

# Bij de HTM zitten nog veel mensen met een kater van 1981.

*Henk Krechting werkt bij de Haagsche Tramwegmaatschappij (HTM), een semi-partikulier bedrijf met praktisch dezelfde arbeidsvoorwaarden als bij de rest van het openbaar vervoer. Toch zijn de HTM-ers formeel geen (semi)ambtenaar en daarom zijn zij georganiseerd in de Vervoersbonden van FNV en CNV.*

*In mei 1981 staakte de HTM drie weken tegen de weigering van minister Tuynman (Verkeer en Waterstaat) de CAO te erkennen. Omdat het toen ook om salariseisen ging zou je verwachten dat de HTM ook tegen de 3%-korting voluit was gegaan. Er gebeurde echter weinig of niets. Een belangrijke reden voor Solidariteit om te gaan vragen hoe dat kwam.*



*Henk Krechting*

*Solidariteit: Waar ging het in 1981 om en wat was het resultaat van de staking toen?*

**Henk:** Minister Tuynman was toen niet bereid de al met de HTM-direktie afgesloten CAO uit te voeren. Die hield in een overgang voor alle chauffeurs van loongroep 4 naar loongroep 6 (ongeveer f 70,- bruto erbij) met behoud van de 6% ongemaktoeslag. De minister wilde die 6% toeslag afschaffen. Door de Vervoersbonden van FNV en CNV werd toen gezamenlijk een staking uitgeroepen voor uitvoering van de CAO. De Vervoersbond FNV riep de actie steeds voor een bepaalde tijd uit en verlengde telkens de actie. De Vervoersbond CNV stelde: 'Als we eenmaal plat gaan, blijven we plat.'

Na drie weken staking vond een meerderheid het afgesloten akkoord voldoende. Maar in feite is de strijd verloren. We kregen wel invoering van loongroep 6. Daarnaast 3% tijdelijke harmonisatietoelage, waardoor we gelijkgetrokken werden met andere steden. Als ongemaktoeslag kwam er een 3%-garantietoelage uit de bus. Maar die kan morgen weer ingetrokken worden. In het kader van de maatregelen van het ministerie om de arbeidsvoorwaarden in het openbaar vervoer te 'harmoniseren', wordt die 3% tijdelijke harmonisatietoelage waarschijnlijk ook weer afgeschaft.

*Solidariteit: Hoe is de situatie nu?*

**Henk:** Sinds een paar jaar leveren we nu al, afgezien van de 3% en volgende kortingen zo'n f 250,- per jaar in, netto wel te verstaan. We hebben nu veel zwaardere diensten dan een paar jaar geleden. De diensten moeten in kortere tijd gereden worden, de rusttijden bij de eindpunten zijn bijvoorbeeld veel korter geworden. De werkweek was gemiddeld 37½ uur, dat is nu 39½ uur. In de afgelopen jaren heeft de HTM enorme bedragen geïnvesteerd in nieuw materieel, waardoor we nu 81 à 82 miljoen aan kapitaalslasten hebben. Daardoor moet er ongeveer 30 miljoen bezuinigd worden, wat weer bij de chauffeurs gehaald moet worden. Op dit moment zijn er 80 mensen over. Tot nu toe

wordt dit opgevangen via natuurlijk verloop, maar als we in 1985 nog steeds mensen over hebben, moeten ze waarschijnlijk wel ontslagen worden. Bovendien zitten we nog steeds met een CAO van 1976.

*Solidariteit: Heeft die situatie en de nederlaag in 1981 invloed gehad op de aktiebereidheid nu?*

**Henk:** Waarschijnlijk heeft dit alles niet de doorslag gegeven. Wel zitten veel mensen nog met een kater van 1981. De organisatiegraad, die 95% was, is sterk achteruit gegaan. Vakbondskaderleden durven in de kantines nauwelijks nog discussies te voeren. Een aantal mensen is overstapt van de FNV naar het CNV. Met drie weken staken verlies je veel geld. Het bereikte akkoord levert niet genoeg op. Dus mensen bedenken zich nog wel een keer voordat ze in actie komen. De vakbonden hebben bij de HTM nog wat goed te maken. Als ze nou bijvoorbeeld met een aktievoorstel waren gekomen met een uitkering van 100%, dan was de animo groter geweest. En als het hele land plat was gegaan, dan was de HTM beslist niet aan de kant blijven staan.

*Solidariteit: Wat hebben de vakbonden gedaan om akties tegen de 3%-korting te organiseren?*

**Henk:** Half oktober kondigde een gezamenlijke vakbondsdelegatie van FNV en CNV bij de direktie stiptheidsakties aan. De direktie was daarmee akkoord want die vond het nauwkeurig werken volgens de regels nou net een prima idee. Op de kadervergaderingen die daarna volgden werd dit idee afgewezen. Op de FNV-bijeenkomst werd het voorstel weggehoond en bij het CNV waren slechts 19 van de 33 bereid tot actie, wat volgens de CNV-regels te weinig is. Met stiptheidsakties krijg je de chauffeurs ook moeilijk mee omdat je weinig resultaat van je actie ziet. Daarna kwamen de bonden met een voorstel voor een 24-uurstaking ter ondersteuning van het protest op 2 november voor het ministerie van Binnenlandse Zaken. Ook dat voor-

## AMBTENARENVERZET GEEN VERLOREN ZAAK

stel werd verworpen, omdat veel mensen wel aktie wilden voeren, maar daarvoor niet nog een keer zelf wilden betalen. Bovendien werd er getwijfeld aan de zin van deze akties.

*Solidariteit: Is er helemaal niets gebeurd bij de HTM?*

**Henk:** Er zijn toch nog wel wat kleinere akties gevoerd, vaak spontaan op initiatief van een of enkele chauffeurs. Zo werd er bijvoorbeeld plotseling door een chauffeur onderweg gestopt om alle kaartjes te gaan controleren, of de tram werd midden op een druk kruispunt stilgezet vanwege een 'storing', zodat de hele binnenstad binnen de kortste keren vastliep. Ook werd er op initiatief van de FNV een keer een busplateau afgesloten, zodat de bussen korte tijd niet konden uitrijden. Maar tot een grote gezamenlijke aktie is het niet gekomen.

*Solidariteit: Hoe moet het nu verder tegen de volgende kortingen? Worden die zomaar geaksepteed?*

**Henk:** Er zijn tot nu toe geen verdere plannen ontwikkeld. Het belangrijkste bij ons is dat de vakbonden het vertrouwen van de mensen in de bond en in het nut van aktie weer herstellen. Zij moeten weer hun goodwill herstellen door een gebaar te maken. We moeten de mensen ook beter gaan informeren, niet alleen via de prikboards maar vooral op de werkvloer zelf. Als morgen het hele openbaar vervoer plat gaat tegen volgende kortingen sta ik in ieder geval op de barrikade.



gij zult niet staken..!