

Zalm

Het wetsvoorstel en het doel van de wet worden ook door de PvdA-fractie ronduit onderschreven. Alle woordvoerders hebben bij de behandeling van het wetsvoorstel echter hun zorgen geuit over de ambitie van het kabinet om op heel korte termijn een heleboel regelingen tegelijkertijd uit te voeren. Wij hebben toen gevraagd om op een tijdig moment helderheid te krijgen over de vraag of het allemaal wel kan. Onderdeel daarvan is de go-no-go-beslissing over de invoering van de wet financiering sociale verzekeringen, die mensen nu Walvis noemen. Ik heb minister De Geus vorige week gevraagd om de tweede voortgangsrapportage waarin die beslissing gedocumenteerd zou kunnen worden genomen, uiterlijk op 28 juni aan de Kamer toe te sturen. Volgende week voeren wij er nog een debat over. Ik wil nu weten, ook gezien de eerdere antwoorden van de minister, of de tweede voortgangsrapportage is voorzien van een second opinion of een accountants-test, omdat er blijkbaar interpretatieverschil mogelijk is over de kwaliteit van het proces dat nu wordt geïmplementeerd. Wij weten al dat het niet is wat wij oorspronkelijk wilden, maar een afgeslankte, uitgekledede vorm daarvan.

Wij hebben vragen gesteld naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer over de premie-inning door de Belastingdienst. Is de minister bereid om de vragen die betrekking hebben op de implementatie voor die datum te beantwoorden? Het gaat mij dan om de vragen die de minister zelf kan beantwoorden; hij kan niet voor de Rekenkamer spreken. Als de Kamer eind volgende week tot het oordeel moet komen dat het onvoldoende is, dan is dit zo goed mogelijk gedocumenteerd. Of er is dan voldoende vertrouwen in de voortgang van hetgeen waarmee de minister nu bezig is.

Minister **Zalm**: Ik heb onvoldoende inzage in de conceptrapportage om te kunnen beoordelen of er een toets door derden in staat. Gelet op de terughoudendheid die wij mede op inspiratie van de Kamer hebben bij de inhuur van derden, zou het best kunnen dat wij op basis van onze eigen deskundigheid rapporteren. De rapportage komt eraan. Ik zal proberen om mijn deel van de antwoorden op de vragen die blijkbaar zijn gesteld over de

premie-inning naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer, gelijktijdig met de rapportage aan de Kamer te doen toekomen.

De heer **Koopmans** (CDA): Het Nederlandse bedrijfsleven wacht met smart op een gemakkelijker uitvoering door middel van deze wet. Ik hoor de minister echter net in antwoord op vragen van de heer Omtzigt zeggen dat er nog door een zuur appeltje heen moet worden gebeten. Daarbij doelde hij op de dubbele systematiek vanaf 1 januari, terwijl bij de wetsbehandeling is afgesproken dat dit slechts in noodgevallen aan de orde zou zijn. Dat noodgeval lijkt mij tot op heden niet aan de orde.

Minister **Zalm**: Als je van het ene systeem overschakelt op het andere, veranderen de gebruikelijke gedragspatronen en aangiftpatronen. Dat gaat per 1 januari gebeuren. Ondernemers moeten zich daarop voorbereiden. Dat is natuurlijk vervelend en lastig, maar vanaf 1 januari gaat het systeem draaien op een manier waarvan zij duurzaam plezier hebben. Ik heb beoogd om te zeggen dat de aanpassingen aan het nieuwe systeem voor ondernemers vervelend zijn.

De heer **Koopmans** (CDA): Betekent dit dat elke in de pakketbrief toegezegde euro voor administratieve lastenverlichting zeker daar naartoe gaat?

Minister **Zalm**: De administratieve lastenverlichting die wij hebben gekwantificeerd, staat.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Wat doen wij met de kleine mkb'ers die volgens de loonadministrateurs grote problemen zullen krijgen? Wij hebben het hier over de Haagse werkelijkheid, maar de werkelijkheid van die mensen is volgens de loonadministrateurs straks dramatisch.

Minister **Zalm**: Wij zijn in overleg met de partijen die dit allemaal moeten uitvoeren. Naar het oordeel van de Belastingdienst heeft dat overleg een constructief karakter en staat het niet in het teken van paniek en onmogelijkheden. Zoals ik al zei, lijkt het mij goed dat op dit punt

gedegen wordt ingegaan in de voortgangsrapportage.

Vragen van het lid Van Hijum aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **het bericht inzake de toename van de sociale onveiligheid op het spoor**.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Treinen horen niet alleen op tijd te rijden maar ook veilig te zijn. Vorig jaar werd een op de vijf reizigers lastiggevallen in de trein; 6% meer dan in 2003. Dat is onacceptabel veel. Als je er niet zelf mee bent geconfronteerd, ken je in je omgeving wel iemand die het is overkomen. Ook het aantal mishandelingen in de trein neemt sinds 2001 langzaam toe, zo blijkt uit de cijfers. Dat is echt zorgwekkend. Mensen stappen nu eenmaal niet in een onveilige trein.

Het verbeteren van de veiligheid in het openbaar vervoer is een belangrijke prioriteit van dit kabinet, met minister Peijs voorop. Het Aanvalsplan Sociale Veiligheid heeft daadwerkelijk geleid tot veiliger trams en bussen. Ook is het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer toegenomen. De feiten over de veiligheid in de trein wijzen echter voor een deel de andere kant op. Dat mogen wij niet negeren. Daarom de volgende vragen:

1. Welke verklaring ziet de minister voor de toename van het aantal incidenten, ondanks het uitvoeren van het Aanvalsplan Sociale Veiligheid?

2. In hoeverre is het aantal incidenten in bepaalde regio's of op bepaalde lijnen meer gestegen dan in andere regio's of op andere lijnen?

3. Vinden de incidenten vooral overdag of 's avonds plaats, en is er een relatie met het gegeven dat de helft van de treinreizigers de veiligheid 's avonds onvoldoende vindt?

4. Ziet de minister aanleiding om samen met de Nederlandse Spoorwegen aanvullende maatregelen te treffen, zoals een lik-op-stukbeleid voor zwartrijders, het invoeren van stations- of reisverboden voor geweldplegers, meer conducteurs op de trein en meer ondersteuning door de spoorwepolitie? Daarbij denken wij concreet aan de gerichte aanpak zoals die

Van Hijum

wordt gehanteerd op onder meer de Flevolijn.



Minister **Peijs**: Voorzitter. Reizigers voelen zich, in weerwil van de zojuist gestelde vragen, in de trein en op het station steeds veiliger. Dat blijkt ook uit het reizigersonderzoek dat gisteren is verschenen. Dit is uiteraard goed nieuws. Wel blijkt uit de cijfers dat het percentage reizigers dat een incident heeft meegemaakt, is toegenomen.

In de berichtgeving lijkt het alsof zich een geweldsexplosie – dat woord is gebruikt – heeft voorgedaan. Ik ben absoluut niet blij met de toename van het percentage mensen dat een incident heeft meegemaakt. In de meeste gevallen gaat het echter om de categorie “lastigvallen” en niet om diefstal, bedreiging of mishandeling. Het zijn weliswaar vervelende zaken, maar het gaat niet om heel ernstige incidenten. De stijging wordt grotendeels veroorzaakt door de toename van het percentage reizigers dat is lastiggevallen.

In de jaarlijks door de NS in te dienen vervoerplannen wordt het percentage reizigers dat als slachtoffer en/of ooggetuige een incident heeft meegemaakt als indicator gebruikt. In dat kader wordt een richt- of grenswaarde beschreven. In het vervoersplan 2005 is voor deze indicator een richtwaarde van 26% opgenomen. Het verschil is te verklaren doordat vooral de categorie “lastigvallen” is toegenomen; dit is een subjectieve categorie. Het halen van de richtwaarde uit het vervoersplan 2005 wordt volgens deze rapportage behoorlijk moeilijk. Omdat het een richtwaarde betreft, zal met de NS overleg worden gevoerd over de maatregelen zoals wij die hebben afgesproken in het vervoersplan 2005. Er zal tevens een analyse worden gemaakt van deze indicator en de behaalde waarde ten behoeve van het vervoersplan 2006. Vervolgens zullen wij bekijken hoe er met deze indicator wordt omgegaan.

Voorzitter. De reizigers in het stads- en streekvervoer voelen zich eveneens steeds veiliger. Zij gaven in 2004 gemiddeld een 7,9 als waardering voor het veiligheidsgevoel tijdens de rit en 7,45% van de reizigers...

De **voorzitter**: Wilt u zich beperken tot de vragen die gesteld zijn?

Minister **Peijs**: Neem mij niet kwalijk.

De **voorzitter**: Als u nu begint met het stads- en streekvervoer, dan hebben wij het voordat wij het weten over de hele wereld.

Minister **Peijs**: Voorzitter. De heer Van Hijum vroeg naar de lijnen, de precieze cijfers, de plaats en de tijd van de dag. Deze gegevens berusten bij de NS. Die hebben wij als ministerie niet onmiddellijk bij de hand. Ik zeg de heer Van Hijum uiteraard graag toe dat wij aan de NS vragen welke gegevens zij hierover aan mij kunnen verstrekken, zodat ik ze kan doorgeven aan de heer Van Hijum. Wij hebben die gegevens niet direct bij de hand, omdat het NS-zaken betreft.

De zwartrijders hebben denk ik ook niet direct te maken met de gestelde vragen, dus daar mag ik dan ook geen antwoord op geven?

De **voorzitter**: Het systeem van het vragenuur is heel simpel. U krijgt vragen, daar luistert u naar en dan geeft u antwoord. Daar hebt u uw papier helemaal niet voor nodig.

Minister **Peijs**: Nou, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik zal even toelichten waarom u de dupe wordt van deze strenge manier van voorzitten. Wij hebben gisteren de raming van de Kamer behandeld en daarbij hebben wij afgesproken dat wij ons in het vragenuur meer gaan toespitsen op concrete snelle antwoorden op de concreet gestelde vragen. Excuses als u de eerste bent die een beetje bits behandeld wordt, maar wij moeten het vragenuur echt wat toegespitster maken. Gaat u door.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik heb niet veel om mee door te gaan. Over de zwartrijders hebben wij met de Kamer al een heel duidelijke lijn afgesproken en ik zal de heer Van Hijum alles toesturen wat hij gevraagd heeft, voor zover het aanwezig is.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik hoop dat u mij dan nog toestaat om een gerichte vraag te stellen.

De **voorzitter**: Zeker.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb een opmerking en een vraag, met uw welnemen. Ik vind het toch jammer dat de minister de toename van het aantal incidenten een beetje lijkt te relativiseren door te zeggen dat het niet om ernstige incidenten gaat, maar vooral om het aantal gevallen waarin mensen worden lastiggevallen. Ik kan de minister verzekeren dat je vertrouwen in het openbaar vervoer een behoorlijk deuk krijgt als dit je gebeurt in de trein. Dat moeten wij ons wel aantrekken. Ik hoop dan ook dat de minister dit als een aansporing ziet om eens goed na te gaan wat wij daar nu eigenlijk aan kunnen doen. Dat brengt mij op mijn vraag. De minister heeft toegezegd, mij informatie toe te sturen over verschillen per regio en per tijdstip. Mijn vraag ging daar echter niet over. Mijn vraag was of de minister zelf wil nagaan welke conclusies zij daaruit kan trekken en of wij op basis daarvan het Aanvalsplan sociale veiligheid moeten aanscherpen. Ik heb de minister een aantal voorbeelden genoemd van maatregelen waar je aan zou kunnen denken, maar ik zou graag willen dat de minister op dat punt ook echt de bezorgdheid van mijn fractie wegneemt en daarmee aan de slag gaat.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik wil de Kamer graag toezeggen dat ik het rapport waaruit de krant geciteerd heeft en dat nog maar pas dit weekeinde is uitgekomen, aan de Kamer zal toezenden. Dan weten wij ook precies waar wij het over hebben. Ik relativeer niets. Er zijn vier categorieën, te weten mishandeling, bedreiging, diefstal en lastigvallen. Alleen in de categorie “lastigvallen” hebben reizigers aangegeven dat zij daar meer last van hebben gehad dan in vorige jaren. Ik ga dus alleen af op wat de reizigers zelf gezegd hebben. Ondanks dit lastigvallen, beoordelen de reizigers de sociale veiligheid in de trein iets hoger dan vorig jaar. In 2003 was dat 6,9% en in 2004 was het 7%. Dus ik ga, met alle respect, alleen maar af op de cijfers die op papier staan en op wat de reizigers zelf hebben gezegd. Zij hebben dus aangegeven, lastiggevallen te zijn, maar zich toch veiliger te voelen in de trein dan vorig jaar.

Peijs

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik moet eerlijk zeggen dat ik hier toch met enige verbazing naar luister. De minister is geen postkantoor, zij is minister en zij is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De minister mag de cijfers naar hartelust gaan bestuderen, maar ik zou haar met collega Van Hijum willen vragen wat zij concreet gaat doen. Komt dat treinverbod voor hufters er nu in het hele land? Gaat de minister bewerkstelligen dat er meer spoorwegpolitie komt dan de vijftig of iets meer mensen die zijn toegezegd? Zijn er vorderingen ten aanzien van de OV-chipkaart? Met andere woorden: wat is het beleid van de minister? Gaat zij het aanvalsplan veranderen? Als zij dat vandaag toezegt, en later met de aanvullende maatregelen komt, ben ik tevreden. Als de minister het niet wil toezeggen, moet zij niet doen alsof zij onze bezorgdheid deelt, want dan is zij eigenlijk helemaal niet van plan om iets te ondernemen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Met alle respect. Het rapport is dit weekeinde uitgekomen. Als de Kamer denkt dat ik dan dinsdags een beleid klaar heb... Wat is dit nou voor onzin? Dit is toch werkelijk hypebeleid van de Kamer. Laten wij in een ordentelijk proces met elkaar van gedachten wisselen. Ik stuur de Kamer het rapport en het overzicht toe. Daarna praten wij in een AO over wat er precies is gebeurd, wat wij al doen en hoe dit in verhouding tot elkaar staat. Wij kunnen vervolgens met elkaar praten over wat ons te doen staat. Dat is een ordentelijke manier van werken. Wat nu gebeurt, is hapsnap.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Met alle respect. Het is geen hype. Het betreft een rapport met cijfers over het afgelopen jaar. Het enige wat de minister nu hoeft te zeggen, is dat zij dit rapport zodanig serieus neemt, dat zij bereid is om naar aanleiding ervan haar beleid aan te passen. Dat is de vraag die op tafel ligt.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik weet nog niet eens of ik mijn beleid wel moet aanpassen. Laten wij met elkaar een keer praten over sociale veiligheid op de plaats waar dit gewoon thuishoort: in een AO. Als wij het straks over de begroting

hebben, gaan wij praten over de sociale veiligheid, of dat goed is gegaan dit jaar, of de concessie al of niet is gehaald. Laten wij dit toch vooral in het perspectief zien van alles wat wij aan het doen zijn. Ik kan toch niet hapsnap vandaag besluiten! Ik ga bovendien helemaal niet over de spoorwegpolitie. Daarvoor moet u bij de minister van BZK zijn, die gaat erover. Ik ben tot van alles bereid, maar het moet wel helpen. Ik wil eerst dit rapport, dat ik vanmorgen op mijn bureau heb gekregen, kunnen bestuderen. Daarna wil ik in een ordentelijk proces met de Kamer over maatregelen praten.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Naast een vraag aan de minister heb ik ook een vraag aan de heer van Hijum. Ik zal eerst de vraag aan de minister stellen.

Ik ben verbaasd over de beantwoording die de minister geeft. De onveiligheid duurt voort, terwijl de minister achter haar bureau zit na te denken of zij het wel nodig vindt om actie te ondernemen. In het rapport kunnen wij duidelijk lezen dat met name bij de metro, maar ook 's avonds op de stations, het gevoel van onveiligheid toeneemt omdat er geen menselijk toezicht is. Ik vraag de minister nadrukkelijk of zij bereid is om ook andere maatregelen te nemen dan de elektronische maatregelen zoals de chipcard en camera's. Is zij bereid een actieve rol op zich te nemen en daadwerkelijk iets te doen tegen de gevoelens van onveiligheid? Veel bedrijven kunnen dat niet onder het juk en de druk van de bezuinigingen en het beleid van de minister.

Ik kom vervolgens toe aan mijn vraag aan de heer Van Hijum. Ik hoor hem net zeggen dat er een aanpassing moet komen van het plan. Daar ben ik erg blij mee, want mijn fractie heeft daarvoor al veel langer gepleit. Wij hebben moties ingediend over menselijk toezicht, over een conducteur op de trein en voldoende spoorwegpolitie. Voorheen konden wij niet op de steun van de CDA-fractie daarvoor rekenen. Betekent dit, dat wij voortaan wel steun van het CDA krijgen op deze punten?

Minister **Peijs**: Voorzitter. Wij hebben het gehad over de trein. Nu hebben wij het over de metro. Wij hebben de chipcardpoortjes nog niet eens, maar mevrouw Gerkena weet nu al dat ze

niet werken en dat er iets anders zou moeten gebeuren. Laten wij er geen misverstanden over laten bestaan. Ik vind het ontzettend vervelend dat de categorie van het lastigvallen in de trein met een aantal procenten is gestegen. Het veiligheidsgevoel van de passagiers is echter gestegen. Dat hebben de reizigers zelf aangegeven. Zij zeggen ook dat zij worden lastiggevalen, terwijl zij zich tegelijkertijd toch veiliger voelen in de trein. Ik verzoek de Kamer mij de ruimte te geven om heel goed naar het rapport te kijken. Ik zal het aan de Kamer toezenden. Ik ga hier vandaag niet, nadat ik vijf minuten geleden deze vragen heb gekregen, toezeggen dat ik mijn beleid ga veranderen. Dit beleid hebben wij vorig jaar samen met de Kamer vastgesteld. Wij moeten dit beleid op deze mooie dinsdagmiddag niet zo maar even overhoop gooien. Laten wij een ordentelijk proces volgen.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter, ik zou mevrouw Gerkena eraan willen herinneren dat de Kamer nog in december jl. een motie van CDA en PvdA heeft aangenomen waarin een veel steviger aanpak van zwartrijders werd bepleit. Wij hebben daarop inmiddels een reactie van de minister gekregen en wij zullen er over twee weken over discussiëren. Verder hebben wij in het kader van het nieuwe vervoerplan van de NS afgesproken dat er meer toezicht in de trein zal komen; het aantal conducteurs moet elk jaar toenemen. Wij hebben dus duidelijke afspraken op dit punt gemaakt en ik begrijp dan ook eerlijk gezegd het punt van kritiek niet zo goed.

Mevrouw **Gerkena** (SP): En wilt u nog ingaan op mijn voorstellen over de spoorwegpolitie?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ook daarover hebben wij duidelijke afspraken met de regering gemaakt: er komen vier extra teams voor de spoorwegpolitie en er moet met samenwerking tussen de regiopolitie en de spoorwegpolitie voor gezorgd worden dat conducteurs snel assistentie krijgen als er zich een incident voordoet. Wij vinden dat wij hiervoor duidelijke aanrijdtijden moeten afspreken en dat die assistentie gewoon gegarandeerd moet zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks):

Peijs

Voorzitter, ik zou de minister toch willen voorhouden dat de Kamer over haar eigen agenda gaat. Als de CDA-fractie de minister terecht ter verantwoording roept, haar lastigvalt om haar opinie over het rapport te kunnen horen, dan stelt het mij in ieder geval enorm teleur dat zij zegt dat het allemaal wel in het najaar komt, bij de begrotingsbehandeling en dergelijke. Er is nu een helder rapport en de minister zou toch op z'n minst een tandje bij kunnen zetten. Het aantal incidenten dreigt verder toe te nemen door het nieuwe beleid van de NS dat men in de trein geen kaartje meer kan kopen, dat men zonder kaartje meteen als zwartrijder bestempeld wordt en een boete krijgt. Dit dreigt veel meer incidenten uit te lokken, wat grote onrust onder het personeel van de Spoorwegen veroorzaakt. Is de minister bereid om tegen de NS te zeggen dat dit in ieder geval voorkomen moet worden?

Minister Peijs: Ik ga eerst het rapport eens goed bekijken om na te gaan of er aanknopingspunten zijn voor het nieuwe beleid van de NS. Ik weet nog niets eens waar dit bericht vandaan komt, de Kamer reageert blijkbaar buitengewoon alert. Ik stel voor, mijn beleid niet op krantenkoppen af te stemmen, maar samen met de Kamer op een ordentelijke manier na te gaan wat er op het spoor gebeurd is en of er aanleiding is om ons beleid te wijzigen. De NS steekt elk jaar 45 mln. in veiligheidsmaatregelen; ik heb gezegd dat ik de Kamer het rapport zal toesturen en dat wij samen kunnen bekijken wat er gedaan moet worden.

De heer Duyvendak (GroenLinks): En hoe staat u tegenover het nieuwe beleid van de NS tegen zwartrijders?

Minister Peijs: Dat onderwerp hebben wij ook al besproken in het laatste algemeen overleg over de spoorwegen. Ik wil mijn beleid niet volledig wijzigen naar aanleiding van een krantenkop, ik ga eerst het rapport lezen en dan zal ik bekijken of er iets aan te doen is.

Vragen van het lid Azough aan de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap over de verminderde binding van Marokkaanse en Turkse leerlingen met de Nederlandse samenleving.

□

Mevrouw Azough (GroenLinks): Voorzitter. Afgelopen vrijdag maakte de gemeente Amsterdam de uitkomsten bekend van een onderzoek naar de interculturele verhoudingen in het onderwijs. De conclusie is dat het op 21 van de 25 scholen redelijk tot goed gaat op dit gebied, maar dat er op vier van de onderzochte scholen sprake is van grote spanningen. Dit is voor mij geen verrassing; als je kinderen en jongeren voortdurend aanspreekt op hun allochtoon zijn, moet je niet verbaasd zijn als dat de realiteit wordt. Dat er ook op scholen, die een glazen huis vormen, een steeds grotere kloof ontstaat en de verhoudingen verharden, hoeft wat mij betreft niemand te verbazen. Een van de hoofdconclusies is dat 50% van de Marokkaanse en Turkse leerlingen zich in Nederland niet thuis voelt, dat zij somber zijn over hun toekomst. Kortom, zij voelen zich steeds meer allochtoon of islamitisch en steeds minder Nederlands.

Voor mijn fractie is dit een punt van grote zorg omdat het zich uit in meer schoolverlaten, minder tolerantie, meer spanningen, meer antiwesterse uitlatingen en vooral steeds meer gedemotiveerde leraren; leraren die wij nu en in de toekomst hard nodig zullen hebben. Dit kabinet lijkt zich dit niet te realiseren. Het draagt voortdurend zijn steentje bij aan die kloof, aan de polarisatie, door moslims of allochtonen voortdurend overal bij te halen, of het nu gaat om orgaandonatie of om de evolutietheorie.

De minister van Onderwijs heeft in januari jongstleden ook meegedaan aan de dag van de binding. Toen zijn allerlei maatregelen beloofd om leerlingen en leraren meer bij elkaar te brengen. Dit is geen overbodige luxe. Waar blijft de ondersteuning en training voor leraren om om te gaan met spanningen in de interculturele verhoudingen? Waar blijven de cruciale mentoringprojecten die moeten zorgen voor minder spanningen, betere oudercontacten

en betere schoolresultaten? Waar blijven de zo noodzakelijke rondetafelgesprekken, niet alleen met leraren en werkgevers, maar vooral ook met ouders en leerlingen? En ten slotte, meent de minister nu werkelijk dat het door haar voorgestelde plafond, waarbij de zwarte scholen slechts geld krijgen voor 80% van de achterstandsleerlingen, zal zorgen voor meer gemotiveerde leraren, voor kleinere klassen, voor meer zorg en voor minder polarisatie?

Wij moeten iets doen en wel nu, want uit het Amsterdamse onderzoek blijkt dat scholen die specifieke projecten doen om intolerantie en racisme tegen te gaan een beter, stabielere en plezieriger schoolklimaat hebben. Wij kunnen hiermee niet wachten. Deze Fatima's en Mustafa's zijn niet meer gewoon kinderen, zij zijn steeds meer vertegenwoordigers; vertegenwoordigers van hun ouders, hun gemeenschap en hun religie. In mijn ogen lijkt the clash of civilisations steeds meer dagelijkse realiteit te worden.

□

Minister Van der Hoeven: Voorzitter. Laat ik voorop stellen dat ik de zorgen van mevrouw Azough deel en dat het rapport dat in Amsterdam is verschenen ons op een aantal punten met de neus op de feiten duwt. Laten wij echter ook kijken wat er staat. De algemene conclusie van het onderzoek, een quick scan, luidt dat op 21 van de 25 bezochte scholen sprake is van redelijke tot goede interculturele verhoudingen; vier scholen zijn zelfs verbeterd. Op vier van 25 bezochte scholen is het beeld minder positief, op drie scholen zijn er echt problemen en op één school zijn de verhoudingen uitgesproken slecht. Ik zeg dit niet om het gevoel te relativiseren, maar wel om even de feiten te noemen. Op dat gevoel en op dat gevoel van urgentie zal ik dadelijk terugkomen.

Mevrouw Azough vroeg heel terecht wat er de afgelopen periode is gebeurd. Een aantal acties die in de quick scan zijn genoemd en waarin de gemeente investeert, vind ik prima. Dit zijn een goede zorgstructuur in en om de school, contacten met de buurt, goede contacten tussen school en ouders, duidelijke afspraken en het bevorderen van burgerschap en sociale competenties. Van onze kant leveren