

# 83ste vergadering

Dinsdag 6 juni 2000

Aanvang 14.00 uur

## Voorzitter: Van Nieuwenhoven

Tegenwoordig zijn 136 leden, te weten:

Van den Akker, Albayrak, Apostolou, Van Ardenne-van der Hoeven, Arib, Atsma, Augusteijn-Esser, Bakker, Van Baalen, Balkenende, Barth, Van Beek, Belinfante, Van den Berg, Biesheuvel, Bijleveld-Schouten, Van Blerck-Woerdman, Van Bommel, Buijs, Van de Camp, De Cloe, Cornielje, Crone, Dankers, Van Dijke, Dijksma, Dijkstal, Dijsselbloem, Dittrich, Van den Doel, Duijkers, Duivesteijn, Essers, Eurlings, Feenstra, Geluk, Van Gent, Van Gijzel, Giskes, Gortzak, De Graaf, De Haan, Halsema, Hamer, Harrewijn, Van Heemst, Hermann, Herrebrugh, Hessing, Hillen, Hindriks, Van der Hoek, Hoekema, Van der Hoeven, Hofstra, Kalsbeek, Kamp, Kant, Karimi, Klein Molekamp, Van der Knaap, Koenders, Kortram, Kuijper, Lambrechts, Leers, Luchtenveld, Marijnissen, E. Meijer, Th.A.M. Meijer, Melkert, Middel, Van Middelkoop, Mosterd, Nicolai, Niederer, Van Nieuwenhoven, Noorman-den Uyl, Oedayraj Singh Varma, Oplaat, Örgü, Oudkerk, Van Oven, Passtoors, Patijn, Poppe, Rabbae, Ravestein, Rehwinkel, Reitsma, Remak, Van 't Riet, Rietkerk, Rosenmöller, Ross-van Dorp, Rouvoet, Scheltema-de Nie, Schimmel, Schoenmakers, Schreijer-Pierik, Schutte, Smits, Spoelman, Van der Staaij, Van der Steenhoven, Stellingwerf, Stroeken, De Swart, Swildens-Rozendaal, Terpstra, Timmermans, Udo, Valk, Ter Veer, Te Veldhuis, Vendrik, Verbugt, Verhagen, Van der Vlies, M.B. Vos, O.P.G. Vos, Voûte-Droste, De Vries, Waalkens, Wagenaar, Van Walsem, Weekers, Weisglas, Van Wijmen, Wijn, Wilders,

De Wit, Witteveen-Hevinga, Van Zijl, Zijlstra en Van Zuijlen,

en de heer K.G. de Vries, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Economische Zaken, de heren Cohen, staatssecretaris van Justitie, en Hoogervorst, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Balemans, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Blok, Visser-van Doorn, Sniijders-Hazelhoff en De Hoop Scheffer, wegens verblijf buitenslands, de gehele week.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

---

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van orde.

**Vragen** van het lid De Wit aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **de positie van werknemers met een Melkertbaan bij het Amsterdams Gemeentelijk Vervoerbedrijf**.

De heer **De Wit** (SP): Mevrouw de voorzitter! Vanmorgen is er gestaakt bij het Gemeentelijk Vervoerbedrijf in Amsterdam. Dat is begrijpelijk. Nu alle conducteurs zijn wegbezuinigd, is inmiddels vrijwel iedereen in Amsterdam het erover eens dat de conducteur op de tram en in de bus thuishoort. Zowel het publiek, als de conducteurs, de vakbonden en het gemeentebestuur van Amsterdam zijn het erover eens dat het conducteur zijn een echte baan is, die dienovereenkomstig betaald dient te worden. De huidige conducteurs hebben een Melkertbaan. Zij zitten met hun salaris op het minimum en hebben weinig perspectief op een hoger salaris. In ieder geval hebben zij geen regulier contract. Nu is er extra geld ter beschikking gekomen – 4,5 mln. – om extra reguliere conducteurs aan te trekken in Amsterdam. Dat levert de vreemde situatie op dat er in die stad twee soorten conducteurs dreigen te komen: de conducteurs met een Melkertbaan en de conducteurs met een reguliere baan. Naar de mening van de SP-fractie is dat niet juist. De conducteurs vinden het ook niet juist en daarom hebben zij vandaag het werk neergelegd.

De gemeente Amsterdam vindt ook dat de Melkertbanen moeten

## De Wit

worden afgeschaft en dat alle conducteurs een reguliere baan moeten krijgen. Op dit moment zijn de conducteurs de dupe van deze situatie, omdat er geen uitzicht is op een oplossing. Vandaar de volgende vragen voor de minister van Verkeer en Waterstaat.

Hoe beoordeelt zij de ontstane situatie? Ziet zij ook het risico van twee soorten conducteurs, als de plannen die nu op de rails zijn gezet, doorgaan? Wat vindt de minister van de opvatting van het gemeentebestuur van Amsterdam dat de sociale veiligheid op de tram en in de bus juist gediend is met conducteurs in reguliere dienst? Vindt zij dat het Rijk een verantwoordelijkheid heeft om in financieel opzicht iets te doen? Ten slotte, is de minister bereid binnen haar begroting te zoeken naar mogelijkheden om namens het Rijk een essentiële bijdrage te leveren aan het doorbreken van de ontstane patstelling?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Na de motie van de heer Van Gijssel hebben wij hier afspraken gemaakt over een bedrag van 10 mln., toe te voegen aan in een structureel bedrag voor de drie grote steden, gericht op de aanpak van het veiligheidsvraagstuk. Die steden hebben vervolgens zelf gekozen hoe zij met dit geld aan de slag zouden gaan. Amsterdam wil conducteurs op de tram. In Den Haag en Rotterdam kiest men voor camera's om het toezicht te organiseren. Het bedrag van 4,5 mln. komt uit dat bedrag van 10 mln. Het is op zich een zeer ingewikkelde situatie als je voor een deel te maken hebt met Melkertbanen en voor een deel met reguliere banen. Ik kan mij goed voorstellen dat dit spanning veroorzaakt in een vervoersbedrijf. Toevallig was ik gisterenavond in Amsterdam en toen zag ik ongeveer honderd mensen op de stoep staan. Ik heb tegen wethouder Ter Horst gezegd dat de gemeente Amsterdam zelf naar een oplossing moet zoeken. Ik kan de gemeente niet zomaar uit mijn begroting subsidiëren om iedereen in reguliere dienst te nemen. Dan praat je al gauw over 150 mln., omdat andere steden dan ook aanspraak op dergelijke subsidies kunnen maken. Ik heb immers geen enkel argument om die afspraken af te wijzen. Amsterdam moet zelf

een oplossing zoeken, bijvoorbeeld door de zones te verkleinen. Men zou ook meer efficiency binnen het bedrijf kunnen doorvoeren, want het wordt enorm gesubsidieerd. Ik wil best met Amsterdam praten, maar de stad zal zelf een financiële oplossing moeten zoeken. Ik ben het echter met de heer De Wit eens dat het een ingewikkeld vraagstuk is.

De heer **De Wit** (SP): Ik ben blij dat de minister erkent dat er een probleem bestaat wat betreft de tweedeling die tussen de verschillende soorten conducteurs dreigt te ontstaan. De minister stelt dat Amsterdam zelf voor een oplossing moet zorgen. Wat is er nu aan de hand? De gemeente heeft binnen het bedrag van 4,5 mln. gekozen voor het aantrekken van zogenoemde echte, reguliere conducteurs. De oplossing van de gemeente houdt in dat naast deze conducteurs, er ook conducteurs met een Melkertbaan zijn. Onderkent de minister dat op deze manier de tweedeling blijft bestaan en dat hiervoor een oplossing moet worden gezocht? Als dit niet gebeurt wil niemand meer via een Melkertbaan conducteur worden. Iedereen zal zich op de echte conducteursbanen richten. Dit schept een onmogelijke situatie. Ik wijs er nog op dat hierbij sprake is van sociale veiligheid en het tegengaan van agressie in het openbaar. Dit moet de minister aanspreken omdat dit om een rijkstaak gaat. De minister heeft als verantwoordelijke voor het openbaar vervoer de taak ervoor te zorgen dat dit in Amsterdam goed geregeld is. Nogmaals, een voorwaarde daarvoor is dat de tweedeling verdwijnt en dat er extra geld ter beschikking wordt gesteld. Is de minister bereid te zoeken naar middelen – desnoods in overleg met het kabinet – om hiervoor een oplossing te vinden?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij spreken hier over het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Amsterdam. Onlangs is gesproken over de Wet personenvervoer 2000 en daarbij zijn afspraken gemaakt over het verhogen van de efficiency. Het GVA is een van de meest gesubsidieerde bedrijven. Ik betaal 3,5 mld. subsidie aan exploitatie en openbaar vervoer en u weet dat wij van 75% subsidie naar 50% willen. Dat geldt ook voor Amsterdam en men moet daar nog een enorme slag maken. Er is een

afsprake gemaakt over het bedrag van 4,5 mln. en over het aanbrengen van tourniquets die een rol kunnen spelen bij het vergroten van de veiligheid. Additionele wensen met betrekking tot het aanstellen van extra personeel moet Amsterdam zelf bekostigen. Men kan geld vrijmaken door bijvoorbeeld de zones te verkleinen, zodat de passagiers iets meer moeten betalen, of men kan subsidiëren. Amsterdam is niet de meest armlastige stad in het land. Men zal efficiency moeten toepassen. Als ik extra geld voor het hele land beschikbaar zou moeten stellen, gaat het om 150 mln. en dat bedrag gaat mijn mogelijkheden ver te boven.

De heer **De Wit** (SP): Wij praten over een begroot bedrag van 40 mln. De gemeente Amsterdam stelt op termijn 20 mln. ter beschikking. De bijdrage die van het Rijk gevraagd wordt, bedraagt nog geen 2 promille van het bedrag waarover de minister morgen met de Kamer spreekt in het kader van het antifeilplan. Er wordt dan over een bedrag van 11 mld. gesproken. Hier gaat het om 18 tot 20 mln. Mensen wordt het perspectief geboden dat ze van het minimuminkomen naar een echte baan kunnen overstappen.

De minister zegt dat het de verantwoordelijkheid van de gemeente is, maar ik meen dat het juist de verantwoordelijkheid van het Rijk is. Het gaat over openbaar vervoer en agressie en veiligheid. Gisteren heeft de minister tijdens een bijeenkomst van de PvdA gezegd dat het tijd wordt dat u met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over een oplossing gaat praten. Aan welke oplossing denkt de minister en speelt zij daarbij ook een rol?

Minister **Netelenbos**: Als je de Amsterdammers bedient, moet je ook andere steden in Nederland bedienen. Over dat uitgangspunt kunnen wij het eens zijn. Je spreekt dan niet meer over 20 mln., maar over 150 mln. De Amsterdammers moeten zelf een keuze maken, ook financieel. Het is erg belangrijk dat er een reservoir blijft bestaan van Melkertbanen en ik verkeer niet in de positie om een uitspraak te doen over de vraag of Melkertbanen binnen het openbaar vervoer wel of niet noodzakelijk zijn. Ik heb gezegd dat hierover met de minister van

## Netelenbos

Sociale Zaken en Werkgelegenheid kan worden gesproken, maar het gaat daarbij niet om de vraag of hij dit soort banen tot reguliere banen wil verheffen. Ik ben het oneens met de stelling dat men dat financieel niet kan. Men kan ook het reizen iets duurder maken. Als de burger zelf veiligheidsvraagstukken oproept, moet hijzelf ook iets meer betalen voor het oplossen ervan. Dat lijkt mij een gezond uitgangspunt.

De heer **De Wit** (SP): Voorzitter! Hier is dus de vraag aan de orde die de minister niet beantwoordt: is zij van mening dat het Rijk, de minister, hierin ook een verantwoordelijkheid heeft vanwege de kwaliteit van het openbaar vervoer en is zij bereid om, gezien de patstelling en het grote probleem van komende acties, samen met de bewindslieden die daarmee te maken hebben en de gemeente Amsterdam te zoeken naar een oplossing van dit probleem? Daarbij zal het Rijk in ieder geval een bijdrage moeten leveren.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik moet mijzelf herhalen. Ik ben altijd bereid om te praten, maar met het uitgangspunt dat Amsterdam zelf haar oplossingen financiert.

De heer **De Wit** (SP): Amsterdam doet dat, maar zij komt er niet uit en heeft de steun van het Rijk nodig. Die steun is ook aangewezen, omdat iedereen van mening is dat het Rijk die taak behoort te vervullen met betrekking tot het openbaar vervoer.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dat laatste is dus niet het geval. Men vraagt subsidies en ik kan die aanvraag niet honoreren, omdat exploitatie van infrastructuur en exploitatiebijdragen in openbaar vervoer echt gescheiden trajecten zijn. Ik wil meehelpen denken, maar financieel ben ik niet in de positie om dit te betalen.

De heer **De Wit** (SP): Maar wat houdt dat meedenken dan in? De minister zou daarover nadere inlichtingen moeten verschaffen. Betekent dit dat zij bereid is om te praten met de gemeente en met de betrokken partijen om een oplossing te zoeken of niet?

Minister **Netelenbos**: Ik wil altijd meedenken. Dat lijkt mij...

De heer **De Wit** (SP): Wat houdt dat in?

Minister **Netelenbos**: ...uitstekend, maar dat betekent dat we via de bedrijfsplannen kunnen aangeven hoe de benodigde financiële middelen uit het Gemeentelijk Vervoerbedrijf zelf zijn te halen opdat men datgene kan doen wat men zelf graag wil. Het is een gezamenlijk idee van zowel het gemeentebestuur als de vakorganisaties. Dan moet er ook een oplossing komen. Het zal niet gesubsidieerd worden, maar kan het wel uit de openbaarvervoerbijdrage worden gefinancierd. Dan moet het kaartje maar iets duurder worden of de efficiency worden vergroot.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De minister legt de bal financieel gesproken nu heel duidelijk bij de gemeente Amsterdam, maar toen zij gisteravond de conducteurs toesprak, kreeg ik toch stellig de indruk dat zij ook verwees naar andere kabinetsleden, onder anderen de minister voor het grotesteden- en integratiebeleid. Heeft de minister nu wel of niet de indruk gewekt dat zij met andere kabinetsleden over dit onderwerp nog een gesprek aangaat? Vandaag zegt zij namelijk dat zij dat helemaal niet zal doen en dat financieel gesproken de bal bij de gemeente Amsterdam ligt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Door de bank genomen, praat ik toch altijd vrij duidelijk. Natuurlijk wil ik ook met mijn collega van Sociale Zaken praten, ook over de vraag hoe de ID-banen en de Melkertbanen een rol spelen in het activeren van mensen in Amsterdam. Dat blijft ook een belangrijk thema, want je kunt niet zomaar allerlei Melkertbanen schrappen omdat het toevallig niet meer uitkomt. Ik wil daar wel over praten, maar daarmee heb ik niet de suggestie gewekt dat wij het van onze kant zullen oplossen zonder dat Amsterdam de oplossing aandraagt. Daarnaast heb ik gezegd dat Amsterdam ook geld krijgt via het beleid van mijn collega Van Boxtel om iets te doen aan de sociale situatie in de stad en dat het dus nogal voor de hand ligt dat men

eens goed naar die geldstromen kijkt en beziet of dat geld ook kan worden benut om iets te doen aan dit vraagstuk. Welnu, dat vond men natuurlijk geen goed idee omdat men hoopte dat de minister van Verkeer en Waterstaat dit wel zou subsidiëren. Ik kan dat echter niet, omdat ik dan heel Nederland onder dezelfde reikwijdte van de regeling dien te laten vallen. Dat lijkt mij toch een belangrijk uitgangspunt. Het gaat dan om grote bedragen en die heb ik doodeenvoudig niet.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Het zou goed zijn als de minister van Verkeer en Waterstaat ervoor zou kiezen om in ieder geval de wens te hebben om op alle trams weer een conducteur te krijgen. Wat betreft de Melkertbanen nodig ik haar toch van harte uit om meer Melkertbanen te creëren door ze in ieder geval bij de tram weg te halen. Dan komen er wellicht andere posities beschikbaar voor deze mensen.

Ten slotte wil ik een vraag stellen aan de heer Van Gijssel die vanavond in Het Parool uitsprekt dat er wat hem betreft tientallen miljoenen gulden beschikbaar moeten komen voor veiligheid in het openbaar vervoer. Wil hij daar morgen bij de behandeling van het bereikbaarheidsoffensief op terugkomen, opdat wij op dat punt zaken kunnen doen?

Minister **Netelenbos**: Het is geen uitgemaakte zaak dat er zomaar weer nieuwe plaatsen te creëren zijn om mensen kansen te geven om op de arbeidsmarkt te herintreden als je de Melkertbanen weghaalt van de tram. Dat laat zich niet zomaar beantwoorden. Ik vind de veiligheid in het openbaar vervoer een zeer aangelegen thema en een van de top-prioriteiten. Dat hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het met subsidies wordt geregeld. Het kan ook via de bijdragen uit de kaartverkoop en via de efficiency-afspraken die wij hebben gemaakt in het kader van het verminderen van de subsidies van 75 naar 50. Dan hebben wij de ruimte om te kijken of nieuwe zaken kunnen worden opgepakt, maar zover is het nog niet.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat zijn heel hoge doelstellingen. Als wij op korte termijn kunnen vaststellen dat de conducteur op de tram wezenlijk kan bijdragen aan de veiligheid,

## Netelenbos

zouden wij toch mogen verwachten dat deze minister alles op alles wil zetten om dat binnen te halen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De conducteur op de trein heeft mij gevraagd om hem extra te helpen door bijvoorbeeld het politietoezicht te intensiveren en camera's te plaatsen. Het probleem is dus heel wat ingewikkelder. Wij staan gezamenlijk voor een opdracht, die zich niet uitsluitend met subsidies laat regelen.

De **voorzitter**: Wil de heer Van Gijzel reageren? Ik neem aan dat hij weet wat er vanavond in Het Parool zal staan.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): Dat hoop ik. Dan moet er wel in staan wat ik gezegd heb, namelijk dat ik het belangrijk vind dat er op het gebied van sociale veiligheid extra impulsen komen. De sociale veiligheid in het openbaar vervoer is een groot probleem, waarvoor gemeenten, vervoersbedrijven en de nationale overheid verantwoordelijk zijn. Willen wij dit probleem tackelen, dan zal er de komende jaren echt een extra inspanning van tientallen miljoenen gulden op tafel moeten komen. Overigens is dat iets anders dan het geïsoleerde probleem in Amsterdam. Het lijkt mij heel verstandig om een breed overleg hierover te organiseren, met alle grotere steden in Nederland en met alle betrokken spelers, om te kijken op welke manier dit probleem kan worden opgelost. De rijksoverheid dient daarbij niet achterover te hangen, maar een actieve rol te vervullen. De toezegging die de minister net daarover gedaan heeft, past daar prima in.

Mevrouw **Spoelman** (PvdA): Voorzitter! Melkertbanen, of zoals deze tegenwoordig heten "ID-banen", zijn reguliere banen met een echt contract en met een echte CAO. Er zijn alleen twee verschillen. Het eerste verschil is dat het een gesubsidieerde baan betreft. Nu zijn er wel meer banen gesubsidieerd, waaronder mijn baan en zelfs de baan van de minister. Deze baan is echter gesubsidieerd met werkgelegenheidsgeld en dat is het

verschil. Het andere verschil betreft de instroom. Men komt niet zomaar in aanmerking voor een Melkertbaan, maar men moet daar al een tijdje werkloos voor zijn.

De regeling heeft erg veel succes gehad. Heel veel mensen zijn vanuit een uitkeringspositie doorgestroomd naar de arbeidsmarkt en hebben in het kader van de sociale veiligheid een heleboel goeds gedaan, onder andere op de tram. In de loop van de tijd kan door de toename van de onveiligheid wat veranderd zijn aan het karakter van die functie. Minister Vermeend heeft al gezegd dat hij opnieuw de functies zal bekijken, zoals die in het kader van de WIW en ID zijn vormgegeven. Is de minister bereid om met minister Vermeend te overleggen of dit in het onderzoek meegenomen kan worden?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Het antwoord op de laatste vraag is uiteraard "ja". Wat het probleem in Amsterdam betreft, werd door de heer De Wit al gezegd dat het probleem gestart is met die 4,5 mln. en de vaste banen die nu in de aanbidding zijn en waarop mensen solliciteren. De ID-banen hebben op zichzelf een iets ander karakter. Ik heb gisteren met betrokkenen gesproken en zij zeggen dat het probleem is dat zij een vaste aanstelling willen. Ik begrijp dat daar spanning is ontstaan, omdat er nu twee soorten conducteurs op een tram komen. Dat is ook heel complex. Het is mij echter iets te gemakkelijk dat Amsterdam zegt dat ik dat moet oplossen. De gemeente Amsterdam moet dat ook oplossen, omdat zij straks ook concessieverlener in het openbaar vervoer is. Die vraagstukken horen er allemaal bij. Ik wil best overleggen, maar men kan niet alleen maar naar het Rijk kijken. Dat is mij net een slag te gemakkelijk. Zo moeten wij als bestuurders niet met elkaar omgaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister geeft zelf aan dat er twee soorten conducteurs zijn en dat dit een zekere mate van spanning kan geven. Vervolgens zegt zij dat het niet alleen een Amsterdams probleem is, hetgeen ik met haar eens ben. Zij zegt dat zij het niet alleen gaat oplossen, maar dat zij

wel bereid is om daaraan mee te helpen. Verder zegt zij dat als zij dat voor heel Nederland zou doen, dat 150 mln. zou kosten. Gaat het nu om het geld, waarvan de minister zegt dat zij het niet heeft en dat zij het probleem daarom niet kan oplossen? Of vindt zij principieel dat de mensen die nu een Melkertbaan hebben, wel in die situatie kunnen blijven? Minister Vermeend heeft gezegd dat hij dat nader gaat onderzoeken. Ik adviseer u dan ook om dat met hem op te nemen en om te kijken of wij een integrale goede oplossing hiervoor kunnen bedenken. Die 150 mln. zou er dan toch moeten kunnen komen.

Minister **Netelenbos**: De vraag over wat voor soort ID-banen en Melkertbanen er nodig zijn, wil ik niet beantwoorden. Daar is minister Vermeend primair verantwoordelijk voor. Ik wil niet als een soort olifant door de porseleinkast stampen. Dat lijkt mij niet in het belang van dit soort banen. Ik zal daar met hem over praten.

Het socialeveiligheidsthema is een belangrijk thema in het openbaar vervoer. Dat zal ook bij de concessieverlening voor het openbaar vervoer een van de tophema's zijn. Daar wordt een prijs en een kwaliteit gevraagd. Dat hoeft echter niet altijd via subsidies geregeld te worden. Dat kan ook via het kaartje en via efficiencyvergroting. Vandaar dat ik dat thema belangrijk vind. Het is echter meer dan het vragen om subsidies, want anders redden wij het echt niet.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Ik roep in herinnering dat bij de behandeling van de Wet personenvervoer van de kant van de VVD-fractie is gezegd dat stakingsrecht in die specifieke sector iets minder zou moeten kunnen. Iedereen zei toen: waar maak je je druk om, want men gebruikt dat zeer zorgvuldig. De afgelopen week is het echter op twee dagen misgegaan. Wil de minister daar een oordeel over geven? Wil zij ook zeggen of zij bereid is om iets te doen als men werkelijk op 2 juli – dat schijnt voor voetballers een belangrijke dag te zijn – gaat staken?

## Hofstra

De **voorzitter**: De minister mag hier wel op reageren, maar het zijn vragen die volstrekt buiten het onderwerp vallen dat oorspronkelijk aan de orde is gesteld.

Minister **Netelenbos**: Ik vind het stakingsrecht een groot goed. Daar wil ik niet aan tornen. Er zijn goede CAO-afspraken gemaakt tussen de NS en de bonden. Ik ga ervan uit dat die afspraken gestand zullen worden gedaan en dat men zijn verstand gebruikt.

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik vind het heel verstandig van de minister om niet alleen beleid te voeren voor Amsterdam, maar ook naar regio's buiten de Randstad te kijken en daar mogelijk middelen naartoe te sturen. Wat vindt de minister van de gedachte van de PvdA om de komende jaren er enkele tientallen miljoenen voor uit te trekken om dit probleem op nationaal niveau op te lossen? Wat is haar oordeel daarover? Trekt zij daar consequenties uit voor de begroting voor de komende twee jaar?

Ik wil ook een vraag stellen aan de heer Van Gijzel. Kan hij in dit debat aangeven wanneer de PvdA met voorstellen zal komen? Over welk jaar heeft hij het als hij zegt dat er enkele tientallen miljoenen uitgetrokken moeten worden voor dit onderwerp?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vind dit bij uitstek een debat dat wij moeten voeren bij de begrotingsbehandeling. Er moet dan eerst over de inhoud worden gesproken en vervolgens over het geld en waar dat geld kan worden gevonden.

De heer **Van Gijzel** (PvdA): De minister gaat overleg voeren met haar collega's en met de grotere steden in Nederland. Misschien kan er een rapportage over komen, in welk kader wij dan verder kunnen spreken.

Tegen de heer Reitsma wil ik zeggen: u kunt er rustig op vertrouwen, gelet op de ervaringen van de

afgelopen jaren, dat de PvdA met echte voorstellen op dit terrein zal komen. Daar hebben wij, helaas, een beetje het alleenrecht op.

---

**Vragen** van het lid Atsma aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over **de voorbereiding van de Nederlandse politie op het Europees kampioenschap voetbal**.

De **voorzitter**: Voordat ik de heer Atsma het woord geef, wil ik u erop attent maken dat wij gasten in ons midden hebben. Today we have in our midst the chairman of the Slovak parliament and some of his colleagues. I welcome them here and wish them a very pleasant further stay in The Netherlands.

(Applaus)

De heer **Atsma** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Bijna twee weken geleden heeft de Kamer met de minister gesproken over de voorbereiding op het Europees kampioenschap. Dit overleg werd aangevraagd omdat de Kamer verschillende signalen kreeg over de wijze waarop de politie en de gemeentelijke overheden zich op het EK voorbereiden. Het antwoord van de minister was dat niemand, maar dan ook niemand zich zorgen hoeft te maken over de wijze van voorbereiding en over de uniforme aanpak.

Mevrouw de voorzitter! Het CDA wil een veilig en een feestelijk Europees kampioenschap in Nederland en België. Afgelopen vrijdag werden de resultaten van een onderzoek van het bureau Interview NSS bekend. De uitkomsten van de enquête geven de CDA-fractie aanleiding tot de volgende vragen.

1. Hoe oordeelt de minister over het gegeven dat 77,5% van de ondervraagde politiemensen zich door het eigen korps niet goed voorbereid acht op het EK?

2. Hoe serieus neemt de minister de uitkomst van het onderzoek dat 78,5% van de ondervraagde politiemensen zich niet goed tot slecht door de eigen korpsleiding geïnformeerd vindt?

3. Ruim 90% van de ondervraagden verwacht dat het EK ten koste zal gaan van andere werkzaamheden,

met name van de surveillance. Is dit inderdaad het geval?

4. Hoe verklaart de minister de uitkomsten van deze enquête in het licht van zijn opmerking van veertien dagen geleden, dat er sprake is van een strakke en uniforme organisatie?

Minister **De Vries**: Mevrouw de voorzitter! Wij hebben inderdaad al een aantal malen overlegd over de voorbereiding van de Nederlandse politie op het naderende EK. De genoemde enquête is gehouden onder 1500 politiemensen, waarvan er 400 hebben gereageerd. Dit waren allemaal leden van de Nederlandse politiebond. Niet alle 400 hebben overigens op alle vragen geantwoord. Dit neemt niet weg dat dit signaal voor ons aanleiding kan zijn om ons nog eens af te vragen of de voorbereiding er wel goed voor staat. Die vraag beantwoord ik onvoorwaardelijk met "ja". Ik geloof overigens niet dat ik ooit gezegd heb dat niemand zich ergens zorgen over moet maken. Overal is te merken dat de spanning oploopt, maar wij zijn voortreffelijk voorbereid.

Mijn ambtsvoorganger, de minister van Justitie en ikzelf hebben dit vele malen in de vaste commissie toegelicht. Er is gesproken over de wijze waarop de bejegeningprofielen in de verschillende opleidingen bijeen worden gebracht. Wij hebben het gehad over de oefeningen die realiter tijdens wedstrijden hebben plaatsvonden en over het zakboekje dat veel informatie bevat. Daarnaast heeft het COT tweemaal een audit gehouden. Een en ander is uitvoerig in de commissie besproken. Mijn conclusie was dat de voorbereidingen zeer goed op schema lagen.

De heer Atsma vraagt nu hoe het kan dat een behoorlijk aantal van de politiemensen die op de enquête gereageerd hebben, niet gerust is op de voorbereiding. Ik wijs erop dat het schema doorloopt tot de dag waarop het toernooi begint. Deze enquête is tweeënhalve week geleden gehouden. Zoals de heer Atsma weet, is het niet ongebruikelijk dat op dat moment, zeker op het uitvoerend niveau, nog lang niet iedereen alle instructies heeft gehad. Politiemensen worden op de laatste dagen voor het EK geïnstrueerd. Dan weten zij precies wat zij moeten doen en waar zij rekening mee hebben te