

Voorzieningenrechter rechtbank Noord-Holland

Mondelinge uitspraak OV staking 28 mei 2019

Primair hebben partijen gedebatteerd over de vraag of de bonden een beroep kunnen doen op de bescherming van het ESH.

Partijen vragen daar nu geen oordeel meer over, zij hebben afgesproken aan te nemen dat de bonden die bescherming kunnen inroepen.

Subsidiar betoogt Schiphol dat de acties een onevenredige inbreuk maken op de door art G ESH beschermde belangen en dat het *maatschappelijk gezien dringend noodzakelijk* is om daaraan beperkingen te stellen. Bij de beantwoording van de vraag of dat het geval is, dient de rechter alle omstandigheden mee te wegen, in het bijzonder:

- de aard en duur van de actie,
- de verhouding tussen de actie en het daarmee nagestreefde doel,
- de daardoor veroorzaakte schade aan de belangen van de werkgever of derden en
- de aard van die belangen en die schade.

De voorzieningenrechter zal aan de hand van deze factoren ingaan op het tussen partijen gevoerde debat.

Het betreft hier het volledige lamleggen van al het trein- en streekvervoer van en naar Schiphol gedurende een hele dag.

De voorzieningenrechter acht de cijfers aan de hand waarvan Schiphol de gevolgen van de acties uiteen heeft gezet onvoldoende betwist. Uit de door de Burgemeester van Haarlemmermeer afgelegde verklaring blijkt dat hij de analyse van Schiphol onderschrijft. De door Schiphol overgelegde verklaring van KLM biedt inzicht in de logistieke complexiteit van de operatie op de luchthaven en de impact die een verkeersinfarct rond Schiphol zou kunnen hebben op die operatie. Ook die ondersteunt de stellingen van Schiphol.

Gelet op dit een en ander acht de voorzieningenrechter de door Schiphol geschetste mogelijke gevolgen door de bonden niet toereikend weerlegd. In het bijzonder is niet weerlegd:

- dat de maximum capaciteit van Schiphol Plaza op enig moment gedurende de middag zal zijn bereikt,
- dat ook daarna een reële (om niet te zeggen grote) kans bestaat op verdere toestroom van reizigers, met name omdat de afvoercapaciteit te wensen over laat, en
- dat de capaciteit van het wegennet al vanaf 05:00 uur ontoereikend zal zijn en grote delen van de dag niet meer biedt dat 1/3 van de capaciteit die nodig is.

Daar komt nog bij dat, bezien uit een oogpunt van veiligheidsrisico, in de geschetste problematiek een “multiplier effect” ligt opgesloten. De voorzieningenrechter acht aannemelijk dat, naarmate de werkelijkheid in negatieve zin meer afwijkt van de inschattingen en de noodzaak van de bereikbaarheid van Schiphol en de wegen rond Schiphol voor hulpdiensten daardoor groter is, die bereikbaarheid door de congestie juist geringer is geworden.

Schiphol heeft verder betoogd dat het volgens de bonden gaat om het afgeven van een duidelijk signaal aan de overheid en dat de acties dus in belangrijke mate een symbolisch karakter hebben. Schiphol meent dat zij daarom volstrekt disproportioneel zijn.

De bonden hebben uiteengezet dat de acties zijn voorafgegaan door een duidelijke sommatiebrief, waarin de in november 2018 van tafel geveegde eisen zijn herhaald. In de sommatie zijn vanaf 1 januari 2019 collectieve acties in het vooruitzicht gesteld indien het kabinet niet de bereidheid zou tonen om het financiële kader voor de lange termijn substantieel bij te stellen. Die acties zijn in gang gezet nadat minister Koolmees bij brief aan de TK van 1 februari 2019 zonder akkoord met de sociale partners voorgenomen maatregelen heeft aangekondigd. De bonden hebben vervolgens met een oplopende intensiteit actie gevoerd en hebben de acties voor 28 en 29 mei aangekondigd nadat zij vaststelden dat het kabinet niet bewoog.

De voorzieningenrechter stelt vast dat Schiphol dit betoog niet heeft weersproken. Gegeven de inzet van de acties en het belang daarvan voor de achterban van de bonden, ja voor grote groepen mensen in de Nederlandse samenleving, kan onder die omstandigheden niet worden volgehouden dat de acties *als zodanig* disproportioneel zijn. Dat klemmt temeer nu dezerzijds de indruk bestaat dat er in de samenleving nauwelijks mensen rondlopen die niet van opvatting zijn dat de politiek op dit dossier moet gaan bewegen.

De hiervoor besproken gevolgen zijn volgens een analyse van de burgemeester van Haarlemmermeer zodanig dat hij zich genoodzaakt heeft gezien om zich aan de zijde van Schiphol te voegen. De voorzieningenrechter meent dat het niet overdreven is te stellen dat bij het volledig lamleggen van het openbaar vervoer een reëel risico bestaat voor ernstige verstoringen van de openbare orde en veiligheid.

De luchthaven Schiphol ligt in het dichtstbevolkte deel van een van de dichtstbevolkte landen van Europa. Het is de 1-na grootste hub ter wereld. Zoals de praktijk heeft uitgewezen brengt aard en complexiteit van haar operatie mee dat reeds een geringe verstoring van het infrastructurele systeem waarbinnen zijn moet functioneren aanzienlijke gevolgen heeft.

De voorzieningenrechter acht het verder aannemelijk dat het geheel ontbreken van openbaar vervoer in de regio Schiphol op 28 mei aanzienlijke impact voor tienduizenden reizigers zal hebben en voor Schiphol en de daarop werkzame luchtvaartmaatschappijen tot aanzienlijke materiële schade zal leiden.

Het gaat hier om derden, die buiten het conflict staan. Het gegeven dat Schiphol en KLM binnen de Nederlandse economie grote speler zijn, met aanzienlijke invloed op de politieke besluitvorming, laat dat onverlet.

Het voorgaande betekent niet dat de acties in het hele land moeten worden verboden. De bonden hebben terecht opgemerkt dat Schiphol niets heeft aangevoerd waaruit volgt dat de door haar gestelde risico's nopen tot het ingrijpen in de acties buiten de regio Schiphol. De voorzieningenrechter is van oordeel dat een algeheel verbod niet nodig is om de gevreesde ontwrichtende gevolgen te voorkomen.

NS heeft in overleg met de bonden een scenario uitgewerkt dat volgens Schiphol en de burgemeester van Haarlemmermeer in samenhang met een reeks andere maatregelen toereikend lijkt om de veiligheidsrisico's en de schade binnen de perken te houden.

De voorzieningenrechter is van oordeel dat het met het oog op het voorkomen van die risico's noodzakelijk is om de essentie van dat scenario aan de bonden op te leggen. Dat wordt dan ook de beslissing

De voorzieningenrechter hecht eraan om aan de motivering nog het volgende toe te voegen.

Aanpassing van de acties binnen de regio op de in het scenario voorziene wijze lijkt niet noemenswaard afbreuk te doen aan doel en effectiviteit van de acties. De acties worden immers Nederland-breed georganiseerd. De grootschaligheid is bedoeld om een krachtig signaal aan het kabinet af te geven dat het nu in de onderhandelingen tijd is voor een doorbraak. Dat signaal wordt niet minder krachtig indien de druk op Schiphol door een bescheiden treinenloop wordt verminderd.

De voorzieningenrechter realiseert zich dat zijn beslissing een hard gelag is voor die medewerkers van NS op wie als gevolg daarvan een appel zal worden gedaan om aan het werk te gaan terwijl de meeste collega's staken.

De voorzieningenrechter heeft bij zijn afweging ook voor ogen gehouden dat het juist deze medewerkers zijn die de afgelopen jaren de gevolgen hebben ondervonden van de besluiteloosheid op het pensioendossier. Hij roept die medewerkers op om voor ogen te houden dat de door hen gereden treinen dinsdag niet zullen worden gebruikt om leden van het kabinet te vervoeren, maar om er voor te zorgen dat het succes van de stakingsacties in de publiciteit niet wordt overschaduwed door berichtgeving over de puinhoop die er op en rond Schiphol is ontstaan.

De beslissing luidt als volgt:

De voorzieningenrechter

Staat de gemeente Haarlemmermeer toe zich te voegen aan de zijde van Schiphol.

Gelast de bonden er voor zorg te dragen dat NS in staat is op 28 mei a.s. de als volgt omschreven planmatige kwartierdienst te verzorgen.

Een planmatige kwartierdienst tussen Amsterdam CS, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Lelylaan, Schiphol, Hoofddorp (incl keren/rangeren op Hoofddorp Opstel), die rijdt van dinsdag 28 mei 5.00 uur tot 21.00 uur, met een nagestreefde frequentie van 4 x per uur, waarbij 85 % daarvan daadwerkelijk zal worden gehaald,

althans een door Schiphol, Haarlemmermeer en de bonden uitonderhandelde andere treinenloop met een vergelijkbare capaciteit.

Wijst het meer of anders gevorderde af.

Compenseert de proceskosten en wel aldus dat iedere partij de eigen kosten draagt.