

Thema WAO/Ziektewetakties – ambtenaren in Amsterdam

We zijn weer belazerd

“Het was dit keer de bezoldigde bestuurder van de AbvaKabo, Nijs Keppel, die op óns afstapte met de vraag of wij bereid waren het voortouw te nemen bij de WAO-akties in Amsterdam. In het recente verleden is dat weleens anders geweest.” Zo begon **Guus Duppen** zijn evaluatie van de afgelopen akties rond Ziektewet en WAO in Amsterdam. Samen met mede-groeps- bestuurslid **Gerrie Geldhof**, beiden werkzaam bij het Gemeentelijk Vervoerbedrijf (GVB), gaf Guus een voorzet tijdens het amsterdams vakbondskafee van Solidariteit op vrijdagavond 25 oktober.

Enkele distriktsbestuurders en zo'n vijftientig kaderleden uit sectoren als het 'spoor', de haven, de 'grafiese', het onderwijs, de journalistiek, de gezondheidszorg en de industrie zetten grote vraagtekens bij de strategie van de FNV en de afzonderlijke bonden.

Afblazen

Onder leden en kaderleden van de verschillende vakbonden heerste nogal wat onduidelijkheid over de duur van de akties. Met name in het begin verzekerden sommige bestuurders keer op keer dat we zouden doorgaan tot de kabinetsplannen van tafel zouden zijn. Anderen beweerden dat de akties in ieder geval zouden doorgaan tot of tot en met de Algemene Beschouwingen in de Tweede Kamer.

Guus: Op 10 oktober, tijdens de Algemene Beschouwingen in de Tweede Kamer, hebben we met een aantal andere Gemeentelijke Diensten voor de laatste keer aktie gevoerd. Tot een staking bij het GVB kwam het die dag niet meer, omdat onder andere het hoofdbestuur van de AbvaKabo weigerde mee te werken aan een staking. In de discussie met hen moesten we met vergadernotulen in de hand bewijzen dat zij oorspronkelijk wel degelijk hadden gesproken over akties "tot en met de Algemene Beschouwingen". Nadat Stekelenburg 5 oktober op het haagse Malieveld alle akties had afgeblazen, wilde ons hoofdbestuur ook geen verdere akties meer. Daarom willen we discussiëren met de top van de AbvaKabo over hoe zij denken dat een aktie gewonnen kan worden. We hebben hen gevraagd naar Amsterdam te komen.



Nog steeds massaliteit op 10 oktober 1991 in Marcanti - foto Hans Staphorsius

Algemene staking

Terwijl aan de top van de FNV en de bonden al van meet af aan duidelijk was dat op 5 oktober de akties zouden worden afgesloten, kwam die afsluiting voor velen van de 250.000 demonstranten op het haagse Malieveld als een koude douche.

Gerrie: Terwijl de Groep Gemeente had gepland om op 10 oktober nog een keer aktie te gaan voeren, vertelde FNV-bestuurder Draijer in de krant dat op 5 oktober de hele aktie tegen de WAO-en ziektewet-maatregelen gestopt zou worden. Daar waren veel leden en kaderleden ontzettend kwaad over. Aankondiging van een algemene, landelijke 24-uursstaking was een veel logieser stap geweest. Daarom gingen we ook naar het Malieveld met de leus "Nu doorgaan!".

Guus: Binnen onze kadergroep bij het GVB heerste nogal wat wantrouwen tegen de vakbondstop vanuit het verleden. We vroegen ons af of zij werkelijk bereid waren door te gaan tot de regeringsplannen van tafel waren. Daarnaast waren we ook bang dat Stekelenburg en Kok het nog voor de eerste aktie op een akkoordje zouden gooien. Dat gebeurde echter niet. De sociaal-demokraat Kok, die als FNV-voorzitter toch ook gevochten had tegen de ziektewet-maatregelen van de regering Den Uyl, bleef zich keihard opstellen tegen zijn voormalige vrienden.

Brandweer

Meteen aan het begin vond het bestuur van de Groep Gemeente dat de akties breder aangepakt moesten worden dan alleen bij het GVB.

Guus: We wilden niet opnieuw het risico lopen dat we als GVB alleen zouden komen te staan. Dat werd opgepikt en al snel kwamen we tot een breed samengesteld aktiecomitee van de groep Gemeente van de AbvaKabo. In het begin was het erg moeilijk om mensen alleen op basis van de WAO-maatregelen in beweging te krijgen. Toen later de aantasting van de Ziektewet erbij kwam, werd het een stuk gemakkelijker. Uiteindelijk besloten we om op Prinsjesdag met zo veel mogelijk gemeentelijke diensten gezamenlijk 24 uur plat te gaan. De diensttakken waar dat niet kon of waar men dat niet wilde, zouden desnoods korter staken. In estafettestakingen zagen we niets. Op Prinsjesdag kregen de akties brede ondersteuning. Voor het eerst kwamen ook allerlei diensten van deelraden massaal in aktie. Dat was erg belangrijk, omdat we nog niet wisten hoe de zaak er voorstond na de opdeling van allerlei centrale gemeentelijke diensten over 18 deelraden. Bovendien kwamen de mensen van de Brandweer opnieuw in harde aktie. In 1983 was de Brandweer op de Dam begonnen met akties tegen de drie en een half procent kortingen. Later kwamen zij vrijwel alleen te staan bij de strijd voor hun

eigen arbeidsvoorwaarden. Sindsdien leefden er bij hen verschillende frustraties over de AbvaKabo en hielden zij zich bij allerlei activiteiten afzijdig.

Rechter getrotseerd

Voor donderdag 26 september was er door het Groepsbestuur bij hét GVB opnieuw een 24-uursstaking gepland. Op woensdagmiddag deed de rechter uitspraak in een kort geding dat door de leiding van het streekvervoer was aangespannen. Hij verbood stakingen tijdens de ochtend- en middagspits. *Guus*: Als een dief in de nacht snelde het amsterdamse gemeentebestuur diezelfde woensdagmiddag ook naar de rechter om een verbod van onze staking te vragen. En prompt herhaalde de rechter om zes uur 's avonds zijn eerdere verbod. Wij mochten ook niet tijdens de spits staken. Op de kadervergadering woensdagavond ontstond eerst wel wat verwarring. Maar we besloten tot 07.00 uur te staken. De mensen waren echter kwaad en verontwaardigd dat ze spontaan naar Garage West gingen. Ze wisten dat daar de aktieleiding bijeen was. Er werd uitvoerig over de situatie gesproken met als gevolg dat de hele ochtendspits niet gereden werd en om ongeveer half twaalf werd besloten de rest van de dag gratis te gaan rijden. Het resultaat was dat, zonder dat wij het georganiseerd hadden, de leden besloten het stakingsverbod te trotseren. Daarmee werd ook aan het gemeentebestuur duidelijk dat hun korte gedingen geen effecten hadden.

De Brandweer had intussen ook niet stil gezeten en sloot 's morgens de IJ-tunnel af, zodat het streekvervoer in ieder geval niet via die route de stad in kon. Bij stakingen van het GVB hanteren wij namelijk altijd de regel dat onze aktie niet ondermijnd mag worden door bussen van het streekvervoer die passagiers binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam kunnen vervoeren.

Repareren

Volgens Johan Stekelenburg ging op het Malieveld fase III in werking. In de af te sluiten CAO's moest vanaf 5 oktober gewerkt worden aan reparatie van de schade die is ontstaan door de kabinetplannen rond Ziektewet en WAO. *Gerrie*: Voor ons ambtenaren valt niet zo veel te repareren. Wij hebben te maken met een werkgever die tegelijkertijd wetgever is. Het moet wel heel raar lopen als die haar eigen wetten gaat ondermijnen, bijvoorbeeld met een aanvulling op het ziekingeld tot 100 procent. Boven dien laat de FNV op deze manier de zwakkere sectoren in de kou staan. Of zij zijn niet in staat een aanvulling op Ziekingeld en WAO af te dwingen of zij hebben geen CAO, waardoor van reparatie helemaal geen sprake is. Voor mensen die nu al in de WAO zitten, valt er ook weinig te repareren. En je krijgt nu dat voortaan bij elke

CAO opnieuw geknokt moet gaan worden om de aanvullingen op de uitkeringen bij ziekte en WAO boven water te houden.

Woedend

Uit de discussie die op de praatjes van Guus en Gerrie volgde, kwamen enkele opmerkelijke dingen naar voren. In de amsterdamse haven, waar de WAO een reëel perspectief is voor de meeste mensen, waren het vooral de verslechteringen rond de Ziektewet die de mensen in beweging brachten. Na een aantal geslaagde stakingen, waarbij de betrokken bestuurders volledige medewerking gaven, was het voor veel mensen een enorme kater te moeten merken dat de FNV helemaal niet wilde doorgaan tot de plannen volledig van tafel waren. Op het Malieveld had dat onder andere tot gevolg dat een aantal havenarbeiders, samen met hun rotterdamse kollega's, woedend naar het podium optrokken. Het trek- en duwwerk leverde echter niets op. "We eisten spreekrecht om mensen op te roepen tot een demonstratie naar het Binnenhof en tot een landelijke, algemene staking van 24 uur. Het is toch absurd dat zelfs de rotterdamse havenarbeiders, die verschillende keren het stakingsverbod van de rechter hadden genegeerd, niet eens het woord mochten voeren? Net als een aantal kollega's dacht ik er die avond over om mijn lidmaatschap van de bond op te zeggen. We zijn weer belazerd", zo verklaarde een nog altijd zeer verontwaardigd kaderlid uit de amsterdamse haven.

Scheiding

Bij Fokker Schiphol lukte het een, uit de meest actieve kaderleden samengesteld, aktiecomitee honderden kollega's op Prinsjesdag mee te krijgen naar de Dam. Dat was in de kontekst van de situatie bij Fokker een fantastisch resultaat. Maar de door het komitee voorbereide en door veel kollega's op de werkvloer ondersteunde werkonderbreking, na Prinsjesdag, werd op het laatste moment door een meerderheid van de kaderleden afgeblazen. Een teleurgesteld kaderlid: "Hier wreekt zich de scheiding tussen mensen die de bond in het bedrijf op de werkvloer willen opbouwen, en degenen die zich uitsluitend bezighouden met het overleg in de ondernemingsraad en zijn commissies. We werden door onze eigen mede-kaderleden onderuit gehaald. Voorlopig hoeven we in het bedrijf niet meer aan te komen met wat voor akties dan ook. Het zelfvertrouwen van veel mensen is ondermijnd. Na Prinsjesdag durfde niemand meer iets te doen. De explosie van racisme op de werkvloer op dit moment, met name tegen illegalen en asielzoekers, voerspelt niet veel goeds voor de toekomst."

Debakel

Bij de Spoorwegen was sprake van een regelrecht debakel. Het personeel geloofde in eerste instantie de uitspraak van de direktie dat de Ziektewet- en WAO-maatregelen niet voor het NS-personeel zouden gelden. De bond mocht het bedrijf niet op. De kategoriale FSV wilde geen aktie voeren. En tot overmaat van ramp waren de meest actieve kaderleden in Amsterdam, die vooraan stonden tijdens de akties na de moord op een kollega, door bestuurders en mede-kaderleden uitgerangeerd. De overige kaderleden kwamen niet of veel te laat in aktie. Een machinist: "Op Prinsjesdag staken tussen de middag had ook niet veel zin. Staken kan je beter meteen bij het begin van je dienst doen. Dan is iedereen nog bij elkaar en de treinen staan nog stil. Als we eenmaal rijden zijt allemaal apart met enkele kollega's op een trein. Dan lukt het niet meer om de treinen stil te leggen."

Ook in de grafiese sektor, met haar vele kleine bedrijven, blijkt het moeilijk te zijn om midden op de dag ineens twee uur te staken. Een kaderlid van Druk en Papier: "Voor ons is het veel logieser om een hele dag te staken. Bij veel bestuurders bestond trouwens een halfslachtige houding tegenover de PvdA Aan de ene kant hadden zij kritiek op de regeringsvoorstellen, maar aan de andere kant wilden zij ook de PvdA redden. Zij vonden dat we vooral vóór het PvdA-kongres iets moesten doen."

Dwarsverbanden

Verschillende deelnemers aan de discussie vroegen zich af waarom kritiese kaderleden in het hele land zich niet wat meer bemoeid hebben met de strategie zoals de leiding van de FNV en afzonderlijke bonden die hadden uitgestippeld. Een strategie die uitging van de foutieve inschatting dat de PvdA wel snel overstag zou gaan (en als de PvdA-top het niet zou doen, dan was er altijd nog het PvdA-kongres). Een strategie die zich volledig richtte op regering en parlement en de werkgevers voor het grootste deel buiten schot hield. Een strategie, tot slot, die onvermijdelijk zou leiden tot de nederlaag. Omdat de akties al bij voorbaat zouden ophouden bij de aanvang van de Algemene Beschouwingen en fase III, dus die van de reparatie in de CAO's, die al vanaf het begin was gepland. "We hadden het veel te druk met akties van de grond te tillen in onze eigen bedrijven. Daardoor kwamen we er niet aan toe ook nog over de grens van ons eigen bedrijf en sektor heen te kijken", zegt een kaderlid uit de haven. "Het leggen van kontakten met anderen is nou typies een taak

van de bezoldigde bestuurders", meent een kaderlid van het Spoor.

"Maar die doen dat nou juist niet. Dwarsverbanden moeten we zelf organiseren", zegt Gerrie Geldhof van het GVB.

De meeste aanwezigen konden zich tenslotte wel vinden in de konklusie dat Solidariteit al veel eerder initiatief had moeten nemen mensen uit verschillende bedrijven, instellingen en sectoren bij elkaar te brengen om te overleggen over de vraag hoe de nederlagenstrategie van de FNV doorbroken had kunnen worden, en hoe in de richting van een algemene 24-uursstaking had kunnen worden gewerkt. Een motie hierover van Vervoersbondsleden van de SHB, uit de rotterdamse haven, vonden de meesten sympathiek. Maar het moment daarvoor was al voorbij. De kafee-bezoekers zagen er meer in om tijdens het volgende vakbondskafee te bekijken hoe de noodzakelijke dwarsverbanden wèl gelegd kunnen worden en hoe er een volgende keer wèl een gezamenlijk initiatief van kritiese kaderleden van de grond zou kunnen komen. Waarna de bar open was. Die sloot pas toen er geen druppel bier meer te tappen viel.

*Aad in 't Veld
Jeroen Zonneveld*