

Arbeidstijdverkorting in Nederland

Komt er nog wat van?

Soms denk je dat het onderwerp volkomen dood is, dat niemand zich er nog mee bezighoudt en dan duikt het ineens weer op: arbeidstijdverkorting. Natuurlijk, er zijn nog steeds veel te veel werklozen en de meeste gedeeltelijk arbeidsongeschikten slagen er niet in een passende baan te vinden. Bovendien moeten velen genoeg nemen met een deeltijdbaai, terwijl ze liever een volle werkweek zouden willen hebben. Een échte atv zou deze problemen althans voor een groot deel kunnen oplossen. Waarom gebeurt dat dan niet? Omdat alleen lippendienst bewijzen aan atv niets uithaalt. Wil er ooit wat van komen, dan moet er macht gevormd worden. Op de werkvloer.

SOMMIGEN VERBAZEN ZICH erover dat in bedrijven en instellingen nog maar zo weinig enthousiasme voor arbeidstijdverkorting bestaat. Als men op de werkvloer al ergens voor in beweging komt, dan is het voor behoud van de werkgelegenheid of de inhoud van het loonzakje. Atv staat ergens onderaan het verlanglijstje. Toch is dat wel eens anders geweest. Het is al weer een flink aantal jaren geleden dat *Arie Groeneveld*, toen nog voorzitter van de Industriebond FNV, de leus van arbeidstijdverkorting oppakte. Anderen waren hem zo'n tien jaar voor geweest, met name binnen de vrouwenbeweging. Al in 1966 pleitte Joke Smit in haar beroemde artikel "Het onbehagen van de vrouw" voor de 6-urige werkdag. Centraal daarin stond de herverdeling van de betaalde en onbetaalde arbeid. De vakbeweging was daaraan nog lang niet toe.

Hoge werkdruk

Groeneveld's leus sloeg aan en alras waren de eerste resultaten te zien. De werkweek werd op vele plaatsen verkort en het stelsel van atvdagen werd ingevoerd. Was iedereen nu gelukkig? Nou nee. De werklozen bleven voor het overgrote deel werkloos en de gedeeltelijk arbeidsongeschikten hadden al evenzeer het nakijken. Wie een deeltijdbaai had, bleef daar meestal in hangen. Het voornaamste wat de mensen op de werkvloer ervan merkten, was dat de toch al hoge werkdruk nog verder werd opgevoerd. Immers, de ondernemers en hoofden van instellingen en diensten verlangden doodeenvoudig dat in minder werkuren net zoveel, of liefst meer, geproduceerd werd als vóór de atv. Herbezetting? Daar begonnen ze niet of nauwelijks aan, dat was veel te lastig en ingewikkeld. Men had dan op veel plaatsen al wel computers, maar een aangepast werkrooster, daar viel vrijwel niet aan te denken. Een verdere complicatie was het feit dat bijna tegelijkertijd, als gevolg van de inzakkende conjunctuur, een golf van fusies en reorganisaties over het bedrijfsleven rolde. Die maakte de zaak er niet overzichtelijker op. De inkrimpingen die daaruit voortvloeiden, hadden enerzijds tot gevolg dat er mensen uitvlogen en het leger van werklozen versterkten, en anderzijds dat degenen die hun baan niet kwijtraakten zich in de meeste gevallen koest hielden. De vakbondsleidingen kozen gewoontegrouw veelal de weg van de minste weerstand. Als ze zich al druk maakten, dan was het om te proberen het aantal afvloeiingen zo klein mogelijk te houden. De vakbonden raakten trouwens in een vicieuze cirkel: doordat ze niet in staat bleken de belangen van de mensen in de bedrijven en instellingen voldoende te beschermen, verloren ze bosjes leden, wat hun positie niet ten goede kwam. De arbeidstijdverkorting, die een zo hoopvolle start te zien had gegeven, leek op sterven na dood.

Rentabiliteit

Intussen bleef de herbezetting een permanent probleem. Daarnaast bleef de vrouwenbeweging terecht aandringen op herverdeling van de beschikbare, betaalde arbeid. Het is dan ook niet te verwonderen dat atv niet helemaal van de agenda verdween. Weliswaar was op de werkvloeren het animo, gezien de ervaringen van alledag, niet bijster groot, maar op bepaalde niveaus begon men toch weer over de zaak na te denken. Zo besloot in januari 1992 het bestuur van de grootste FNV-bond, AbvaKabo, op aandringen van de bondsraad atv opnieuw onder de loep te nemen. De rapportage die daaruit voortkwam, werd besproken in een werkkonferentie van kaderleden en bondsraad op 4 november 1992. Daar kwamen spoedig de dilemma's naar boven waar nu al jaren mee geworsteld wordt. Eén daarvan ligt in de vraag of atv wel door te voeren is bij gelijktijdige handhaving van de koopkracht. Natuurlijk, als ondernemers al bereid zijn na te denken over atv, dan zijn zij zeker niet bereid de kosten daarvan (geheel) voor eigen rekening te nemen. Zouden ze die bereidheid wél tonen, dan - zo zeggen ze - komt de rentabiliteit van de onderneming in gevaar. Tja, vanuit hun standpunt bezien valt er tegen die redenering weinig in te brengen. Maar ligt het ook voor de hand dat vakbonden dat standpunt innemen? Is dat niet een beetje al te 'meedenkerig'? Er zou misschien iets voor te zeggen zijn, indien ondernemers bereid waren hun personeel en de vakbonden invloed te geven op het terrein van het bedrijfsbeleid. Uit vrije wil zullen ze daar echter nooit toe overgaan. Daar is arbeiders- controle voor nodig en die kan alleen maar door harde strijd veroverd worden. Dat is trouwens een ander chapter, waar we het misschien ook nog eens over moeten hebben.

Herbezetting

Het AbvaKabo-kongres van 1990 richtte het bondsbeleid op een marktconforme ontwikkeling naast arbeidstijdverkorting (het modewoord arbeidsduurverkorting gebruik ik om een aantal redenen liever niet). Dat heeft, zo stelde de recente AbvaKabo-vergadering vast, er in de praktijk toe geleid dat van atv niet veel terecht komt. "Als we werkelijk verder willen met atv, zullen we dat beleid moeten bijstellen", meldt bondsblad *Aaneen* van 28 november 1992. Wat betekent dat? Dat men meent te moeten kiezen tussen atv en koopkrachthandhaving? Dat zou een zoveelste illustratie zijn van de behoefte de belangen van de ondernemer, in dit geval de overheid, te ontzien. Is dat wel de taak van de vakbeweging? De aanwezigen op het AbvaKabo-kongres vonden dat er verschillende vormen van atv moeten komen. Die vormen moeten dan zo op elkaar worden afgestemd "dat er banen van een fatsoenlijke omvang ontstaan voor inkomens van een voldoende nivo". Diezelfde kongresgangers vonden tegelijkertijd dat herbezetting en *controle daarop* absolute voorwaarden waren. Daar zitten natuurlijk ook wel eens problemen aan vast. Er wordt van hoger hand



Maar van die vakbeweging, althans van de top daarvan, is op dit moment weinig te merken van aanzetten in de richting van machtsvorming op de werkvloer. Zeker, met de regelmaat van de klok stellen vakbondsbestuurders atv aan de orde in hun gesprekken met ondernemers-vertegenwoordigers. Die zeggen dan steevast *njet* en dat is dan dat. De vakbondsvertegenwoordigers spreken hun teleurstelling uit en gaan over tot de orde van de dag. Van enige aanzet tot en de organisatie van machtsvorming in bedrijven en instellingen valt nauwelijks iets te bespeuren. En toch is dat op dit moment het allerbelangrijkste wat gebeuren moet. Als we op de bereidwilligheid van ondernemers en instellingshoofden moeten wachten, wordt het Sint Juttemis en is er nog niets bereikt.

Het ware te wensen dat de vakbondsleiders eens wat minder tijd en energie zouden steken in allerlei vormen van nauwelijks rendabel overleg met ondernemersverbanden en overheid. Die tijd en energie zijn beter te gebruiken. Bijvoorbeeld voor voorlichting en propaganda in de richting van machtsvorming op de werkvloer en daadwerkelijke strijd voor arbeidstijdverkorting met gecontroleerde herbezetting - *zonder inlevering van loon*. Vanzelf zal dat niet gebeuren, daarvoor zullen vakbondsleden, de kaderleden voorop, zelf initiatieven moeten ontwikkelen. Die kat moet nu eindelijk eens de bel aangeboden worden. Anders verandert er niks en blijven we met een onaanvaardbaar hoog aantal werklozen en mensen met onvrijwillige deeltijdarbeid zitten. Er is nu genoeg gepraat en geklaagd. Het is de hoogste tijd dat er iets *gedaan* wordt.

Rein van der Horst

hard getrokken aan de vermindering van het aantal overheidsdienaren en "als je in een afslanking zit is het moeilijk te controleren of er herbezet is", zei een kaderlid uit de rijkssektor. Dat geldt ook voor de zorgsektor. Daar leidde atv samen met de zwaarder wordende zorg voor een sterke vergroting van de werkdruk. Nu wordt er, net als trouwens in delen van het gewone bedrijfsleven, nogal eens geschermd met het tekort aan personeel. Dat ballonnetje werd echter in het kongres vakkundig doorgeprikt: "Als je mensen voldoende keuzemogelijkheden biedt in arbeidstijden, maakt dat het werken juist ook aantrekkelijker." En, zo vraag ik me af, zou een betere salariering ook niet helpen?

Op de werkvloer

De bij de AbvaKabo gevoerde discussie is uiteraard ook aktueel in de meeste andere sektoren. Maar gebeurt er dan ook wat? Helaas niets of bitter weinig. Voor ondernemers is de noodzakelijke atv *met herbezetting* niet alleen

een kosten probleem, al is dat niet te verwaarlozen. Ook de machtsvraag is in het geding. Wanneer de mensen op de werkvloer atv *afdwingen* met gelijktijdige controle op de herbezetting, dan levert de ondernemer (opnieuw) een stuk macht in. Daar voelt ie uiteraard geen bliksem voor en hij zal al het mogelijke doen om dat te voorkomen. Maar voor de mensen aan de andere kant van de streep is de verovering van dat stukje macht evenzeer van levensbelang. De hele geschiedenis van de vakbeweging toont een voortdurende worsteling om de verovering van (kleine) stukjes macht binnen de onderneming. Zonder die worsteling leefden we nu nog in het tijdperk van de 14-urige werkdag en de hongerlonen van de vorige eeuw. Dat, samen met de technologiese ontwikkelingen, zou ertoe geleid hebben dat (meer dan) de helft van de arbeidskrachten nu werkloos zou zijn. Dat zoiets nu niet het geval is, vloeit uitsluitend voort uit de machtsvorming door de vakbeweging.