkt gekenmerkt door:

- concentratie van problemen op specifieke deelmarkten, met name de opstapmarkt in de grote(re) steden;
- onvoldoende werking van het reputatiemechanisme in deze deelmarkten.

De straattaximarkt (4500 bedrijven, 7000 voertuigen) is in te delen in de beltaxi en de zogenoemde opstaptaxi. Voor de beltaxi is sprake van een essentiële wisselwerking tussen de chauffeur/ondernemer en de klant: de klant kiest bewust voor een bepaald bedrijf. Bij het instappen op een standplaats en/of het aanhouden van een taxi op straat (de zogenoemde opstapmarkt) is er voor de consument nu niet veel te kiezen. Alle taxi's lijken op elkaar en er bestaat voor de chauffeurs/ondernemers geen prikkel om zich te onderscheiden en een goede reputatie te ontwikkelen. De maatregelen in deze brief zijn erop gericht deze prikkels in te bouwen.

Rolverdeling

Het Rijk, de gemeenten en de taxibranche krijgen elk hun eigen rol, waarbij ze elkaar aanvullen en versterken als het gaat om de belangen van de consument en de sector. De drie partijen leveren ook ieder een eigen bijdrage aan de handhaving van de maatregelen. Ook door gericht toezicht valt winst te boeken.

De rolverdeling ziet er als volgt uit:

- Het Rijk stelt de kaders en faciliteert. Het gaat daarbij om onverkorte toepassing van een robuust basisregime van regels over onder meer de chauffeurspas, ondernemersvergunning, tarieven, eisen aan taxi's en rij- en rusttijden. Nieuw element is de invoering van een vervoerplicht. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) houdt toezicht op de naleving van dit basisregime. Daarbij zet de IVW in op vernieuwend, efficiënt en effectief toezicht, zoals digitale inspecties. Deze mogelijkheden worden nog vergroot bij invoering van de boordcomputer. Hierdoor kan met minder inzet van mensen toch meer bereikt worden. IVW blijft uiteraard ook toezicht op straat houden.
- Gemeenten krijgen de bevoegdheid om plaatselijke problemen met daarop toegesneden oplossingen aan te pakken, door de mogelijkheid groepsvorming af te dwingen en gericht kwaliteitseisen te stellen. De gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor het toezicht daarop en kunnen handhavend optreden met bijbehorende sanctiemogelijkheden.
- De taxibranche neemt haar verantwoordelijkheid op het gebied van vakbekwaamheid van chauffeurs in loondienst, groepsvorming en de afwikkeling van klachten, met een onafhankelijke instantie voor geschillen als sluitstuk. De branche stelt groepsreglementen op, controleert en legt waar nodig (privaatrechtelijke) sancties op. Versterking van zelfregulering door de taxibranche gaat hier gepaard met vergroting van de aanspreekbaarheid van de ondernemer.

Uitwerking maatregelenpakket

Gemeentelijke bevoegdheden en groepsvorming

Alle betrokken partijen vinden dat gemeenten meer greep moeten krijgen op de opstapmarkt. Dat kan door het recht op toegang tot de opstapmarkt afhankelijk te stellen van groepsvorming van taxichauffeurs in samenwerkingsverbanden. Groepsvorming is een prikkel voor chauffeurs om de goede naam van de groep hoog te houden en elkaar daarop aan te spreken. Groepsvorming is daarom een middel dat concurrentie op prijs en kwaliteit kan ondersteunen via het reputatiemechanisme. Een groep kan zich onderscheiden om zo klanten aan zich te binden.

Om dit mogelijk te maken wordt door een wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) gemeenten een wettelijke bevoegdheid geboden voor groepsvorming als toelatingseis tot de opstapmarkt. Het gaat dan om het toelaten van opstaptaxi's voor het gehele gemeentelijke grondgebied of delen daarvan. Bij brief van 19 januari 2009 (Vergaderjaar 2008–2009, 31 521, nr. 3) heb ik uw Kamer het juridisch advies toegestuurd over de haalbaarheid van (verplichte) groepsvorming. Hieruit blijkt dat landelijke verplichte groepsvorming niet mogelijk is, maar dat op gemeentelijk niveau hiervoor wel eisen kunnen worden gesteld in relatie tot de gemeentelijke problematiek.

De wetwijziging, waarmee groepsvorming als toelatingseis tot de opstapmarkt mogelijk wordt gemaakt, zal op het volgende neerkomen. De gemeente bepaalt, afhankelijk van de totale omvang van de plaatselijke straattaximarkt de minimale omvang van de groep. Het is ook aan de gemeente om de geografische grenzen voor de groepsvorming te bepalen. Het kan bijvoorbeeld de gehele gemeente betreffen of een deel daarvan, zoals het centrum of de binnenring.

Overigens kunnen chauffeurs die geen deel uitmaken van een groep wel klanten afzetten in een gemeente waar groepsvorming als eis geldt. Iedere taxichauffeur (ook van buiten de desbetreffende gemeente) heeft de mogelijkheid tot een groep toe te treden of het initiatief te nemen om een groep te vormen. Voor chauffeurs die dat niet willen, blijft er de belmarkt en het contractvervoer. Dat is een aanzienlijk deel van de markt: 55 procent in de grote steden en 90 procent in de rest van het land.

Als een gemeente kiest voor groepsvorming dan gelden daarvoor een aantal landelijke basiseisen. Zo zullen op grond van de Wp2000 regels worden gesteld voor de organisatie van de groep (het bestuur, het reglement, de zelfregulering en interne sancties). Ook worden regels gesteld over de herkenbaarheid van taxi's die onder groepsvorming vallen (voeren van een daklicht) en de traceerbaarheid (zichtbaarheid chauffeurspas, registratienummer auto). Dit landelijke kader zorgt voor uniformiteit van toepassing van de groepsvorming, waardoor het voor reizigers duidelijk is wat van groepsvorming verwacht mag worden.

Vanzelfsprekend moeten alle taxi's en chauffeurs voldoen aan de landelijke kwaliteitseisen die aan taxi's gesteld worden. Hierbij doel ik op de klachtenregeling, de vakbekwaamheidseisen en dergelijke. Daarenboven staat het gemeenten vrij om aanvullende kwaliteitseisen te stellen. Voorbeelden daarvan zijn de kennis van het stratennetwerk in de eigen gemeenten en kennis van het lokale openbaar vervoer. Deze kwaliteitseisen kunnen door de gemeente gekoppeld worden aan de groepsvorming, maar als een gemeente niet kiest voor groepsvorming kan zij deze kwaliteitseisen ook als een algemene voorwaarde opleggen. Ook hiervoor is een wijziging van de Wp2000 nodig.

Vergunningverlening gaat gepaard met handhaving. Gemeenten mogen leges heffen voor de kosten die gepaard gaan met de vergunning-

verlening waarmee een groep toestemming krijgt om gebruik te maken van de desbetreffende delen van de opstapmarkt. De financiële consequenties krijgen aandacht in het implementatietraject. In samenwerking met gemeenten zal ik handreikingen ontwikkelen, zoals een – eenvoudig te implementeren – modelverordening. Daarenboven maak ik de handhaving ook eenvoudiger door gemeenten inzicht te geven in de prestaties van taxi-ondernemingen via een verbeterd landelijk klachtenregistratie- en afhandelingsysteem. Op dit punt kom ik hieronder nog terug.

Voorbeeld: een grote gemeente kan besluiten dat alleen taxichauffeurs die lid zijn van een groep toegang krijgen tot de binnenring van de stad. Groepen moeten een bestuur hebben ingesteld dat via zelfregulering de mogelijkheid heeft om toezicht te houden op de eigen groep waarbij privaatrechtelijke sancties mogelijk zijn. Naast deze organisatie-eis moeten auto's een daklicht hebben en een traceerbaar nummer van de auto moet zichtbaar zijn. Met deze herkenbare en traceerbare kenmerken wordt het indienen van een klacht door een reiziger en/of het handhaven van de groepsvorming door gemeenten gemakkelijker. Het blijft voor afzonderlijke groepen mogelijk om zich te onderscheiden door de auto herkenbaar van logo's te voorzien of van bepaalde kleuren. Een klant die goede ervaringen heeft met bijvoorbeeld een bedrijf dat zijn auto's heeft voorzien van een bepaald logo zal dan eerder voor die auto kiezen. Het reputatiemechanisme krijgt dan op die manier vorm.

Klachten en geschillen

Na overleg met de branche, consumentenvertegenwoordigers en gemeenten kies ik voor een andere opzet van de klachtenorganisatie. Ik wil dat er een goed en systematisch functionerend landelijk klachtenmeldpunt komt. KNV Taxi doet een voorstel voor een meldpunt, in nauw overleg met de reizigerorganisaties en gemeenten. Dit meldpunt wordt onafhankelijk van KNV Taxi gepositioneerd en geldt ook voor niet KNV-leden.

Bij dit landelijke klachtenmeldpunt kunnen reizigers hun klachten indienen. Een herkenbaar telefoonnummer, emailadres en website zijn voor de toegankelijkheid van het meldpunt van belang. De klachten worden doorgestuurd naar de desbetreffende ondernemer. De ondernemer moet daarop reageren. Het meldpunt ziet daarop toe. Is de klant tevreden met de reactie, dan is daarmee de klacht afgehandeld. Als dat niet het geval is, dan kan de klacht door het meldpunt op verzoek van de klant worden voorgelegd aan de geschillencommissie die een bindende uitspraak doet.

Gemeenten krijgen inzage in de klachtenregistratie waar het hun eigen kwaliteitsbeleid betreft. Zo kunnen gemeenten gemakkelijker toezicht houden op bijvoorbeeld de groepsvorming en de kwaliteitseisen die zij daarbij hebben gesteld.

Ook de IVW krijgt informatie over de omvang en afwikkeling van de klachten. De inspectie zal controleren of de informatie over het klachtenmeldpunt zichtbaar is in de auto alsook de traceerbaarheidsinformatie zoals gegevens over de chauffeur en de onderneming. Tenslotte zal de inspectie het nu al verplichte lidmaatschap van een geschillencommissie gericht controleren.

Toelichting: het landelijke klachtenmeldpunt moet gaan bijdragen aan het reputatiemechanisme van de straattaximarkt. Door het nieuwe klachtenmeldpunt kunnen klanten dadelijk gemakkelijker een klacht indienen en wordt de afhandeling van de klacht «gevolgd» tot een aanvaardbare uitkomst is gevonden. Klanten komen daarmee in een sterkere positie te staan dan nu het geval is. Gemeenten kunnen in hun kwaliteitseisen een bepaald streefniveau van klachtafhandeling opnemen van taxi's die tot de opstapmarkt in hun gemeente worden toegelaten. Het landelijk klachtenmeldpunt informeert

gemeenten of aan dat niveau wordt voldaan. Tenslotte levert het klachtenmeldpunt informatie voor de IVW op waarmee zij gericht kan controleren op de landelijke basis-kwaliteitseisen die worden gesteld.

Vakbekwaamheid taxichauffeur

Een goede taxichauffeur verstaat zijn vak. De chauffeur moet daarom voldoen aan vakbekwaamheidseisen met name op het gebied van rijvaardigheid, klantgerichtheid, stratenkennis. Met de sociale partners in de taxibranche en consumentenorganisaties ben ik van mening dat werkgevers belang hebben bij goed opgeleide werknemers. Daarom wil ik de werkgevers medeverantwoordelijk maken voor de vakbekwaamheid van hun taxichauffeurs. Taxichauffeurs in dienstverband (onder de werking van de CAO) kunnen dan vrijgesteld worden van het nu wettelijk vereiste rijksgetuigschrift vakbekwaamheid. Deze vrijstelling betekent niet dat werkgevers in de taxibranche de vrije hand krijgen. Ik stel een aantal randvoorwaarden.

Chauffeurs in loondienst vallen onder de CAO-Taxi die algemeen verbindend is verklaard. Dit betekent dat iedere werkgever in de branche verplicht is zich aan deze CAO te houden en daarop ook gecontroleerd wordt door het Sociaal Fonds Taxi (SFT). De CAO moet een stevige opleidingsparagraaf bevatten, met heldere opleidingseisen die gelijkwaardig zijn aan relevante onderdelen van het rijksgetuigschrift. De sociale partners ontwikkelen op dit moment een zogenoemde scholingsstructuur, met afspraken over opleidingseisen, bijscholing en toetsing. Dit arrangement moet worden toegevoegd aan de CAO-Taxi. SFT zal ook systematisch moeten controleren of aan de opleidingsparagraaf in de CAO wordt voldaan. SFT heeft de mogelijkheid privaatrechtelijke boetes op te leggen als een werkgever de afspraken niet nakomt. Alleen als naar mijn oordeel aan deze randvoorwaarden is voldaan, zal ik dit alternatief erkennen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op basis van periodieke rapportages van het SFT. Als nadien mocht blijken dat niet wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden, kan ik besluiten om de vrijstelling in te trekken. Deze erkenningsystematiek vergt aanpassing van de regelgeving.

Ondernemersvergunning

De huidige ondernemersvergunning omvat vakbekwaamheidseisen en betrouwbaarheidseisen. Omdat de kwaliteit van het taxivervoer wordt bepaald door de chauffeur en niet door de ondernemersbekwaamheid zal ik dat onderdeel van de ondernemersvergunning afschaffen. Hiermee vervalt een belangrijke administratieve last voor ondernemers. Ik handhaaf de ondernemersvergunning wel waar het gaat om de betrouwbaarheidseisen. De vergunning is een belangrijk instrument om in geval van crimineel gedrag de toegang van een ondernemer tot de taximarkt te weigeren. De wet BIBOB biedt de IVW als vergunningverlenende instantie hiervoor de mogelijkheden indien door de minister van Justitie geen verklaring omtrent het gedrag (VOG) wordt afgegeven. De minister van Justitie zet er overigens, in overleg met het Openbaar Ministerie, op in om dit jaar te regelen dat de IVW regelmatig wordt geïnformeerd als een eenmaal afgegeven VOG moet worden ingetrokken omdat er nieuwe criminele feiten zijn.

De ondernemersvergunning heeft daarnaast een nuttige registerfunctie. De vergunning wordt gecontroleerd bij een verzoek tot het verstrekken van de taxivergunning (blauwe nummerplaten) en bij verzoeken tot teruggave van de Belasting Personenauto en Motorrijwielen.

Rij- en rusttijden

Alle betrokken partijen, werkgevers én werknemers, willen de rij- en rusttijdregeling in de vorm van het Arbeidstijdenbesluit-vervoer (Atb-v) voor taxi in stand houden. Ik onderschrijf deze keuze, ook al is er uit extern onderzoek geen harde relatie naar voren gekomen met verkeersveiligheid. De keuze voor het Atb-v is een praktische en heeft te maken met de specifieke opbouw van de taximarkt. Afschaffing van het Atb-v zou namelijk betekenen dat de algemene Arbeidstijdenwet van toepassing wordt op de taxisector. Deze zou alleen gelden voor werknemers en niet voor zelfstandigen zonder personeel (zzp-ers), die juist dominant zijn in de straattaximarkt. Het Atb-v zorgt voor een gelijk speelveld: via de arbeidstijden kan geen concurrentie plaatsvinden. Uit het onderzoek blijkt dat werknemers en werkgevers wel verbeterpunten in het Atb-v signaleren, zoals bijvoorbeeld de pauzeregeling. Overigens wordt een belangrijk deel van die verbeterpunten al geregeld door de recente wijziging van de beleidsregel boetebeleid van de IVW. Ik zal met betrokken partijen bezien of na invoering van deze nieuwe beleidsregel nog verdere aanpassingen nodig zijn. Ik informeer uw Kamer dit najaar over de uitkomsten daarvan.

Vervoerplicht

Het is ongewenst en pijnlijk voor de reiziger als taxichauffeurs ritten weigeren. De branchevereniging KNV heeft in samenspraak met de Consumentenbond al in de algemene vervoersvoorwaarden opgenomen dat het niet mogelijk is ritten te weigeren zonder dwingende reden. Ter versterking van de bestaande civielrechtelijke vervoerplicht, wil ik een publiekrechtelijke vervoerplicht in de regelgeving opnemen. Die plicht komt erop neer dat chauffeurs die op door de gemeente aan te wijzen standplaatsen hun diensten aanbieden, een klant moeten accepteren, dus ook als het gaat om een korte rit. Er zijn wel uitzonderingen op de vervoerplicht, bijvoorbeeld als er sprake is van agressieve passagiers, of als de chauffeur moet voldoen aan rij- en rusttijden. De IVW ziet bij standplaatsen toe op naleving van de vervoerplicht en legt sancties op bij overtreding.

Tarieven

In 2006 heeft de toenmalige Tweede Kamer unaniem besloten tot de huidige tariefstructuur. Zoals beloofd bij de invoering op 1 februari 2008 is die tariefstructuur recent geëvalueerd. Beoogde doelen bij de invoering waren: transparantie ten aanzien van de ritprijs, keuzevrijheid voor de klant en een toename van het gebruik van de taxi. Uit de evaluatie blijkt dat om deze doelen te bereiken verdere verbeteringen nodig zijn.

Naast de evaluatie heb ik met de branche afgesproken om het door KNV Taxi voorgestelde dubbel(tarief)systeem te vergelijken met de huidige tariefstructuur. In dit dubbelsysteem is ook de tijdsduur van de rit van invloed op de prijs. De ritprijs bestaat dan uit drie componenten: een opstaptarief, de afstand x kilometertarief en de tijdsduur van de rit x het tijdtarief.

Vergelijking van het huidige tariefsysteem met het dubbeltariefsysteem heeft duidelijk gemaakt dat het dubbelsysteem kan voldoen aan de bovengenoemde doelstellingen. Hieraan zijn wel twee voorwaarden verbonden. Ten eerste dat de klant na iedere taxirit een geprinte bon krijgt, waarop de gereden afstand, de tijdsduur van de rit en informatie over de chauffeur en de taxi zijn vastgelegd. Tweede voorwaarde voor invoering van het dubbelsysteem is ook dat het voor de klant gemiddeld niet duurder wordt. Daar waar zich congestie voordoet, wordt de prijs hoger, daar waar

congestie zich niet voordoet, wordt de prijs lager. De gemiddelde prijs mag echter niet hoger worden.

Indien aan beide voorwaarden kan worden voldaan, zal ik in overleg met de branche en de consumentenorganisaties de overgang naar het nieuwe systeem regelen. Daarvoor is aanpassing van de regelgeving nodig alsook een goede voorlichtingscampagne gericht op zowel consumenten als ondernemers.

Overigens blijft het mogelijk dat klant en chauffeur een vaste prijs afspreken. Mocht achteraf blijken dat de prijs volgens de meter lager is dan de afgesproken prijs, dan geldt voor de klant die laagste prijs. Voor direct aan taxivervoer gerelateerde handelingen zoals het vervoeren van bagage, mogen in de beoogde nieuwe structuur geen aanvullende tarieven worden gevraagd, zoals nu wel het geval is.

Nieuwe vervoersvormen en -diensten

De afgelopen jaren zijn er op de markt nieuwe vervoersvormen bijgekomen zoals de tuktuk en verwante gemotoriseerde voertuigen. Ook chauffeursdiensten voor particulieren, bijvoorbeeld Rent-a-Bob, zijn geïntroduceerd. Beide worden buiten de taxiregelgeving gehouden.

De tuktuk en verwante voertuigen opereren nu op beperkte schaal. Vooralsnog hebben deze initiatieven niet of nauwelijks markteffecten voor het traditionele taxivervoer; in acht steden rijden in totaal tachtig tuktuks. Daarenboven hebben gemeenten voldoende mogelijkheden via de wegenverkeerswet om toe te zien op de verkeersveiligheid door bijvoorbeeld eisen te stellen aan de maximale rijsnelheid.

Als chauffeursdiensten aan particulieren onder de taxiregelgeving zouden vallen, levert dat onoverkomelijke handhavingsproblemen op. De chauffeur rijdt immers in de auto van de klant en is dus niet te onderscheiden van een niet betaalde chauffeur.

Wat betreft vormen van personenvervoer als «nevenactiviteit», bijvoorbeeld vervoer in het kader kinderopvang en buitenschoolse opvang alsook vrijwilligersvervoer, is nog onderzoek gaande. Ik informeer uw Kamer zo spoedig mogelijk over de uitkomsten hiervan.

Vervolgtraject

In lijn van de voorliggende uitwerking van de Taxivisie worden de benodigde aanpassingen van wet- en regelgeving uitgewerkt.

Voor de gemeentelijke bevoegdheden, met inbegrip van groepsvorming, de aanpassing van de ondernemersvergunning en met betrekking tot nieuwe vervoersvormen en diensten is wijziging van de Wp2000 nodig. Dit wetsvoorstel wordt nog in 2009 voor advies aan de Raad van State voorgelegd, waarna het bij uw Kamer wordt ingediend.

Voor de volgende onderdelen is een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) nodig: klachten en geschillen; vakbekwaamheid taxichauffeur; vervoerplicht; tarieven; uitzonderen vervoersdiensten. Deze wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 wordt, conform het wetsvoorstel, nog in 2009 voor advies aan de Raad van State voorgelegd, waarna het zo spoedig mogelijk in werking kan treden.

Op onderdelen zijn tevens nadere ministeriële (wijzigings-)regelingen nodig. Daarbij geldt het hierboven aangegeven tijdpad. Drie jaar na inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving volgt een eerste evaluatie.

Ook voor het vervolgtraject ga ik ervan uit dat de goede samenwerking tussen Rijk, gemeenten en sector gecontinueerd wordt.

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