

HAD JO BOER DIT GOED GEVONDEN, COMMERCIEEL OPBOUWWERK ?

We kunnen het haar niet meer vragen, ze is al enkele jaren niet meer onder ons. Is het eigenlijk ook wel zinvol om bij haar of haar publikaties te rade te gaan ?

Ogenschijnlijk wel, zij is met Hendriks en Mr. Cramer grondlegger van de welzijnswerksoort opbouwwerk in Nederland. Hun wijsheid, de traditie zou ons kunnen helpen om deze nouveauté van commercieel opbouwwerk op zijn leerstellige zuiverheid te wegen.

Toch heb ik mijn twijfels. Jo Boer opereerde in een geheel andere tijd, zij en haar instituut beleefde een bloei tijdens de wederopbouwperiode. Zij fundeerde haar opvattingen ook in een wetenschappelijk analysekader dat aan de periode 1960-1980 gebonden was, de sociologische stroming van het functionalisme. Dat functionalisme heeft zeer weinig toe- of af kunnen doen aan de vraagstukken van deze tijd. Maar terug naar Jo Boer als grande dame van de werksoort.

Opbouwwerk moest volgens haar een bijdrage leveren in bijzondere situaties van het samenleven: de samenleving moest duidelijke tekorten vertonen, er moest sprake zijn van geheel nieuwe samenlevingsvormen die opgebouwd moeten worden. Of, in het derde geval: er voltrekken zich grote veranderingen in bepaalde gebieden van de samenleving. (Toentertijd de plattelandsontwikkeling).

In die gevallen was opbouwwerk geïndiceerd, zoals het toen heette. Zoals bij lichte hoofdpijn een aspirine geïndiceerd is.

Het valt te betwijfelen of carpooling als samenlevingsvorm een voldoende probleem is om opbouwwerk in te zetten, doch daar valt uitsluitend in het huidige tijdsgewricht een oordeel over te vellen. Je hebt niets aan de voorschriften van Jo Boer, ze hadden letterlijk en figuurlijk hun functionaliteit toen. Niet nu.

De problemen van de potentiële carpoolers, net als tig andere als drugsoverlast, computeranalfabetisme, sociale desintegratie in buurten van grote steden, bestonden toen niet. De regering acht overigens nu wel het terugdringen van het autobezit een beleidsprioriteit nadat eerder Joop den Uyl iedere arbeider zijn auto gunde. En Jo Boer: zij had ooit het plan opgevat een essay te schrijven over de betekenis van de fiets voor de modernisering van het platteland. De kans dat ze zelf een rijbewijs had acht ik klein, wel beschikte Opbouw Drenthe al in een vroeg stadium over een pool van dienstauto's, waar, zo blijkt uit de notulen, voortdurend gekibbel over was wie 'm mocht gebruiken en hoe die voor de volgende functionaris werd achtergelaten.

Al deze voorbeelden brengen me tot de volgende constatering: Naarmate ik me langer met de studie van het opbouwwerk bezig houdt, valt me meer op hoe tijdgebonden het werk is. Er zijn constanten zowel qua terrein als op methodisch vlak. Maar het gezicht van het werk is zeer tijdgebonden. Ging het vóór de oorlog om volksverheffing en pacificatie, tijdens de wederopbouw om het doen slagen van de industrialisatie en de verzuiling en in de flower power periode stond fundamentele democratisering en emancipatie op de agenda. In de jaren '80 en '90 lijkt het te gaan om zakelijk diensten en voorzieningen te verzorgen voor burgers en hun bestuurders.

Die zakelijke opstelling leidde in het begin slechts tot versterking van het management-handelen en op uitvoerend vlak tot de bloei van netwerken als methode. Vanzelfsprekend wordt eigenlijk een volgende stap dan gezet: niet alleen maar diensten aanbieden aan de gemeente als financier, maar de stap zetten naar commercialisering. Het lijkt een stap in de volwassenwording, een haast noodzakelijke fase in de emancipatie van het beroep.

Is zoiets een vorm van noodzakelijk kwaad ?

Ik kan me voorstellen dat mensen dat denken. Er zijn goede argumenten voor. In het Beroepsprofiel staat dat het bij opbouwwerk gaat om het corrigeren van ongelijkheden in de samenleving, ongelijkheden in de verdeling van schaarse bronnen-geoperationaliseerd als geld, macht, informatie, kennis, gezag, toe- en instemming, medewerking, deskundigheid en overige schaarse goederen en waarden. Auto's of autokilometers vallen hier niet onder.

In het Beroepsprofiel staan in dit verband nog twee relevante passages. "Het opbouwwerk is er niet voor zo maar alle acties op elk willekeurig terrein. Het opbouwwerk geeft ondersteuning en ontwikkeling zonder eigen winst oogmerk, althans zonder zelfverrijking motief van de instelling of haar beroepskrachten".

Je mag dus niet rijk worden aan het opbouwwerk, pecunia olet. Toch is in deze formulering de twijfel zichtbaar van de commissie die dit Beroepsprofiel opstelde. De moderne verhoudingen zijn binnengeslopen, een opbouwwerkinstelling mag kennelijk aan deze of gene wel een factuur presenteren voor haar dienstverlening. Maar kennelijk dus niet teveel en niet om er van te bestaan.

In de lange lijst van instellingsvarianten, dus de wijze waarop heden ten dage de dienstverlening van het opbouwwerk georganiseerd is, staat in het Beroepsprofiel opgenomen na de non-profit contractorganisatie zoals het Consulentschap Samenlevingsopbouw: "Een vrij gevestigde opbouwwerk-onderneming in coöperatie, v.o.f. of b.v. vorm. "

B.V.'s zijn er om de vennoten meer dan een broodwinning te verschaffen. Het is een middel om te komen tot vermogensvorming. Dus ja, de Beroepsprofiel commissie worstelde er al mee en kwam er eigenlijk ook niet goed uit.

Je zult op andere manieren de aanvaardbaarheid of zelfs de wenselijkheid van commercieel opbouwwerk moeten bepalen als noch de oudste wetteksten, noch het jongste Beroepsprofiel uitsluitel bieden.

Daar zijn twee manieren voor: eerst de methodiek. De vraag is dan of de methodiek van het opbouwwerk geschikt is voor commercieel gebruik. Is het misschien zo dat normen en waarden van het vak zo diep doorgedrongen zijn in de handelwijzen van de professional, waardoor commerciële aanwending ervan een uitzondering zal blijven.

En de tweede weg is te kijken naar de toekomst van het beroep. Kunnen we het beroep over de eeuwgrens heentillen, is dat goed en betekent commercieel opereren een hulpmiddel hierbij.

Qua methodiek zijn er een aantal geboden en verboden die een verregaande commercialisering mijns inziens in de weg staan. Opbouwwerk is geen vorm van groepswerk. Kenmerkend is de voorhoede-achterban verhouding. De mensen met wie je in groepsverband werkt, doen dit nooit louter ten eigen bate. Het

profijt van hun en jouw inspanningen strekt zich altijd uit tot een wijderse categorie, de bewoners, de burgers of de samenleving als zodanig. Carpooling of Wehkamp-incasso valt hier niet onder.

In de tweede plaats, een opbouwwerker is niet van het type 'U vraagt, wij draaien'. Hij spuugt misschien tegenwoordig niet meer in het gelaat van de financier, maar hij blijft principieel methodisch gebonden aan het zoeken naar een compromis, of een consensus tussen dikwijls tegenstrevende belangen. Dit maakt in marketing termen de opbouwwerker slechts geschikt om in enkele kleine niches van de dienstverlening te opereren. In veel gevallen is het voor een opdrachtgever makkelijker en efficiënter om een public relations bureau, een politieagent of een gemeenteambtenaar in te schakelen, die zijn minder preten-tieus, of die doen wat gevraagd wordt op grond van gezagsverhoudingen.

In de derde plaats zie ik een grote belemmering in de persoonlijke waarden & normen van de opbouwwerkers. Zij gaan slechts schoorvoetend mee in het moderne vertoog van het sociaal ondernemerschap. Zodra ze hun kans ruiken, verlaten ze dat geschipper in ruilverhoudingen om weer gesubsidieerd, maar eigenzinnig, achterstand te bestrijden als praktische vorm van maatschappijkri-tiek. Of dat terecht is of niet, laat ik in het midden. Je ziet het in ieder geval ook elders: artsen hebben moeite met euthanasie, gemeenteambtenaren kunnen slecht luisteren, vrouwen hebben moeite om opvoedingstaken en bijbehorende opbrengsten daadwerkelijk aan vaders af te staan.

Dus ja, zo'n vaart zal het niet lopen. Is dat eigenlijk jammer ?

Moeten we het nu als een kans of als een bedreiging zien, dat commercieel aanwenden van opbouwwerkvaardigheden ?

Een bedreiging, dat geloof ik niet, daar zijn inmiddels wel enkele redenen voor genoemd, niet in de laatste plaats de doorsnee werker die dit méier kiest om de maatschappij te veranderen, om een rechtvaardiger samenleving te realiseren. En commercialiteit en rechtvaardigheid hebben niks bij elkaar te zoeken.

Commercialiteit en opbouwwerk hebben niet veel bij elkaar te zoeken, maar kan commercialiteit een van de voertuigen zijn, misschien niet meer dan de autopéd, op weg naar het volgende millenium ? Kan opbouwwerk als uitvinding uit de 20e eeuw, als typisch produkt van deze eeuw waar de samenleving kenbaar, maakbaar en oplossingsgericht tegemoet getreden wordt, überhaupt een instrument zijn voor de vraagstukken van de komende eeuw ?

We weten het niet. De geschiedenis van het vak leert dat het nooit kwaad kan als een judoka mee te buigen, om de tegenstander later in de vaart van zijn eigen kracht te verslaan. Of zoals Tjebbe Hettinga ooit zei over de onzin van de sociaal culturele planning: die plaag overleven we ook wel. Laten we maar even hand en span diensten verrichten, om daarna onze eigenlijke opgave weer ter hand te nemen. Meegaan met de tijdgeest, het hoort bij opbouwwerk zoals de inkt bij de vulpen, of de printer bij de tekstverwerker.

Samengevat dus: de oudste wetteksten geven geen antwoord, ze zijn geschre-ven t.b.v. een andere samenleving. Het Beroepsprofiel geeft geen uitsluitel.

De markt zal ons niet ernstig verleiden. De methodiek hindert. De werker is er slecht toe uitgerust. De traditie leert dat het niet onverstandig is om er wat aan te doen. En tenslotte: vuile handen hebben de werkers altijd al gemaakt.