

Jorritsma-Lebbink

externe kosten doorberekend moeten worden.

Ik ken geen lobby's die geld meebrengen. Wij zullen uiteindelijk moeten bepalen of en, zo ja, welke publieke investeringen nodig zijn, waar een publiek belang mee gemoeid is en in hoeverre verder privaats gefinancierd kan worden. Die discussie speelt trouwens ook bij bedrijfsterreinen. Het gaat dus om de vraag welk deel van de infrastructuur tot de publieke taak van de overheid behoort. Eén ding weet ik wel: wat mij betreft mogen in dit geval de kosten nooit voor 100% voor rekening van de overheid komen. Dat is trouwens al aangegeven in de planologische kernbeslissing. De rest moeten wij nog uitwerken.

De heer **Janmaat** (CD): Mijnheer de voorzitter! De minister heeft zojuist opgemerkt dat zij wel eens jaloers is op landen die, blijkens haar woorden, stiekem het eigen bedrijfsleven steunen. Volgens de CD gebeurt dat niet zo stiekem, want anders was de minister daar niet van op de hoogte. Kan zij zeggen welke landen zij bedoelt, welke wegen die landen gebruiken en waarom onze regering dit niet doet?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Als ik dit zou weten, hadden wij er al iets aan kunnen doen. Het probleem is dat soms dingen gebeuren waarvan wij ons moeten afvragen hoe het mogelijk is. Als wij iets zouden kunnen bewijzen, waren wij allang naar het Europese Hof gestapt om dat tegen te gaan. Zo werkt het echter helaas niet. Overigens zei ik het bij wijze van grap, want ik vind helemaal niet dat je op zoiets trots zou moeten zijn. Ik ben juist blij met onze open democratie, waarin dit soort dingen niet kan voorkomen.

Vragen van het lid Van 't Riet aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **vertraging bij het pilotproject Randstadrail**.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! Nederland staat stil waar het bewegen moet.

Een van de grote problemen waarmee wij dagelijks worden geconfronteerd, zijn de files. D66 pleit voor verbetering van het openbaar vervoer. Het moet sneller, het moet beter, met één kaartje zomin mogelijk overstappen. Met lightrailssystemen kan dit verwezenlijkt worden. Trein, tram en metro kunnen door het systeem aan elkaar worden gekoppeld. D66 maakt zich zorgen over de voortgang, de regie en de inzet bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de realisering van deze projecten. Er zijn diverse plannen in ontwikkeling bij de grote steden, maar de realisering lijkt nu te stagneren. Gisteravond stond een bericht in NRC Handelsblad, dat het eerste project op het gebied van lightrail, Randstadrail, met vertragingen te kampen heeft. In 2000 moet nieuw materieel gaan rijden op de Hofpleinlijn en Zoetermeerlijn, maar het materieel is nog niet eens besteld.

1. Hoe kan het dat het materieel dat in het jaar 2000 moet gaan rijden, nog niet eens besteld is? Hoe komt het dat er nog geen duidelijkheid is over wie het materieel moet kopen en wat voor materieel er moet komen?

2. Wie heeft eigenlijk de regiefunctie? Hoe verloopt de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en het samenwerkingsverband van de spoorwegen en de stads- en streekvervoerders? Wordt er geen dubbel werk verricht?

3. Wanneer is er duidelijkheid over de invoering van de chipkaart in het openbaar vervoer? Wat gebeurt er als de chipkaart niet voor de start van dit experiment kan worden ingevoerd?

4. Wat zijn de gevolgen van de vertraging van dit experiment voor de invoering van lightrail in het algemeen?

5. Geloof de minister niet dat de juiste samenhang van de verschillende maatregelen gericht op een betere mobiliteit door bijvoorbeeld een verbetering van het openbaar vervoer en de invoering van rekeningrijden, dat extra effect heeft op het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de auto? Dreigt deze samenhang niet verder gefrustreerd te worden door dit uitstel? Wanneer denkt de minister dat het ideaal gerealiseerd kan worden dat trein, metro en tram als één systeem met één kaartje bereikbaar zijn?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben een beetje verbaasd over de toonhoogte die mevrouw Van 't Riet nu gebruikt. Wij zitten gewoon op planning, zoals ook verleden jaar met de Kamer is besproken. Er worden geen vertragingen opgelopen. De een is wat pessimistischer over de mogelijkheden en de ander wat optimistischer. De grote steden zouden het liefst morgen het complete systeem hebben, overigens geen rekening houdend met de exploitatieve mogelijkheden en met de investeringskosten. Juist bij dit soort nieuwe systeem moet dit wel gebeuren. Ik geef een voorbeeld. Wij hebben het plan van Randstadspoor aangeboden gekregen. Met denkt met een investering van 300 mln. de zaak geregeld te hebben. Bij Randstadrail variëren de plaatjes van een paar honderd miljoen tot enkele miljarden.

Als mevrouw Van 't Riet zegt dat er een systeem moet komen waarbij tram, metro en trein aan elkaar gekoppeld kunnen worden, hebben wij het dan over tram, metro en treinen? Nee, dan hebben wij het blijkbaar weer over iets anders. Dat hebben wij het over nieuw materieel.

Wij gaan de pilot doen. Vooralsnog ga ik er zeker niet van uit dat het vertraging behoeft op te lopen. De leveranciers van nieuw materieel beweren dat twee jaar nodig is voor het ontwikkelen van nieuw materieel. De vraag is of je compleet nieuw materieel moet ontwikkelen. De voorzitter van de stichting Randstadrail is nog wat pessimistischer.

Op 8 oktober verleden jaar is het plan van aanpak voor de pilot in de stuurgroep vastgesteld. Iedereen was erbij betrokken: Haaglanden, Rotterdam, provincie en Verkeer en Waterstaat. De stuurgroep voert overigens de regie. Ik ontken niet dat wij te maken hebben met een bestuurlijk lastig probleem. Tot nu toe zijn tram- en metrosystemen lokaal ontwikkeld, de trein nationaal. De rijksoverheid gaat maar over een deel van het geheel. Dat is ook de reden waarom wij het gezamenlijk doen. De inzet is dat in april een offerte wordt gevraagd aan de stichting Randstadrail voor de exploitatie. Het wordt krap. Dat is ook aangegeven. Niemand heeft op dat moment gezegd dat een start in 2000 onmogelijk zou zijn.

Jorritsma-Lebbink

De regie ligt bij de stuurgroep. Het zal via de stuurgroep moeten gebeuren, omdat hier sprake is van verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden.

Duidelijkheid over de chipkaart komt er zo gauw mogelijk. Ik wijs er wel op dat de overheid geen chipkaart ontwikkelt. Wij willen de ontwikkeling daarvan volop stimuleren, maar uiteindelijk is dat een zaak van de bedrijven.

Van uitstel is geen sprake. Ik ga liefst zo snel mogelijk door, maar ik zeg er wel bij dat je investeringen in dit soort systemen zodanig moet doen, dat zij ook daadwerkelijk bijdragen in de exploitatie. Daar hoort iets meer bij. Ik noem een klein voorbeeldje. Ik ben ervoor om de ZORO-lijn op te waarden tot lightrail. Je moet echter wel met elkaar nadenken of je ergens in de buurt van die lijn woningen gaat bouwen. Als je besluit om dat niet te doen, kunnen er problemen komen met de exploitatie. Dat zijn moeilijke discussies, waarvan het noodzakelijk is dat zij gevoerd worden.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Mijnheer de voorzitter! De minister is optimistisch. Echter, ik moet concluderen dat dit optimisme niet gerechtvaardigd is. Een start in 2000 is onmogelijk. De voorzitter van de stuurgroep heeft mij meegedeeld dat niet hij de eerstverantwoordelijke is voor het pilotproject, maar Rijkswaterstaat; vandaar mijn vraag over de regiefunctie.

Over het materieel haal ik Pieter van Ginkel aan, de man die bij Rijkswaterstaat verantwoordelijk is. Hij zegt dat nog niet is besloten aan welke technische eisen het materieel dat besteld had moeten worden had moeten voldoen. Hij zegt ook dat, zoals de minister ook zegt, eigenlijk twee jaar nodig is om het materieel te bestellen. Dat is een van de grootste punten van zorg bij de voortgang van het project.

Ik kom tot de conclusie dat de afstemming een probleem is. De logistiek klopt nog niet. Het materieel is nog niet besteld. Dat zijn problemen voor de start van het pilotproject, waarvoor Rijkswaterstaat naar ik meen verantwoordelijk is. Dit is van belang omdat het de eerste fase van het Randstadrail-project is, waarin vier grote steden hard aan het werk zijn. Het gaat veel

geld kosten en vergt veel energie en inzet. Ik spreek de vrees uit dat als het eerste project, waarover wij al twee jaar in discussie zijn, stagneert, het hele Randstadrailproject verwatert en dat de inzet van de lokale overheden zal ontbreken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Blijkbaar overtuigen anderen mevrouw Van 't Riet meer dan dat ik het kan. Zij concludeert dat dus de start vertraagd is. De start is nog geenszins vertraagd. Het vorig jaar is geconcludeerd dat het schema krap is, maar toen is ook al afgesproken dat als wij met bestaand materieel moeten starten, dat ook kan. Als dan een halfjaartje het pilotproject met bestaand materieel moet worden uitgevoerd, is dat jammer, maar er moet opgestart worden. Ik ben niet van mening dat de pilot vertraagd moet worden.

Overigens is de stuurgroep verantwoordelijk voor de regie. De centen moeten natuurlijk door ons worden betaald. Het Rijk moet de investeringen betalen, maar daarmee wordt het project nog steeds gezamenlijk getrokken. Dat kan ook niet anders, want een deel is voor de spoorwegen, een deel voor de HTM en een deel voor de RET, onder bestuurlijke verantwoordelijkheid deels van een aantal gemeenten en deels van de provincie en het Rijk. Er zitten een aantal partijen bij elkaar die het project uiteindelijk gezamenlijk moeten starten.

Ik zou trouwens het allerliefste willen dat er voor dit soort projecten initiatieven uit de markt kwamen. Dat zou ons geweldig vooruithelpen. Ik hoor enige geruchten dat wij binnenkort initiatieven kunnen verwachten.

Ik ben niet bang voor vertragingen. Ik vind dat wij een pilot moeten doen. Ik hoop dat wij zo snel mogelijk een werkelijk geheel uitgekristalliseerd verhaal hebben. Dat dit er nog niet is, heeft vooral te maken met de bestuurlijke structuur van ons land. Het is erg gemakkelijk om mooie verhalen te schrijven als je niet verantwoordelijk bent voor de financiering daarvan. Soms is het toch wel eens iets ingewikkelder dan het lijkt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter!

Wij hebben tot dusverre 600 mln. gereserveerd voor de verdere ontwikkeling van plannen in het licht van lightrail. Ik hoorde de minister zojuist zeggen dat wij misschien wel rekening moeten houden met een totaalbedrag van 3 mld. Ik hoor vervoerders al bedragen noemen van 6 mld. Het wordt dus buitengewoon duur.

Heeft de minister er zicht op hoe zij dit alles kan inpassen in de doelstellingen van het Meerjarenplan infrastructuur en transport en het structuurschema Verkeer en vervoer?

Ik hoor mevrouw Van 't Riet er al op aandringen om materieel te bestellen. Zijn er inmiddels al afspraken gemaakt over de exploitatie, vooral de verdeling van de tekorten?

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Dat laatste is een van de zaken die in de offerteaanvraag moeten worden geregeld. Inderdaad is er nu een bedrag van 600 mln. geoormerkt voor investeringen in lightrail en vooralsnog gaan wij uit van een functionele koppeling van de netten. In het gebied zelf ziet men een fysieke koppeling als het mooiste systeem. De pilot zal ons het antwoord moeten leveren op de vraag of een fysieke koppeling nog een hoge toegevoegde waarde heeft in vergelijking met een functionele koppeling. Sommigen denken van wel, anderen denken van niet. Dat is dus een van de dingen die wij moeten gaan uitzoeken. In de eerstkomende jaren is er natuurlijk geen ruimte voor bedragen in de orde van grootte van 3 mld., maar zulke besluiten moet je ook pas nemen als je zeker weet dat die fysieke koppeling ook werkelijk iets gaat opleveren. Daarbij gaat het immers om de kostbaarste investeringen.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De minister zegt dat de zaak op schema ligt. Een aantal jaren geleden sprak zij van een van de hoogste prioriteiten in haar beleid. Er is nog geen vertraging en de minister maakt er melding van dat er in april een offerte zal worden aangevraagd, maar op basis waarvan? Voorzover mij bekend is, moet daartoe wel wetgeving door

Van Gijzel

het parlement zijn aangenomen. Ik ga ervan uit dat die wetgeving pas in 1999 rond zal zijn, zodat er geen mogelijkheden zijn om daarvoor al een offerte aan te vragen. Tot die tijd is er dus niemand verantwoordelijk en zal er niemand materieel gaan bestellen. Na die tijd is er sprake van een gunning voor hooguit vijf jaar; dat was een van de kernproblemen. Niemand zal voor zo'n periode materieel gaan aanschaffen dat twintig jaar meegaat.

Voorzitter! Ik zou van de minister willen vernemen op welke manier zij een relatie met de behandeling van de wet inzake marktwerking wil aanbrengen. En kan zij toezeggen dat er ook in de komende jaren geen vertraging zal ontstaan?

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik vermoed dat de heer Van Gijzel nu in de war is, want het gaat hierbij niet om het onderdeel marktwerking. De stichting Randstad-rail bestaat uit een aantal samenwerkende partners, maar er is nog geen Randstadrail. Er is dus geen sprake van het afpakken van vervoer van de een om het aan een ander te geven. Het is gewoon nieuw vervoer, dus moet er een offerte gevraagd worden aan degene die nu het initiatief heeft genomen. En vervolgens is het dan natuurlijk de vraag voor hoelang de concessies zouden moeten worden uitgegeven. Overigens is dit een vraag die ook betrokken moet worden bij de verdere discussie over het spoor, want dan gaat het bijvoorbeeld ook om het materieel. Daar moet natuurlijk een oplossing voor gevonden worden, maar de partners zijn het erover eens dat wij nu wel degelijk een offerte kunnen aanvragen.

De heer **Rosenmüller** (GroenLinks): Voorzitter! Het lightrailstelsel is een toekomstig openbaarvervoernet rondom en tussen de grote steden. Het is ook een nieuw alternatief voor het autoverkeer en het zou dus de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer moeten vergroten. Nu bleek in de afgelopen dagen uit berichten dat wethouders en voorzitters van stuurgroepen van mening zijn dat het experiment dat de minister voor een deel zou willen financieren, nooit op 1 januari 2000, dus over een

kleine twee jaar, van start zal kunnen gaan; dat zou over een kleine twee jaar zijn. De minister is hier optimistischer over. Is zij het dus oneens met die wethouders? Verwacht zij dat het experiment met de Zoetermeerlijn en de Hofpleinlijn inderdaad op 1 januari 2000 van start zal kunnen gaan?

De minister maakt ook melding van bestuurlijke problemen. Die zijn op zichzelf bekend, maar wij hebben natuurlijk weinig aan het alleen signaleren ervan. Ik vraag de minister dan ook hoe zij die bestuurlijke problemen zou willen oplossen.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik moet zeggen dat ik het er al niet mee eens ben dat lightrail een systeem rondom en tussen de grote steden zou zijn, want volgens mij is het juist de verbindende factor tussen het stadsvervoer in de ene stad en dat in de andere, waarmee het mogelijk wordt gemaakt om mensen op een snelle manier te vervoeren, zowel binnen de stad als daarbuiten.

Overigens zouden wij tijd hebben kunnen winnen als wij in het begin van de jaren negentig bij de behandeling van het SVV een betere discussie hadden gevoerd en als wij toen wat dit systeem betreft niet alles hadden ingezet op het stoptreinensysteem van de NS. Daar gaat ook het meeste geld naartoe op dit moment, nog steeds. Daarop hebben wij een investeringsprogramma gebaseerd. Nu gaan wij langzamerhand naar een heel ander systeem, waar ik blij om ben, waarin het stoptreinensysteem van de NS een onderdeel is van dat totale nieuwe systeem, evenals de metro- en tramsystemen in de grote steden. Daar zit ook het bestuurlijke probleem. Dat is niet een probleem dat ik heel makkelijk kan oplossen. Je moet daar dus een werkbare situatie creëren. Het zal altijd zo blijven dat die infrastructuur onder verschillende verantwoordelijkheden vallen. Het zou toch niet mijn intentie moeten zijn om bijvoorbeeld het tramnet in Den Haag te nationaliseren, evenmin als ik het een goede gedachte zou vinden om het spoorwegnet tussen Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer te decentraliseren. Op dat net zul je waarschijnlijk ook ander vervoer moeten hebben

dan uitsluitend stadsgewestelijk vervoer.

Ik ga ervan uit dat wij het kunnen halen. Het is krap, absoluut krap. Dat hebben wij verleden jaar overigens gezamenlijk geconstateerd. Wellicht zal het nog een tijdje met bestaand materieel moeten gebeuren, maar het gaat er dan met name om of men wel al die stops kan maken. Ik hoop eerlijk gezegd dat wij er nog wel in slagen om goed bruikbaar materieel op tijd te krijgen. Dat is ook best mogelijk. Wij moeten vervolgens kijken hoe dat gedaan wordt. Dat is echter ook weer een zaak die de partners gezamenlijk moeten regelen.

De heer **Leers** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Bij haar aantreden in 1994 zei de minister: "Er komt een fantastisch openbaarvervoersysteem in de Randstad." Nu, vier jaar later, in 1998, zegt zij dat wij een functionele koppeling tot stand gaan brengen. Neem mij niet kwalijk dat ik nu zeer benieuwd ben naar wat er uiteindelijk in het jaar 2000 komt.

Ik heb eigenlijk nog maar één vraag aan de minister. Garandeert de minister dat de pilot waarover wij nu spreken, in het jaar 2000 rijdt?

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! De afspraak is dat de pilot op 1 januari 2000 rijdt. Dat hoort dus het gezamenlijke doel van de partners te zijn. Sommigen zijn daar pessimistisch over. Ik ben daar optimistischer over.

Ik zou gezegd hebben "er komt een fantastisch openbaarvervoersysteem in de Randstad". Zo heb ik het nooit gezegd. Ik ben van mening dat er een fantastisch openbaarvervoersysteem in de Randstad moet komen. Ik zou overigens willen zeggen dat er helemaal geen slecht openbaarvervoersysteem in de Randstad is. Die suggestie wordt namelijk ook wel eens ten onrechte opgeworpen. Wij kennen in de steden zeer adequate openbaarvervoersystemen. Wij hebben tussen de grote steden, door de bank genomen, zeer goede verbindingen. Als straks de hogesnelheidslijn er ligt, hebben wij een fantastische rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. De kunst is nu om die systemen te integreren

Jorritsma-Lebbink

en te zorgen dat het werkelijk één systeem wordt, waardoor wij nog meer passagiers kunnen genereren. Daarbij horen wij wel in de gaten te houden hoe wij dat doen en of alle investeringen die gedaan moeten worden om dit technisch te doen, ook werkelijk meer passagiers zullen opleveren. Daar zijn misschien ook andere methoden voor. Dat is de reden dat wij die pilot op die wijze doen.

Er is dus al een fantastisch openbaarvervoersysteem en wij moeten eraan werken om het nog beter te maken.

□

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! In de krant staat wel dat de minister gezegd heeft dat er een fantastisch openbaarvervoersysteem komt. Maar volgens mij denken veel burgers in het land, zeker in de Randstad, daar anders over. De minister heeft naar mijn mening nog niet helemaal kunnen wegnemen dat er geen vertraging zal optreden. Als er wel vertraging komt, welke gevolgen heeft dat dan voor het filebestrijdingsbeleid van de minister? Als er vertraging komt, wordt dan daarmee het draagvlak om überhaupt rekeningrijden in de Randstad te integreren, niet volledig weggeslagen?

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Alle onderzoeken wijzen uit dat het interstadsgewestelijke openbaar vervoer – het gaat niet om het vervoer rondom Den Haag, rondom Amsterdam of rondom Rotterdam – een relatief kleine bijdrage levert aan het oplossen van de files. Veel belangrijker is juist de verbinding van buiten de stad de stad in, dus het gewone stadsgewestelijke openbaar vervoer. Daarin moet volop geïnvesteerd worden. Daarin wordt ook volop geïnvesteerd. Kijk maar naar de begroting. Het is dus bepaald niet de dood in de pot voor het filebestrijdingsbeleid als hiermee iets zou misgaan. Verder laat ik er geen misverstand over bestaan dat ik niet van plan ben het te laten misgaan. Ik vind het heel belangrijk om die koppeling tot stand te brengen en te zien wat de toegevoegde waarde ervan is. Daarom moeten wij het nu ook doen. Wij moeten ervoor

oppassen dat wij het betere voor het goede laten gaan, want dan doen wij voorlopig helemaal niets en beginnen wij dus ook niet met die pilot. Dan moet het aller mooiste worden gemaakt zonder dat het zich bewezen heeft. Wij gaan aan de slag en beginnen met een praktische pilot, die zo snel mogelijk moet beginnen, wat mij betreft op 1 januari 2000.

Vragen van het lid Bremmer aan de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen mevrouw Netelenbos, over **de berichten inzake een tekort aan leerkrachten in het basisonderwijs**.

□

De heer **Bremmer** (CDA): Voorzitter! Het onderwijs op diverse basisscholen komt soms ernstig in gevaar door gebrek aan leerkrachten. Uit steeds meer mediaberichten blijkt groeiende zorg over thuisblijvende leerplichtige jonge kinderen. De onderwijsinspectie heeft, zo lees ik, bevestigd dat er grote problemen zijn. Opvallend in de berichtgeving is de relatie met de klassenverkleining.

Zijn er inderdaad basisscholen in ernstige problemen geraakt? Hangt dit samen met de klassenverkleining? Zit het signaleerde probleem vooral in het feit dat vacatures moeilijk vervuld kunnen worden, of zijn er steeds minder vervangers beschikbaar dan wel niet in alle regio's gelijkelijk beschikbaar?

Kan de staatssecretaris meer gegevens verstrekken over de omvang en de frequentie van dit verschijnsel? Op hoeveel scholen doet dit probleem zich voor en om hoeveel klassen gaat het? Is het juist dat dit probleem steeds nijpender wordt? Ontvangt de staatssecretaris er signalen van dat dit probleem zich ook buiten de Randstad gaat voordoen?

Het kabinet heeft tal van maatregelen aangekondigd die voor dit probleem in de nabije toekomst zicht op een structurele oplossing bieden. Dat is prima. Welke aanvullende maatregelen staan de staatssecretaris echter voor ogen om op de kortst mogelijke termijn oplossingen te vinden voor het acute knelpunt van thuiszittende kinderen die op school behoren te zitten?

□

Staatssecretaris **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de heer Bremmer ervoor dat ik in de gelegenheid word gesteld een reactie te geven op dit probleem, dat gisteren de kranten haalde.

De vervanging van zieke leerkrachten is een conjunctureel probleem, waarmee wij vooral in de winter te maken hebben. Mensen zijn nu eenmaal in de winter vaker ziek dan in de zomer. De geluiden hierover zijn dit jaar niet alarmerend dan andere jaren. Dit helpt natuurlijk niets, maar is misschien wel een geruststelling. Om deze reden denk ik niet dat het probleem iets te maken heeft met de klassenverkleining en het extra aantal vaste banen als gevolg hiervan.

Ik vind echt dat kinderen niet thuis horen te zitten. Het is uit de tijd dat kinderen naar huis worden gestuurd, nu ouders vaak beiden werken. Schoolbesturen moeten dan ook op hun verantwoordelijkheid op dit gebied worden aangesproken.

Ik noem de steden die met dit vraagstuk in de aandacht zijn gekomen. Dat zijn Den Haag, Amsterdam, in zekere mate Utrecht en enigszins Rotterdam, hoewel men het daar nog denkt te redden. Voor dit probleem zou het reservoir van wachtgelders moeten worden aangeboord. Als er behoefte aan hun werkzaamheden is, moeten zij immers beschikbaar zijn. In Amsterdam zijn 250 voltijd-equivalenten, FTE's, onder de wachtgelders beschikbaar. Niet iedereen is nog bemiddelbaar, maar het is ook nog heel wat als het maar de helft is. In Den Haag gaat het om 111 FTE's, in Rotterdam om 199 FTE's en in Utrecht om 239 FTE's. De PPO's, die moeten bemiddelen tussen wachtgelders en scholen, zullen harder moeten werken en ervoor moeten zorgen dat de mensen beschikbaar zijn zodat vervanging mogelijk is.

Ik ben ook van mening dat wat door de CNV-bonden werd gesuggereerd, aandacht verdient, namelijk dat je arbeidspools moet maken en dan niet alleen per schoolbestuur. Immers, als je maar een heel klein bestuurtje bent, valt er weinig te poolen. We hebben nog veel eenpitters in het basisonderwijs: één bestuur, één school. Je zou dat regionaal moeten doen en CNV suggereerde zelfs om het landelijk te