

## Kohnstamm

landen een overzicht te verschaffen. Bovendien is het mogelijk dat, als zo'n overzicht nu niet beschikbaar is, het nogal wat tijd kost om het te maken en dat het lang zal duren voordat wij het krijgen. Dat betekent immers dat je de verschillende landen moet gaan aanschrijven. Ik zal bezien of er iets is wat wij aan de Kamer beschikbaar kunnen stellen.

Op het tweede punt reageer ik graag schriftelijk.

---

### Vragen van het lid Stellingwerf aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de dreigende staking bij de Nederlandse Spoorwegen**.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Het is al maandenlang bekend dat er bij de Nederlandse Spoorwegen sprake is van problemen rond de arbeidsvoorwaarden. Al lange tijd dreigt het stakingswapen uit de kast te worden gehaald. Naar mijn mening moet juist alles uit de kast worden gehaald om een staking te voorkomen. Daarvoor zijn een aantal redenen aan te voeren.

1. De NS verrichten een taak met een publiek karakter. De openbare nutsfunctie van dit bedrijf is onmisbaar en wordt gezien de mobiliteitsontwikkelingen steeds belangrijker.

2. Er is sprake van een onbalans, van een wanverhouding, tussen enerzijds de geweldige negatieve maatschappelijke consequenties en anderzijds het belang van de betrokken sociale partners.

3. Het imago van het openbaar vervoer wordt ernstig geschaad, juist op een moment dat het gebruik van het openbaar vervoer krachtig zal moeten worden gestimuleerd.

4. Honderdduizenden burgers kunnen, als het zover is, niet op een normale manier op hun werk komen, als zij er al kunnen komen.

Mijn eerste vraag luidt als volgt. Vindt de minister het gelet op de openbare nutsfunctie acceptabel dat deze voorziening vanwege een arbeidsconflict tijdelijk uitvalt? Bij het gisteren gehouden debat over de infrastructuur heb ik de minister gevraagd initiatieven te nemen om via bemiddeling de staking te voorkomen. De minister suggereerde hierop dat zij slechts een oproep kan doen aan de betrokken partijen om

niet te staken, maar, zo zei ze, dat is het dan ook ongeveer.

Bij dezen wil ik de minister vragen deze oproep vanmiddag daadwerkelijk geadresseerd aan de betrokkenen te doen. Overigens zijn wij van oordeel dat zij haar taak in dezen te beperkt ziet. De recente geschiedenis leert ons dat de overheid wel degelijk over instrumenten beschikt om verdergaande initiatieven te nemen. Ik verwijs hierbij naar de bemiddelende rol van de commissie-Albeda bij de conflicten met de binnenschippers en de KLM-vliegers. Of moet het probleem volgens de minister eerst gierend uit de hand lopen alvorens dergelijke initiatieven worden genomen?

Is de minister, gezien haar verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsbeleid en zeker voor het openbaar vervoer, bereid de komende dagen een actieve poging te ondernemen om de partijen bij elkaar te brengen met als doel de dreigende staking te voorkomen?

Ligt het daarbij niet voor de hand, in het huidige proces van verandering van arbeidsverhoudingen bij de NS een commissie aan het werk te zetten die de redelijkheid en de billijkheid van de positie van beide sociale partners tegen het licht houdt? Wil de minister beide partijen met dit voorstel benaderen en de Kamer voor het weekeinde over de uitkomsten van deze actie informeren?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! De heer Stellingwerf heeft een aantal vragen gesteld over de mogelijke stakingsacties bij de Nederlandse spoorwegen, let wel, de "mogelijke" stakingsacties.

Allereerst heeft hij gevraagd of het vanwege de nutsfunctie überhaupt aanvaardbaar is dat er bij een bedrijf zoals de Nederlandse Spoorwegen wordt gestaakt. Vooralsnog is het de opvatting van het kabinet, en naar ik meen te weten ook van deze Kamer, dat wel degelijk ook in het openbaar vervoer – het maakt daarbij niet uit of het nu het streekvervoer, het stadsvervoer of de Nederlandse Spoorwegen betreft – werknemers en werkgever een eigen verantwoordelijkheid hebben en het stakingsmiddel in laatste instantie dus geoorloofd is. Enerzijds meen ik dat je heel goede argumenten moet hebben om dat middel niet toe te

staan. Anderzijds vind ik dat werkgevers of, in dit geval, werknemers buitengewoon goede argumenten moet hebben om het middel in te zetten. Dat geldt in feite niet alleen voor vervoersbedrijven, maar voor alle soorten bedrijvigheid.

Gisteren heeft de heer Stellingwerf gevraagd of ik mij daarmee wil bemoeien. Ik heb toen gezegd dat ik graag bereid ben op te roepen om te voorkomen dat er gestaakt gaat worden. Ik heb dat toen onmiddellijk gedaan, zij het dat dit slechts is gezegd in één zin en marge van een debat, omdat dat debat geheel niet over dit onderwerp ging. Op deze plek doe ik graag nog een keer de oproep aan beide partijen, werkgever en werknemers, om alles te doen om te voorkomen dat het stakingsmiddel werkelijk moet worden ingezet.

Ik moet zeggen dat ik tegen de overige twee punten van de heer Stellingwerf bezwaren heb. Als er al bemiddeld zou moeten worden, wat ik mij zou kunnen voorstellen, dan zal dat altijd moeten op initiatief van werknemers en werkgever. Zij zijn er beide verantwoordelijk voor. Als zij beide van mening zijn dat een derde partij, een bemiddelaar, een rol zou kunnen spelen in de oplossing van het conflict, dan is het aan hen om een bemiddelaar te vragen. Ik vind niet dat de overheid zich daarin zou moeten mengen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording en voor haar oproep aan beide betrokken partijen om heel goed na te denken, alvorens men maandag naar het stakingswapen zal grijpen. Zij heeft gezegd dat werkgever en werknemers hun eigen verantwoordelijkheid hebben. Dat heb ik voluit erkend. Dat wil ik ook helemaal niet ontkennen. Ik denk dat er heel goede argumenten zijn voor de minister om haar verantwoordelijkheid te verstaan, voordat er sprake is van escalatie.

Ik denk dat de minister zich te weinig rekenschap geeft van haar verantwoordelijkheid voor het mobiliteitsbeleid. Ik heb heel sterk de nadruk gelegd op de publieke functie van de spoorwegen, want de overheid is daar toch op heel veel manieren bij betrokken. Gisteren heeft de minister en marge een oproep gedaan. Nogmaals, ik ben heel blij dat zij deze heeft herhaald.

## Stellingwerf

Wij suggereren om dat niet door de Advies- en arbitragecommissie van de rijksdienst te laten doen, maar door de commissie-Albeda, omdat deze een enorme expertise heeft en het gezag van individuele leden van die commissie. Ik vraag de minister om afstand te nemen van haar formele benadering en om de ruimte, die er wel degelijk is, te nemen en de partijen zelf te benaderen om te kijken of zij hen wellicht tot elkaar kan brengen.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik ben een beetje verbaasd over de opvatting van de heer Stellingwerf over de positie van de minister in het geval van de Nederlandse Spoorwegen. Ik peins er niet over om die positie in te nemen. Natuurlijk is het heel belangrijk dat het openbaar vervoer blijft rijden, dus ook de Nederlandse Spoorwegen. Nogmaals, ook ik vind dat werkgever en werknemers er alles aan zouden moeten doen om te pogen te voorkomen dat er een staking uitbreekt.

Het gaat mij te ver dat ik, terwijl er nog niet eens een ultimatum is gesteld, voorzover ik weet, zou moeten zeggen op welke wijze werkgever en werknemers ermee om zouden moeten gaan. Ik kan wel zeggen dat ik het heel verstandig zou vinden als zij beiden zouden besluiten om bemiddeling te vragen. Dat wil ik hier wel hardop zeggen, maar dat is het wel ongeveer. Overigens kan ik melden dat wij regelmatig contact hebben met beide partijen. Wij zitten dus niet helemaal aan de kant, maar ik kan en mag mij niet inhoudelijk met het conflict bemoeien.

De heer **Rosenmöller** (GroenLinks): Voorzitter! Er kan natuurlijk geen enkele discussie bestaan over het stakingsrecht, want dat geldt in Nederland, dus ook bij het openbaar vervoer en de Nederlandse Spoorwegen.

Ik denk dat de minister gelijk heeft, als zij zegt dat er een verzoek van partijen moet zijn om te komen tot bemiddeling. Er is misschien toch nog wel een tussenweg te verzinnen, als zij een oproep doet die bedoeld is om bij die partijen terecht te komen. Als er morgen door de bonden een

ultimatum wordt verzonden aan de werkgever bij de Nederlandse Spoorwegen, dan is de periode tussen woensdag en maandagochtend cruciaal om te kijken of wij de partijen bij elkaar kunnen krijgen. Wij weten dat de reiziger, de werkgever en de bonden niet zitten te wachten op een staking. De minister zou de partijen kunnen uitnodigen voor een gesprek om hen duidelijk te maken dat zij vindt dat alles gedaan moet worden om een staking te voorkomen. Dan zouden zij hun positie tegenover haar kunnen uitleggen. Daar zou iets uit voort kunnen komen, zodat deze drie partijen voor maandagochtend tot overeenstemming komen. Dat is een tussenweg die ook formeel volstrekt overeenkomt met de lijnen die in een arbeidsovereenkomst bestaan.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik aarzel daar zeer over, want op het moment dat ik beide partijen naar mij toe haal en mij laat vertellen wat hun standpunt is, ben ik partij in het conflict geworden. Mag ik u melden dat mij althans door de werkgever te verstaan is gegeven dat hij op dit moment helemaal niets voelt voor bemiddeling? Dat weet ik dus al. Zo'n gesprek heeft dus weinig zin, behalve als ik bij voorbaat zou zeggen dat ik het standpunt van een van de partijen zou delen. Nogmaals: ik vind niet dat ik degene ben die moet proberen om het conflict naar mij toe te trekken. Ik vind ook dat ik niet degene ben die dit kan oplossen. Ik vind wel dat ik de partijen op hun verantwoordelijkheid mag wijzen. Dat heb ik gisteren al gedaan bij de oproep die wij toen hebben gedaan en vandaag zeg ik hier opnieuw hardop dat beide partijen een buitengewoon belangrijke en ook publieke verantwoordelijkheid hebben voor het uitvoeren van hun werk. Dat is de taak die ik op dit moment heb.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! De minister wijst erop dat zij geen formele bevoegdheden heeft om een staking tegen te gaan, omdat ook werknemers van de spoorwegen het stakingsrecht hebben. Dat is juist. Uiteindelijk kan de rechter, op verzoek van een van de partijen, optreden. Er is echter nog een ander

punt dat hiermee samenhangt, namelijk dat wij, als het gaat om eventuele begrenzing van het stakingsrecht voor bepaalde publieke functies, nog steeds geen wetgeving kennen ter uitvoering van het Europees sociaal handvest. Zolang ik in de Kamer zit, heb ik volgens mij elk jaar daarnaar gevraagd. Het antwoord, meestal van de minister van Binnenlandse Zaken, is steeds geweest dat men ermee bezig was, maar er is nog steeds niets gebeurd. Ook de huidige minister van Binnenlandse Zaken heeft gezegd dat hij ermee bezig was en dat hij ermee zou komen. Nu de minister van Verkeer en Waterstaat mogelijk met een staking geconfronteerd zal worden, vraag ik haar of zij haar ambtgenoot van Binnenlandse Zaken wil vragen of er in ieder geval nu eens een standpunt kan worden bepaald en naar de Kamer kan worden gezonden over de vraag of en, zo ja, hoe inhoud kan worden gegeven aan het voorbehoud bij het Europees sociaal handvest.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik ben graag bereid om de door de heer Schutte gestelde vraag aan de heer Dijkstal over te brengen.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik vraag de minister of zij niet verantwoordelijk is voor de veiligheid en de rust van het personeel. De voorstellen van de NS zijn erop gericht om de rusttijden tussen twee diensten terug te brengen tot acht uur. Als de reistijd wordt meegerekend, blijft er dan tussen twee diensten van negen uur zes uur slapen over. Dat gaat ten koste van de veiligheid van de NS. Dat is mijn eerste vraag.

Door de NS is bestrijding van de agressie op de trein toegezegd. Daar wordt niets aan gedaan en het personeel heeft veel klachten over de agressiviteit. Als je dan ook nog niet uitgerust bent, gaat het fout. Dat zijn onder andere de zaken waarvoor gestaakt dreigt te gaan worden. Als er zulke eisen aan het personeel worden gesteld, is de minister het er dan mee eens dat zo'n staking terecht is? Wil de minister zich ook inzetten in de richting van de directie ten behoeve van intrekking van deze onrechtvaardige eisen?

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Voorzover ik weet, is zowel de inzet van de werknemers als de inzet van de werkgever volstrekt binnen datgene wat wij in de Arbeidstijdenwet en in de rij- en rusttijdenregelingen hebben vastgelegd. Er kan dus geen sprake van zijn dat op welke manier dan ook buiten de veiligheidsnormen van de rijksoverheid wordt getreden. Die normen stellen wij toevallig hier bij wet vast. De vragen van de heer Poppe tonen aan dat hij de bedoeling heeft dat ik wel degelijk partij word en dat ik een bepaald standpunt kies bij het bespreken daarvan. Dat is precies wat volgens mij niet zou moeten gebeuren.

De heer **Reitsma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Veel reizigers maken zich grote zorgen over het conflict bij de NS. Met de minister meent mijn fractie dat wij een uiterste oproep moeten doen aan het adres van de partijen om eruit te komen. Is de minister bereid om op te roepen tot een afkoelingsperiode, opdat de reiziger de volgende week wél gebruik zal kunnen maken van de trein? Gesteld dat de spoorwegen de volgende week wél plat gaan, welke gevolgen heeft dit dan voor het vervoers- en verkeersbeleid van de minister? Immers, een van de speerpunten van dat beleid is betrouwbaar openbaar vervoer. Welke naijleffecten verwacht de minister als de staking doorgaat, onder meer met betrekking tot de automobilititeit?

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Natuurlijk ben ik graag bereid om op te roepen tot een afkoelingsperiode, maar ik wijs erop dat deze kwestie al een aantal weken speelt. Ik had het gevoel dat het conflict, juist dankzij de afkoeling van de afgelopen weken, nog in de tang te houden was, maar blijkbaar lukt dat tot nu toe nog niet. Niettemin wil ik die oproep graag doen; ik zal dit doorgeven.

Voorts wordt gevraagd welke gevolgen de staking kan hebben voor het verkeers- en vervoersbeleid, maar ik vraag ook aandacht voor de

gevolgen die dit kan hebben voor de NS als bedrijf. Dit is nu net een van de redenen waarom ik vind dat werkgever en werknemers het uiterste moeten doen om te voorkomen dat de staking doorgaat. Ik wijs erop dat in het streekvervoer de gevolgen van de staking van anderhalf jaar geleden nog vandaag te voelen zijn. Dit betekent niet dat vervolgens het Rijk zijn vervoersbeleid zou moeten aanpassen. Ik kan heel ondeugend zeggen dat men tegen deze achtergrond eens goed zou moeten nadenken over andere partijen die op het spoor zouden kunnen, maar het gaat mij te snel om dit, bij een stakingsdreiging, hier hardop als nieuw beleid te introduceren.

Het is een lastige kwestie; ik kan er niet omheen. Overigens geldt dit niet alleen voor het openbaarvervoerbedrijfsleven maar ook voor tal van andere bedrijfstakken waarvan veel mensen afhankelijk zijn.

**Mevrouw Van 't Riet** (D66):

Mijnheer de voorzitter! De minister heeft gelijk als zij zegt dat dit een zaak is voor werkgever en werknemers, maar het is niettemin een zeer ernstige zaak. De dreiging is groot dat wij tijdens de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat met een groot probleem zitten. Als de staking drie dagen aanhoudt, geef ik op een briefje dat de bevolking in Nederland op tilt slaat en dat er iets gedaan zal moeten worden. Is de minister daarop voorbereid? Maken de statuten het mogelijk dat een bemiddelaar wordt ingeschakeld? Dat behoeft de minister niet zelf te zijn; dat lijkt mij zelfs onverstandig.

Moet ik uit de opmerkingen, zojuist door de minister gemaakt, concluderen dat concurrentie op het spoor een van de middelen kan zijn om dergelijke zaken in de toekomst te voorkomen?

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Mijnheer de voorzitter! Ontegenzeggelijk is het waar dat naarmate het bedrijfsbelang sterker vergt dat er wordt gereden, de kans op staking geringer wordt. Echter, om een stakingsdreiging te hanteren als

enige reden voor concurrentie op het spoor... Dat gaat zelfs mij wat te ver.

Voorzitter! Ik vind dat men er in deze Kamer iets te gemakkelijk van uitgaat dat er de volgende week wordt gestaakt. Ik ga er nog steeds van uit dat partijen, werkgever maar ook werknemers, zich zeer bewust zullen zijn van het grote risico dat zij lopen, óók met het oog op de bedrijfsvoering na de staking, en daarmee voor hun eigen banen. Natuurlijk heeft mevrouw Van 't Riet gelijk als zij zegt dat de gevolgen buitengewoon groot zullen zijn, en niet alleen voor die paar dagen dat er gestaakt wordt. Het afgelopen jaar is in het streekvervoer gebleken dat heel wat mensen daarna besluiten om niet meer gebruik te maken van dat vervoermiddel. Dat is een structureel effect dat buitengewoon ernstig is.

De heer **Van Dijke** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De minister stelt dat, als zij de partijen bij elkaar roept, zij onmiddellijk onderdeel van het conflict is. Ik vraag mij af of dit perse zo moet zijn. Als zij partijen bijeenroept, steunt zij noch het standpunt van de ene partij, noch dat van de andere partij. Zij kan partijen de suggestie voorleggen een onafhankelijk bemiddelaar aan te stellen zodat er verder kan worden gesproken zonder dat het tot een staking komt.

Voorzitter! Ons bereiken berichten waaruit blijkt dat de arbeidsverhoudingen binnen de NS danig verziekt zijn. Daarom vraag ik de minister of zij de Kamer hierover in algemene zin wil informeren. Die verziekte arbeidsverhoudingen vormen namelijk een bedreiging voor een adequaat openbaar vervoer.

**Minister Jorritsma-Lebbink:**

Voorzitter! Ik denk dat zowel de vakbonden als de werkgever bij de Nederlandse Spoorwegen nu aan de televisie gekluisterd zitten en luisteren naar dit debat in de Tweede Kamer. Daaruit zullen zij ook proeven dat er in deze Kamer een grote bezorgdheid is over de mogelijke stakingsdreiging bij het bedrijf. Natuurlijk zal ik die bezorgdheid namens de Kamer, als zij dat goedvindt, graag nog een keer overbrengen aan werknemers en

## Jorritsma-Lebbink

werkgever bij de Nederlandse Spoorwegen. Dat lijkt mij van groot belang.

Uit het feit van de stakingsdreiging mag overigens geconcludeerd worden dat de relatie tussen werkgever en werknemers op het ogenblik niet optimaal is. Dat is helaas altijd zo bij een arbeidsconflict. Ik weet niet of direct geconcludeerd mag worden dat het bij de Nederlandse Spoorwegen tussen werkgever en werknemers ontzettend veel beroerder is dan op welke plek elders dan ook. Dat het daar nu niet helemaal goed zit, is echter wel duidelijk.

Overigens moeten wij er misschien ook enig begrip voor opbrengen dat het daar wat moeilijker ligt dan in een normale situatie. Immers, het is een bedrijf in transitie, waar wij heel veel van vragen. Ik snap best dat de spanningen in onderhandelingen over arbeidsvoorwaarden dan iets hoger kunnen oplopen dan in een tijd dat er helemaal niets aan de hand is.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De SGP heeft, zoals bekend, principieel bezwaar tegen het middel van staking. Dat geldt zeker voor sectoren met een publieke nutsfunctie. Vele onschuldigen worden dan slachtoffer van een staking.

Maar regeren is vooruitzien. Gesteld dat er volgende week een staking komt gedurende zelfs meer dagen, ziet de minister dan kans om een zodanige bijdrage te leveren dat er een maximale inzet van vervangend vervoer komt? Ik denk hierbij aan een grootschalige inzet van busvervoer. Is de minister dus bereid daaraan mee te werken en wil zij eventueel de daarvoor nodige verkeerstechnische maatregelen nemen, bijvoorbeeld bepaalde banen alleen voor openbaar vervoer per bus beschikbaar stellen?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ook de heer Van den Berg gaat ervan uit dat het gewoon gaat gebeuren, maar ik wil toch nog even staande houden dat de kans dat het niet gebeurt nog steeds aanwezig is. Maar ik ben graag bereid eens na te gaan welke alternatieven te bedenken zijn. Ik meen overigens te

weten dat in dat soort gevallen het vervoer door anderen, vaak als besmet verklaard wordt. Ik weet dus niet zeker of wij in dat opzicht werkelijk iets kunnen doen. Nogmaals, ik wil wel op een rij laten zetten op welke wijze er mogelijk toch voor een alternatief gezorgd kan worden. Anders is carpools wellicht een goede oplossing.

**Mevrouw Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Natuurlijk is de oplossing van dit conflict een zaak van werkgever en werknemers. De minister moet daar geen partij in worden. Die mening delen wij.

Maar gesteld dat morgen of overmorgen toch het ultimatum komt, waarom zou de minister de partijen dan toch niet voor een gesprek naar Den Haag uitnodigen? De minister zegt: ik aarzel, want ik wil geen partij in het conflict worden. In feite heeft zij echter al een duidelijke mening laten horen met haar opmerking dat zij een oproep wil doen. Dus waarom niet nog een stapje verder doen en de partijen uitnodigen voor een gesprek? Laten wij wel wezen: organisaties worden wel eens voor minder in Den Haag uitgenodigd voor een gesprek. Vandaar dat ik alsnog dit verzoek aan de minister doe.

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik probeer mij het verloop van zo'n gesprek voor te stellen. Partij A en partij B vertellen hun mening en vervolgens zeg ik: heren, wilt u ervoor zorgen dat u eruit komt en verder goedemorgen. Als ik geen onderdeel van het conflict wil worden, kan ik dus geen suggestie doen voor een oplossing. Op dat moment ben ik namelijk degene die het conflict beheerst. Ik kan wel met de Handelingen van dit debat in de hand de dames en heren met nadruk op hun verantwoordelijkheid wijzen. Dan heb ik naar mijn gevoel op dit moment ongeveer gedaan wat ik kan.

Overigens moeten wij ons ook goed realiseren dat wij de afgelopen maanden een andere opstelling tegenover de Nederlandse Spoorwegen hebben gekozen. De Kamer en ik hebben hier immers besloten dat wij meer afstand nemen tot de Nederlandse Spoorwegen en dat wij

het bedrijf meer zelfstandig zijn beleid laten uitvoeren. Dan hebben wij de consequenties daarvan ook te aanvaarden.

De heer **Verkerk** (AOV): Mijnheer de voorzitter! Ik wil nog even op de laatste opmerking van de minister ingaan. Juist omdat u afstand heeft genomen van de partijen, kunt u nooit verwickeld raken in de rollen van de twee opposanten. U staat er juist boven en daarmee de Kamer ook. Vandaar dat ik er toch bij de minister op wil aandringen om er in ieder geval, nu zij het niet zelf wil doen, alhoewel zij het naar mijn mening wel zelf kan doen, een onafhankelijke instantie bij te halen – de commissie-Albeda is al genoemd – om namens haar die bemiddelende rol in te vullen.

Voorts begrijp ik uit de woorden van de minister dat er op vervoersgebied in Nederland geen vervoersplan voor noodsituaties bestaat. Is dat juist?

**Minister Jorritsma-Lebbink:** Voorzitter! Ik herhaal het nog maar eens. Als er bemiddeld moet worden, dan moet dat geïnitieerd worden door de twee partijen: de sociale partners in dezen. Ik kan mij er nog iets bij voorstellen als iemand zich aanbiedt als bemiddelaar, vrijwilliger, maar dan zullen die twee partijen dat moeten willen, anders valt er verdraaid weinig te bemiddelen.

Voor noodsituaties hebben wij overigens wel degelijk vervoersplannen. Ik wijs u erop dat toen de evacuatie in het rivierengebied aan de orde was, in de rampenplannen wel degelijk vervoersplannen waren opgenomen. Maar het gaat mij nu iets te ver om over die situatie te spreken.

De **voorzitter:** Mij is medegedeeld dat het verzoek zal worden gedaan om bij agendapunt 14 hoofdelijk te stemmen over het amendement-Noorman-den Uyl/Giskes, indien een ander amendement wordt verworpen. Tegen deze achtergrond verzoek ik de leden de presentielijst te tekenen indien zij dat nog niet hebben gedaan.