

Was het tijdens het congres van de PS in Flémalle? Ik verkocht Rood aan enkele congresgangers, collega's van in de vakbond. Een zekere Di Ruppo stelde er zijn "strategische consolidatie van openbare ondernemingen" voor. Volgens mijn kameraden had Di Ruppo een duidelijk onderscheid gemaakt tussen deze strategische consolidatie en de zuivere privatisering, wat toch haaks zou staan op de socialistische ideeën. Ik heb geprobeerd hen te waarschuwen: waar gaan we naartoe? In 1981 deed Di Ruppo de wet stemmen over de verzelfstandigde overheidsdienst en de publiekrechtelijke naamloze vennootschap. De bal was aan het rollen.

Consensus

De privatisering van de Post is een operatie van lange adem, die door de leiding van de socialistische partijen sinds een twintigtal jaren nauwgezet en op een unanieme manier is voorbereid en doorgezet. OK, het ging niet goed met de Post. De klanten werden soms met misprijzen behandeld en de sympathieke postbode nam al zijn tijd. Terwijl in Frankrijk Minitel gebruikt werd, de voorloper van Internet, werkten de postbeambten in België nog met mechanische rekenmachines.

Zijn de postbeambten van nature niet modern? Bekijk de geprivatiseerde bedrijven met een monopolie op de markt. Je zal merken dat de bureaucratie, en de behoudsgezindheid die eruit voortvloeit, ook sterk ontwikkeld zijn. Het kapitalisme bezit in een zekere mate een intern tegengif tegen de bureaucratie: de concurrentie. Deze verplicht de kapitalist te vernieuwen of te verdwijnen. De ondernemingen van openbaar nut hebben een ander tegengif: de democratische controle door het personeel en de gebruikers.

De traditionele partijen sloten in 1975 een pact: ze beslisten samen dat de massale werkloosheid te wijten was aan een "conjuncturele" crisis en niet aan een structurele. Ze hebben toen de Post en andere openbare diensten "voorlopig" gebruikt als garage om een aantal werklozen te parkeren. Die prijs wilden ze wel betalen om de sociale vrede te behouden. Alle ministers van communicatie (De Croo, liberaal en D'Hondt, CVP) hebben massaal contractuelen aangeworven. De leiding van de Post, in de handen van de sociaal-democratie, deed maar al te graag mee met deze combine en de vakbondsbureaucratie deed haar duit in het zakje door elk voorstel tot automatisering de nek om te wringen. Automatisering werd aanzien als een "killer" van jobs. Dat sommige taken bij de Post heel onaangenaam waren, zoals 's nachts sorteren, en dat de mensen die dat deden vragende partij waren om van job te veranderen, dat was het probleem niet van de vakbondstop. Dat de mensen graag hun post sneller op het juiste adres aankregen ook niet. In die omstandigheden was het niet verwonderlijk dat de Post niet goed functioneerde in 1985. Maar de oplossing die de grote partijen voorstelden - privatiseren - was erger dan het bureaucratisch functioneren van de Post.

Wat betekent privatisering?

Een openbare onderneming zoals de Post of de spoorwegen privatiseren houdt heel wat meer in dan een simpele transactie van een staatseigenaar naar de privé. Het heeft zijn weerslag op de werkomstandigheden, de mobiliteit, de koopkracht van de werknemers, de interne democratie. De transactie is het sleutelelement van de privatisering. Verschillende banken zijn betaald geweest om de Post op haar "juiste" waarde te schatten en kopers te vinden. De keuze van de koper was gemakkelijk. M. Thys, de huidige manager van de Post is een oude medewerker van CVC Capital Partners, een groep kapitalisten met zetel in Londen. Zij hadden al 22% van de Deense post gekocht toen M. Thys medewerker was van CVC Belgium en manager van de Post. Was de teerling toen al geworpen? Neen, de Deutsche Post en een consortium van een Franse en de Nederlandse TPG-groep waren ook kandidaat. Na lang nadenken besloten de heren bankiers dat de onderneming ongeveer evenveel waard was als haar sociaal kapitaal, namelijk 600 miljoen euros. Toch wel raar als je weet dat de Deense post - kleiner dan de Belgische - op 1000 miljoen euros geschat wordt. Ook raar als je weet hoeveel de Belgische Post waard is enkel aan eigendom in vastgoed. Volgens de boekhoudkundige regels die de Post gebruikte, werd dit patrimonium geschat op haar

aankoopwaarde: 470 miljoen euro volgens het jaarrapport van 2004! Als dit patrimonium zou worden opgewaardeerd aan de huidige marktwaarde, zou dit bedrag heel wat hoger liggen. De bank schatte de waarde van de helft van de aandelen van de Post min één op 300 miljoen euros. Maar toen kwamen de kabinetten Vande Lanotte (SPa) en Reynders (liberalen) met een geniaal voorstel op de proppen: de staat had een schuld van 300 miljoen euros aan de Post en in plaats van die schuld te betalen werd die uit de boekhouding geschrapt. Maar het sociaal kapitaal vermindert ook met evenveel en komt dus op 300 miljoen euros. Het bedrijf CVC moet dan slechts 150 miljoen euros betalen voor de aankoop van de helft van een bedrijf dat minstens 1 miljard euro waard is...

Na deze heerlijke hap, aangeboden door "socialist" Vande Lanotte, heeft CVC Capital Partners de smaak te pakken. CVC vergeet haar aandeelhouders niet! Terwijl beschikbaar geld zou moeten geïnvesteerd worden in de nodige automatisering, beslist CVC haar aandeelhouders uit te betalen. En de staat? Die verbindt er zich toe de helft van de nettowinst aan de aandeelhouders uit te betalen in 2006 en 2007. In plaats van dat geld te gebruiken om de investeringen te betalen, gaat ze leningen aan bij de banken en betaalt ze interesten. Vanaf 2008 garandeert de Belgische staat een deel van de winst van 10 miljoen euros aan CVC-Deense Post. Daarmee daalt het sociaal kapitaal nogmaals! (1) De baas van de Deense Post bestempelt deze transactie als "financieel aantrekkelijk" (2). We begrijpen waarom. En wie gaat dat allemaal betalen?

WERKOMSTANDIGHEDEN

De eersten die zullen moeten betalen zijn de werknemers van de Post. De Post is een zeer arbeidsintensieve onderneming: de laatste kilometers die een brief aflegt is dikwijls in handen van iemand te voet. De Post heeft reeds een eerste oplossing in petto: het massaal uitbesteden aan "valse" onafhankelijke filialen als Taxipost en Deltamedia. Dat staat haaks op de sociale wetgeving, maar het is conform met de praktijk van de concurrentie. De overdracht van alle "kleine pakjes" van de Post naar Taxipost wordt bestudeerd. Dat zou enkele honderden werkplaatsen kunnen kosten. De tweede variatie is Georoute 2: door de werkmethodes te verstrengen wil de directie een duizendtal werkplaatsen schrappen en de arbeidsdruk verhogen. Een voorstel wordt bestudeerd waarbij de huidige contracten van onbepaalde duur worden omgevormd tot contracten van bepaalde duur zoals reeds het geval is in Nederland. Nu reeds worden mensen aangeworven met een "reactiveringscontract": drie keer zes maanden werken en dan... terug aan den dop. Het functionarisstatuut van de postbeambte zal zo snel uitgehold zijn.

Een derde maatregel is de automatisering. Vijf nieuwe sorteercentra zullen binnen negen maanden operationeel zijn. Er zullen minder mensen werken in de sorteercentra en ook minder in de verdeelbureaus. Een verlies van 1000 tot 2000 werkplaatsen wordt voorzien op dit niveau als de 38-urenweek in voege blijft.

Een vierde maatregel is het opzetten van postdiensten in winkels, stations, in gemeenteadministratie, maar be-diend door personeel dat niet van de Post is. En het sluiten van de helft van de postbureaus in heel het land, zowat 650, wat neerkomt op het verlies van een duizendtal jobs. Als je alles optelt, verliezen zowat 4000 mensen hun job in de twee volgende jaren. Hoe is het mogelijk dat het personeel niet reageert voor het te laat is? Het godendrankje dat de bedrijfsleiding in de koffie van de postbeambtes heeft gegoten noemt: vakbondsbureaucratie. Zij aanvaardt de plannen op voorwaarde dat de bedrijfsleiding haar erkent als "onderhandelaar". De vakbondsleding voert een politiek op korte termijn: ze laat lokale of zelfs regionale stakingen toe zoals die van 12 december jl. in Luik en Charleroi. Doel hiervan is een onderhandelingspositie te behouden en toch een uitlaatklep te geven aan de strijdbaarheid van de werkmensen. Maar ze blokkeert de uitbreiding van de acties en het formuleren van duidelijke doelstellingen. De strijd wordt gekanaliseerd om haar onderhandelingspositie met het patronaat en regering te versterken. Dat de vakbondsbureaucratie de tak doorzaagt waarop ze zit, deert haar niet. Dat zal een zorg wezen voor de volgende generatie bureaucraten en voor "de tak die ze aan het doorzagen zijn": 40.000 postbeambten die hen tolereren bij gebrek aan een geloofwaardig alternatief.

Mobiliteit

Als het openbaar vervoer van de reizigers - trein, tram, bus, taxi - een groot deel van de mobiliteit realiseren van de personen, dan realiseert de Post het transport van brieven en kleine pakjes. Terwijl de Post tot nu toe opteerde voor transport via betrouwbare en regelmatige posttreinen - de oplossing voor de toekomst -, heeft ze nu de keuze gemaakt om "alles via de weg" te transporteren. Sorteercentra bouwen kort bij autowegen is een korte-termijnvisie. Binnen 5 à 10 jaar zullen er terug sorteercentra nodig zijn kort bij spoorwegen.

Koopkracht

De Post als openbare dienst functioneert over het algemeen volgens het principe: een gebruiker = een gebruiker. Maar De Post n.v. zal functioneren volgens de burgerlijke democratie: een euro = een euro. Resultaat: een Post met verschillende snelheden. De post van ondernemingen zal systematisch voor 9u. 's morgens geleverd worden via speciale minibusjes. De gewone burger wordt daarna bediend, behalve de kranten. De krantenuitgevers eisen dat de dagbladen zeer vroeg geleverd worden. De discriminatie is nog meer voelbaar op vlak van de verzending. Grote gebruikers, zoals leveranciers van water, gas, electriciteit en telefoon, en de banken betalen een speciaal tarief dat ver onder de 50 centiemen ligt die Jan met de Pet betaalt voor zijn dringende verzen-ding. De rijken en hun ondernemingen zien hun kosten zo betaald door de anderen. Dit is het omgekeerde mechanisme dan wat we tot nu toe kenden. Tot nu toe verzoop de brief van de gewone staatsburger tussen de post van de ondernemingen en verkreeg dus hetzelfde tarief. Dat was het voordeel van een openbare dienst. Nu wordt die tendens omgekeerd.

DEMOCRATIE

Het is goedkoper een e-mail te versturen dan een brief te verzenden, maar het "toegangsticket" is daarentegen veel duurder. De aankoop van een computer met al het toebehoren kost snel twee maal de maandelijkse werkloosheidsvergoeding of anderhalve maand salaris van een beginnende postbode. Vanuit democratisch oogpunt is het dus niet doenbaar om gedrukt papier op te geven ten voordele van elektronische post. De ontelbare informatie-blaadjes, gaande van de plaatselijke basketbalclub tot het SAP-contactblad, worden nu gesubsidieerd. En dat is maar goed ook! Maar wat zal er gebeuren als de Post geprivatiseerd wordt? De goedkope verspreiding van post is één van de slagaders van de democratie, in afwachting van een echte democratisering van de toegang tot Internet. Maar dat principe staat haaks op de marktwetten.

In vroegere tijden had zelfs de burgerij het nut begrepen van een openbare postdienst, in een periode waar de post niet potentieel winstgevend was. Het zijn rechtse regeringen geweest die de post overal in Europa genationaliseerd hebben in naam van het gemeenschappelijk belang, dikwijls zelfs voordat de socialisten in het parlement vertegenwoordigd waren.

Het bestaan van deze openbare diensten is het levend bewijs dat de samenwerking tussen burgers een even grote meerwaarde kan zijn dan de concurrentie. Het verdwijnen van RTT (Belgacom), van Sabena (Swiss-air en SN Airlines), van BIAC gaat het idee versterken dat alles verloopt via geld en concurrentie. Zij die de privatisering van de Post in werking hebben gezet, hebben een grote dienst bewezen aan de patroons en de liberalen.

NATIONALISATIE

Een regering die de sociale noden vooropstelt, zal de post en de postdiensten moeten nationaliseren en terug een postmonopolie moeten invoeren voor brieven en kleine pakjes onder controle van de postbeambtes en de gebruikers. De vakbonden en de linkse partijen moeten doen wat dikwijls in hun programma staat (3): de verdediging van de openbare diensten. De staatsburgers Di Rupo en Vande Lanotte, huidige voorzitters van de PS en SPa, hebben een centrale rol gespeeld in de privatisering van de Post. Op een dag zullen ze rekenschap moeten afleggen bij de mensen van de post en de

gebruikers.

(1) Cijfers van Sandrine Vandendooren in La Libre Belgique van 11/11/2005, niet weerlegd door De Post bij ons weten.

(2) LLB 1/10/2005

(3) Sommige afdelingen van de ACOD kunnen in de laatste pagina's van hun vakbondsbulletin de "princiepsverklaring" lezen van het stichtingscongres van de vakbond in 1945. Een zeer actuele tekst!