

Voorzitter

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Gabor.

De heer **Gabor** (CDA): Voorzitter! De betrekkingen met Turkije vervullen de CDA-fractie met grote zorg. In dat verband vragen wij de minister van Buitenlandse Zaken om de Kamer via een brief op drie punten te informeren.

Het eerste punt is de reactie van de minister van Buitenlandse Zaken, toen hij op 3 april in Turkije was, op de toonhoogte van de Turkse reacties op het tragische gebeuren in de Schilderswijk, daarbij betreffende de uitspraken die zijn gedaan door premier Erbakan en door de Turkse delegatie in Nederland.

Het tweede punt is het standpunt van het kabinet inzake de toetreding van Turkije tot de Europese Unie in relatie tot het wegvallen van een deel van de steun binnen paars na de uitspraken van zaterdag jongstleden.

Het derde punt is de toekomstige relatie met Turkije.

Ik verzoek de minister om ons voor 17 april a.s. te informeren, dus voor het debat dat wij dan in de Kamer hebben over Turkije.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Verhagen.

De heer **Verhagen** (CDA): Voorzitter! Op Teletekst konden wij lezen dat het zomereperiment "Het beste van Nederland", dat door de Wereldomroep vorig jaar is begonnen, dit jaar in samenwerking met de NOS zal geschieden. Dat schijnt niet juist te zijn. De Kamer heeft een motie-Verhagen aanvaard, waarin de Kamer zich heeft uitgesproken voor voortzetting van zomertelevisie via de Wereldomroep. Van staatssecretaris Nuis hoor ik graag wat de stand van zaken is en of hij van plan is de motie-Verhagen uit te voeren. De Kamerbreed gesteunde voortzetting van het experiment zal daadwerkelijk gestalte moeten krijgen en mag niet ondergesneeuwd raken door een andere vorm, zoals door de NOS gesuggereerd wordt.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het

stenogram van dit deel van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 12 maart 1997 over **de kleine luchtvaartterreinen**.

□

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Voorzitter! Het gaat met name om de zonerings van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland. In het algemeen overleg is gediscussieerd over het aantal vliegbewegingen dat zou worden toegekend in het aanwijzingsbesluit. Dat zouden er 60.000 of 40.000 zijn. Uit de discussie bleek dat binnen het quotum dat wij landelijk willen vaststellen voor het aantal vliegbewegingen in de kleine luchtvaart, ook wordt gepraat over de overloop van de kleine luchtvaart op Zestienhoven. Die overloop zou moeten worden overgeplaatst naar Lelystad en Midden-Zeeland. Mijn fractie heeft het probleem, dat nog niet helder is hoe wij precies met Zestienhoven zullen omgaan. Daarover zou dit najaar in het kader van de nota Relus worden gediscussieerd. Het gaat ons te ver om vooruitlopend daarop 20.000 vliegbewegingen extra toe te kennen aan Midden-Zeeland. Ik dien een motie in om te bewerkstelligen dat het aantal vliegbewegingen voor Midden-Zeeland nu op 40.000 wordt gehouden. Een eventueel aantal vliegbewegingen van 60.000 mag pas aan de orde komen als meer duidelijkheid is ontstaan over de overloop van Zestienhoven naar andere luchthavens. Ik zou dan willen praten over het percentage daarvan dat naar Lelystad kan en over de vraag of Midden-Zeeland dan nog wel in beeld moet komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de overweging om groei van het aantal vliegbewegingen in Midden-Zeeland toe te staan gebaseerd is op de opvang van de kleine luchtvaart van

bijvoorbeeld Zestienhoven;

voorts constaterende, dat de omvang van Zestienhoven in het kader van Relus nog aan de orde moet komen;

verzoekt de regering niet vooruit te lopen op de verplaatsing van kleine luchtvaart van Zestienhoven naar Midden-Zeeland en in het aanwijzingsbesluit van het luchtvaartterrein Midden-Zeeland vooralsnog uit te gaan van 40.000 vliegbewegingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van 't Riet, Stellingwerf en Rosenmöller. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 2 (25083).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw Van 't Riet legt in deze motie een nadrukkelijk verband tussen de discussie die wij nu voeren en de nota Relus. Laatstgenoemde nota gaat bij mijn weten over de bestuurlijke verhoudingen tussen het Rijk en de luchthavens. Hoe ziet mevrouw Van 't Riet in dit verband die discussie over het aantal vliegbewegingen?

In het dictum wordt aangegeven dat vooralsnog wordt ingezet op 40.000 vliegbewegingen. Hoe moet dat "vooralsnog" precies worden verstaan?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Wij hebben afgesproken dat wij de nota Relus gaan behandelen na de TNLI-discussie. Er ligt namelijk ook een perspectievennota over de kleine luchtvaart. Ook de regionale luchthavens zullen waarschijnlijk bij de discussie over de toekomst worden betrokken. Daarop volgend hebben wij de nota Relus te behandelen. Uit de procedurevergadering is gebleken dat er enige discussie is over onze handelwijze. Beperken wij ons tot de financieel-bestuurlijke verhouding of hebben wij het ook over de verdeling van de groei, etc.? Ik neem aan dat dit aan de orde zal komen bij de TNLI-discussie.

De Kamer heeft indertijd een motie aangenomen waarin een bepaald quotum voor de kleine luchtvaart is vastgesteld. De minister wil daaraan gevolg geven. Binnen het quotum kunnen wij schuiven.

Van 't Riet

Tijdens het algemeen overleg bleek dat Zestienhoven behoefte heeft aan uitplaatsing van de kleine luchtvaart, bijvoorbeeld naar Midden-Zeeland. Ik wil nu geen complete blokkade opleggen en daarom spreek ik in de motie van "vooralsnog". In die zin ben ik de minister enigszins tegemoetgekomen. Als de 20.000 vliegbewegingen bijvoorbeeld na de behandeling van de nota Relus alsnog moeten worden geaccommodeerd omdat Lelystad onvoldoende ruimte blijkt te bieden, dan is dat voor mij niet onbespreekbaar. Vandaar het woord "vooralsnog".

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! Net als in het algemeen overleg spreek ik mede namens de SGP.

Midden-Zeeland is een van de laatste te zoneren luchtvaartterreinen. Ook nu weer is sprake van forse verschillen van mening over het aantal toe te stane vliegtuigbewegingen. Zowel onder de bevolking als in het bestuurlijk overleg blijkt de tegenstelling tussen groei en stabiliseren versus terugdringen. De fracties van RPF en SGP zijn van mening dat de overlast moet worden teruggedrongen. Zelfs met 40.000 vliegtuigbewegingen is er ruimte voor groei van het daadwerkelijke aantal vluchten. Het is zelfs zeer de vraag of bij 40.000 vliegtuigbewegingen geen sprake zal zijn van een substantiële groei ten opzichte van de huidige situatie, gezien alle correctiefactoren en schuifmogelijkheden.

Er is natuurlijk een markt te vinden om te verschuiven, bijvoorbeeld van Rotterdam naar het vliegveld Midden-Zeeland. Maar wij willen wel gezegd hebben dat dit in het bestuurlijk overleg van vijf jaar geleden absoluut niet aan de orde kwam. Er is dan ook sprake van een nieuw feit op dit punt. Daarom menen wij dat het bestuurlijk overleg zeker op dit punt opnieuw moet worden geopend. Het is onze fracties duidelijk dat wij op termijn van de huidige berekeningssystematiek af moeten. Nu kunnen wij gaan schuiven en corrigeren op basis van de hoeveelheid lawaai die theoretisch bij een aantal vliegtuigbewegingen hoort. Dat leidt tot een ondoorzichtig en oncontroleerbaar systeem. Het zou veel beter zijn wanneer het absolute aantal starts

en landingen maatgevend is met differentiatiemogelijkheden voor bepaalde dagen of dagdelen en gekoppeld aan de hoogste technische geluidseisen aan vliegtuigen.

Nu is de zonerings in ieder geval gebaseerd op gedateerde informatie. De categorie-indeling stamt namelijk uit 1990. Het bestuurlijk overleg heeft reeds in maart 1993 plaatsgevonden. Bovendien is er in Zeeland een gemeentelijke herindeling geweest waarmee wij naar mijn opvatting ook rekening hebben te houden. Vandaar dat ik de volgende motie indien, waarin gevraagd wordt om heropening van het bestuurlijk overleg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat:

- de zonerings van luchtvaartterrein Midden-Zeeland is gebaseerd op de uitkomst van het bestuurlijk overleg van 11 maart 1993;
- ook toen al bij de betrokken gemeentebesturen forse bezwaren bestonden tegen een zonerings, gebaseerd op 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- per 1 januari 1997 sprake is van een nieuwe gemeentelijke indeling;
- berekeningen inzake de geluidsproductie zijn gebaseerd op de categorie-indeling en technische gegevens zoals die zijn vastgesteld in het jaar 1990;

verzoekt de regering het bestuurlijk overleg te heropenen om te bezien in hoeverre er in de huidige situatie sprake is van draagvlak voor een zonerings op basis van 40.000 dan wel 60.000 vliegtuigbewegingen per jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 3 (25083).

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Voorzitter! Wij hebben tijdens het algemeen overleg uitgebreid over dit onderwerp gediscussieerd. Ik wil dan

ook kort reageren op de nu voorliggende moties.

Aanneming van de motie van mevrouw Van 't Riet wil ik ten sterkste ontraden. Dat blijkt ook al uit mijn inhoudelijke reactie tijdens het algemeen overleg. Wij hebben, ook in het bestuurlijk overleg, gekozen voor 60.000 vliegbewegingen, niet alleen vanwege het feit dat er dan ook mogelijkheden zijn voor enige verplaatsing van Rotterdam naar Midden-Zeeland. Men heeft dit ook nodig om het vliegveld economisch rendabel te houden, wat overigens nog steeds een buitengewoon marginale zaak is. In 2000 wordt de geluidsbelasting immers gehalveerd en dan moet ook, als er niets gebeurt, het aantal vliegbewegingen terug. Wij hebben geen ruimte nodig vanwege de nota Relus of vanwege bestuurlijke veranderingen, maar wel vanwege het feit dat Rotterdam zelf op dit moment hard aan het werk is met de herprofilering van het vliegveld. Eén ding is zeker: als de MER-onderzoeken afgerond zijn en men tot een conclusie komt, zal dat gevolgen hebben voor de kleine luchtvaart. Op dat moment hebben wij geen tijd om een nieuwe procedure te starten, de aanwijzing te herzien en dan overigens op de huidige in de aanwijzing opgenomen zone terecht te komen. Ik mag erop wijzen hoe lang wij erover gedaan hebben om de huidige zonerings gereed te krijgen. Dat spijt mij zeer. Wij hebben afgesproken dat ik alle procedures nog eens kritisch zal bezien, zoals ik in het algemeen overleg ook heb aangegeven. Ik ben echter van mening dat de 60.000 vliegbewegingen op Midden-Zeeland verantwoord en van belang zijn om straks het stand-stillbeginsel te kunnen hanteren. De Kamer moet zich goed realiseren dat ook daar belangen mee gemoeid zijn.

Dan kom ik bij de motie van de heer Stellingwerf. Ik heb daar al voldoende over gezegd, ook tijdens het algemeen overleg. In het kader van de Luchtvaartwet en van de Wet op de ruimtelijke ordening zijn procedures afgesproken die helaas veel te lang duren. Het mag niet zo zijn dat de start van de nieuwe procedure daardoor vertraagd wordt. Daar heeft een herindeling helemaal niets mee te maken. Ik vind niet dat elke keer nadat er sprake is van een bestuurlijk andere situatie, gedaan moet worden alsof een procedure niet voldoende gehanteerd is. Dat

Jorritsma-Lebbink

meningsverschil zullen de heer Stellingwerf en ik wel blijven houden. Om die reden ontraad ik ook de aanneming van die motie. Het zou namelijk een precedentwerking kunnen hebben voor andere besluiten die op rijksniveau genomen worden.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De gemeentelijke herindeling is een van de drie belangrijke overwegingen waarop ik mijn opvatting grond dat er sprake is van gedateerdheid. Ik denk dat het wel degelijk van belang is, omdat met name de enige gemeente die alleen maar voor was, blijkt heeft gegeven vlak voor de opheffing eigenlijk helemaal niet gelukkig te zijn met de uitbreiding van het vliegveld. Ik wil met name de nadruk leggen op de gedateerdheid van die andere twee overwegingen: de ene serie gegevens uit 1993 en de andere serie gegevens uit 1990. Dan denk ik dat je ook bereid moet zijn om opnieuw in de huidige nieuwe situatie terug te keren naar de overlegpartners, wellicht om tot een nieuw inzicht te komen, maar in ieder geval om nog terug te kunnen koppelen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wat u nu zegt, geldt voor alle zonerings. Bij alle zonerings hebben wij te maken gehad met dit procedurele probleem. Ik erken dat het een procedureel probleem is, maar het kan niet zo zijn dat wij dan in één enkel geval besluiten om het anders te doen. De wettelijke rondes hebben plaatsgevonden en het heeft mij ook allemaal veel te lang geduurd. Ik moet zeggen dat ik er nog niet gelukkig mee ben dat wij pas in 1997 alle aanwijzingen kunnen regelen voor een structuurschema burgerluchtvaartterreinen dat al in 1989 was vastgesteld. Die aanwijzingen zijn er overigens niet voor niets. Zij zijn er ook omdat er ruimte moet blijven om ontwikkelingen te realiseren. Overigens is het uiteindelijk de bedoeling van de aanwijzing dat er minder geluidsbelasting komt doordat wij eisen stellen aan de luchtvaartterreinen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil alleen maar wijzen op de situatie die in het verleden bij Zeppe is ontstaan. Toen heeft er ook hernieuwd bestuurlijk overleg plaatsgevonden, weliswaar na aanneming van de motie. Ik sluit niet uit dat er in dit geval ook

een motie zou kunnen worden aangenomen. Is de minister bereid dan alsnog tot de overweging te komen om het bestuurlijk overleg te heropenen? Waarom is er in het geval van Midden-Zeeland niet dezelfde constructie gekozen als bij het vliegveld Zeppe, namelijk het vaststellen van een convenant met het oog op de reductie van 3 BKL in 2000? Men had toch op z'n minst kunnen redeneren dat je niet toegroeit naar de situatie in 2000 om daarna weer te halveren. Dat had toch in een convenant kunnen worden vastgelegd? Maar zelfs dat is niet gebeurd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Omdat de bestuurlijke partijen het ermee eens waren dat ook de 60.000 bewegingen nodig zijn om het vliegveld economisch draaiende te houden. Overigens kan ik u tamelijk geruststellen. Op het moment dat er in Rotterdam niet gekozen wordt voor verkleining, is er buitengewoon weinig kans dat Midden-Zeeland zijn markt zo zal kunnen vergroten dat toegekomen wordt aan het aantal bewegingen dat binnen de aanwijzing past. Maar wij hebben het nodig. Dat is de enige reden waarom ik het buitengewoon onverstandig zou vinden om op de heel korte termijn te gaan denken. De discussie met Rotterdam zal binnenkort plaatsvinden. Die discussie gaat overigens niet over Relus. Het is een zaak waar Rotterdam uiteindelijk zelf over zal moeten beslissen. Eén ding is mij volstrekt helder: het is geen hypothetische veronderstelling dat dat gevolgen zal hebben voor de kleine luchtvaart op Rotterdam. Dat is vrijwel een zekerheid. Ik heb ook het gevoel dat bijna alle politieke partijen die er in het Rotterdamse bij betrokken zijn, daarover een opvatting hebben die in die richting gaat.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66): Er zijn volgens u twee elementen: de overloop van Rotterdam en de vliegtuigeconomische rentabiliteit. Het is bekend dat de lagere overheden de bijdrage die zij in het verleden aan de luchthaven wilden geven, hebben ingetrokken. Maar de rijksoverheid kan toch niet als beleid hanteren dat het aantal vliegbewegingen wordt geacommodeerd om het weer rendabel te krijgen, als de lagere overheden hun bijdrage

intrekken? Dat lijkt mij geen goede lijn voor de toekomst.

Over de overloop van Rotterdam hebben wij ook contact gehad met Rotterdam, maar daaruit blijkt dat nog niet duidelijk is hoe wij hiermee omgaan. Het gaat om vliegbewegingen die zij kwijt willen aan andere luchthavens. Ik heb Lelystad genoemd. Ik heb een percentage gehoord dat Rotterdam in zijn hoofd heeft. Dat is de onduidelijkheid waar ik op doel. Ik ben bereid om mee te denken om aan de overloop van Rotterdam tegemoet te komen, maar niet omdat wij nu toevallig een aanwijzing hebben liggen en denken dat 20.000 wel aardig is om naar Midden-Zeeland over te hevelen. Dat gaat mij te ver.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben ingehuurd om het algemeen belang te dienen, dus ik ben wel bereid om mee te denken. Er is een probleem in Rotterdam, dat men een vliegveld in stand wil houden met een zeer beperkte omvang en toch van goede kwaliteit. Dan is men gedwongen om na te denken over de positie van de kleine luchtvaart. Daar hebben wij ook een verantwoordelijkheid voor. Als wij zeggen dat wij er voorlopig maar even niets aan doen en straks wel zullen zien, dan vind ik dat echt kortetermijndenken.

Ik vind dat wij de verantwoordelijkheid hebben om minstens voor een deel te zorgen voor opvang, als wij die mogelijkheid hebben. Het deel dat mogelijk naar Midden-Zeeland zou kunnen, is zeer beperkt. Veel meer dan 10% van het totaal dat op Rotterdam zit, kan daar niet eens naartoe. Wij zullen waarschijnlijk ook nog andere ruimte nodig hebben. Rotterdam is daar druk naar aan het zoeken. Wij weten dat de wens van Rotterdam is om hier te kijken, omdat het in de regio ligt. Ik vind dat het Rijk iets verder moet kijken dan alleen naar het Zeeuwse of alleen naar het Rotterdamse belang. Dat heb ik ook tijdens het algemeen overleg gezegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF): In het bestuurlijk overleg in 1993 en de jaren daarvoor is nimmer gesproken over verplaatsing uit Rotterdam. Dat is iets van de laatste twee jaar. Ik vind dat een volstrekt nieuw feit, dat eigenlijk in discussie moet komen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee,

Jorritsma-Lebbink

want daar heeft toevallig Midden-Zeeland niets mee te maken. Ik heb steeds gezegd dat dit niet een overweging is die je aan het Zeeuwse hoeft te vragen of mag vragen. Ik vind niet dat je van hen mag vragen om dat mee te wegen. Zij hadden andere oordelen op dat moment en andere redenen waarom zij met die 60.000 mee wilden gaan. Ik vind dat het kabinet de verantwoordelijkheid heeft om te kijken naar dat bovenregionale, want anders hadden wij er helemaal geen bemoeienis mee hoeven te hebben.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Nieuwe regeling inzake de sociale werkvoorziening (Wet sociale werkvoorziening) (24787).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**: Dit agendapunt betreft een belangrijk en zwaar onderwerp. Ik heb geïnformeerd naar de behandeling tot op heden. Wij hebben twee keer een wetgevings-overleg gehad over deze problematiek. Er is dus veel aandacht aan besteed. Het zou goed zijn als wij heden het plenaire debat konden afronden. Het zou voor mij comfortabel zijn als ik een indicatie kreeg van de spreektijden, maar slechts één van de sprekers heeft die tot nu toe gegeven. Om een planning te kunnen maken, is het prettig om ook van de andere collega's een aanduiding te krijgen van de tijd die zij nodig denken te hebben.

□

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Ik schat in dat ik twintig minuten nodig heb.

Wij behandelen inderdaad vandaag heel belangrijke wetgeving, voor een heel kwetsbare groep, want zo mag je de mensen die geïndiceerd zijn voor de sociale werkvoorziening toch wel noemen, denk ik. Ik ben ontzettend blij dat er een wet voorligt die naar het zich laat aanzien op een vrij breed draagvlak mag rekenen. Ik geloof dat alle betrokkenen daar van meet af aan aan gewerkt hebben. Om allerminst bescheiden en wellicht geheel ten

onrechte met onze eigen rol te beginnen, ik heb zelf heel goede herinneringen aan het rondetafel-gesprek waarmee wij de behandeling van de sociale werkvoorziening in de Kamer zijn begonnen. Het was een nieuwe manier van werken, maar ik denk dat zij heel goed gewerkt heeft. Bovenal gelden mijn complimenten voor het bereikte draagvlak de minister en zijn medewerkers en alle betrokkenen uit het veld, die de tegenpartij waren. Zij waren bereid om hierover te overleggen en zich coöperatief op te stellen.

Ik denk dat het heel verstandig is geweest om voor de huidige geïndiceerde werknemers in de sociale werkvoorziening alles bij het oude te laten. Zij houden hun inkomen en zij hoeven niet geherindiceerd te worden. Het is natuurlijk altijd belangrijk om verworven rechtsposities te respecteren, maar ik hechtte er bij dit wetsvoorstel heel in het bijzonder aan omdat het gaat om een heel kwetsbare groep. Een deel van hen – ik denk met name aan verstandelijk gehandicapten – kan dreigende veranderingen misschien heel moeilijk "tackelen".

Positief aan dit wetsvoorstel vind ik het ook dat nieuwe werknemers eveneens recht op functieloon zullen krijgen. De gemeenten, de uitvoerders dus, worden gesubsidieerd op basis van een arbeidsduur van gemiddeld 32 uur en een loonniveau van maximaal 120%. Die twee gegevens zijn daarmee van subsidievoorwaarden, wat aanvankelijk in de bedoeling lag, geworden tot subsidiegrondslag, en ik denk dat dat goed is. Deze getallen en de winst die de bedrijven dan kunnen maken, vormen tezamen de loonruimte. Zover ik weet is iedereen daar tevreden over, omdat de arbeidsduur nu al op 33,25 uur ligt (dus die 32 uur is helemaal niet zo ver van de realiteit verwijderd) en het gemiddelde loonniveau ook niet zo vreselijk veel boven het minimumloon ligt. Er bestaat dus een reële mogelijkheid om het functieloon inderdaad uit te betalen.

Het is nu wel zaak dat de werkgelegenheid voor de gehandicapte werknemers in stand blijft en, als het even kan, toeneemt. De wachtlijsten zijn immers lang en een van de belangrijke doelstellingen van dit wetsvoorstel is om daar geleidelijk van af te komen. De minister heeft toegezegd om daar zeer nauw op toe te zien. Dat lijkt mij

niet meer dan terecht en de Kamer en zeker ook de PvdA-fractie zullen dat eveneens doen. Er bestaat namelijk wel het begin van een risico op dit werkgelegenheidspunt.

De werkgelegenheid is de sluitpost bij de onderhandelingen. Aan de ene kant is er het budget met daarbij de bedrijfsresultaten en aan de andere kant is er de mate waarin de looneisen worden gesteld en worden ingewilligd. Sluitpost: de werkgelegenheid. De onderhandelingen zijn vrij en wij horen achteraf het resultaat. Dit vergt een grote mate van alertheid. De vakbonden hebben gevraagd om die onderhandelingsvrijheid, maar nemen daarmee natuurlijk ook een verantwoordelijkheid op zich, zo stel ik mij voor. Daarmee hebben zij immers mede invloed op de lengte van de wachtlijsten en op de werkgelegenheid. Bij de evaluatie, waar ik straks meer over zal zeggen, zullen wij hier in elk geval op terug moeten komen. Het is misschien zelfs de toetssteen voor het succes van dit wetsvoorstel of de wachtlijsten na verloop van tijd korter zijn geworden of liefst zelfs zijn verdwenen.

Het ontzien van de huidige werknemers is ook goed, omdat er in de sociale werkvoorziening zelf al heel veel veranderd is. Ze is aanvankelijk opgericht als zorgvoorziening, maar de werkwijze is er steeds bedrijfsmatiger geworden. Het is mij de laatste jaren opgevallen dat er dan heel veel blijkt te kunnen. Aan de werknemers zelf zal het niet liggen; ook dat viel mij vaak op. De gemotiveerdheid van de mensen die geïndiceerd zijn voor de SW is vaak buitengewoon groot. Bedrijven in de sociale werkvoorziening zijn dus geen zielige bedrijven of bedrijven voor zielige mensen. Het zijn gewoon volwaardige bedrijven, waar mensen werken met een handicap die compensatie nodig maakt; dat natuurlijk wel. Die bedrijven wijken eigenlijk maar op één punt af: zij zijn niet geheel vrij om hun werknemers te kiezen, althans waar het om de geïndiceerden gaat; die moeten aan werk geholpen worden. In dat opzicht is de sociale werkvoorziening dus uniek. Wij beginnen met de werknemers en maken daar het werk bij. Meestal begint het, andersom, met het werk en worden daar de werknemers bij gezocht. Daar is dan ook de subsidie voor bedoeld, maar dit is het enige relevante onderscheid, zo komt het mij voor. Verder