

Publieke voorzieningen, privatisering en liberalisering

Grietje Lof, verslag

Coördinator: Maurice Claessen

De EU is hard bezig om de sterkste economie van de wereld te worden. De prognose is om dit in 2001 bereikt te hebben. Dit beleid heeft grote gevolgen voor de publieke voorzieningen van de aangesloten landen. Het neoliberale ideaal van een zichzelf regulerende maatschappij zonder overheidsbemoeienis op het gebied van onder andere watervoorzieningen, energiebeheer en openbaar vervoer heeft een privatiseringsproces in gang gezet. Het motto is efficiency. Wetgeving zou beperkend werken. Hierbij wordt verwezen naar de bureaucratie van de jaren zeventig en tachtig.

Na twintig jaar liberalisering en privatisering blijkt dit echter geen wondermiddel te zijn.

Ten eerste is de verantwoordelijkheid naar de burger toe verminderd. Waar vroeger d.m.v. het kiessysteem de burger invloed had op de overheid, is dit nu verdwenen. Het gaat immers om ondernemingen in eigendom.

Ten tweede was de claim dat alles goedkoper zou worden in verband met toenemende efficiency. De werkelijkheid is dat de kosten weliswaar geminimaliseerd zijn maar de prijzen niet altijd lager zijn. Bovendien worden Arbo convenants en andere afspraken met betrekking tot arbeid uitgekleeft.

Ten derde was het doel van publieke voorzieningen dat iedereen daarvan gebruik kon maken. Door privatisering is het gebruik afhankelijk geworden van het inkomen. Hoe hoger het inkomen, hoe meer voorzieningen.

Lezing Marcel Grobbs (werkzaam bij de NS).

Marcel is lid van FNV bondgenoten en als conducteur werkzaam bij de NS. Hij vertelt hoe de privatisering van de NS deze heeft veranderd.

Hij begint met een duidelijk beeld van hoe de NS er nu uitziet: een enorme reeks van BV's zoals NS Fiets BV, Stations BV, NS Commercie, NS Whizzle, NS Reizigers BV, NS Opleidingen BV, NS Personeelsadministratie BV, etc. Zo bestaat Pro Rail BV op zich ook weer uit drie organisaties. Syntus is voor 33% in handen van de NS.

Het komt er op neer dat het een ongeordende chaos is van organisaties die allemaal een eigen directie hebben. Van de 20.000 medewerkers zijn er 73 directeuren en 6000/7000 uitvoerend personeel. Dit is rechtstreeks een gevolg van liberalisering waarbij alles in kleine hapklare brokken opgedeeld moest worden voor de markt. Veel organisaties komen daar nu van terug.

Het probleem is dat werknemers nu gevangen zitten tussen deze chaos en dat besluitvorming binnen het bedrijf bijna onmogelijk is geworden. Waar eerst voor een evenement drie mensen bij elkaar kwamen voor overleg zijn dat er nu 20!

Onder Aad Veenman (directeur) zijn de kaartjes in tweeënhalf jaar met 14% in prijs verhoogd, is het aantal reizigers met 10% teruggelopen en is het een kosten gestuurde organisatie geworden. Dit betekent dat rijden duur is en daarom de treinen stil staan. Het opheffen van de stoptreinen levert 24 miljoen op. Maar het stilzetten van de treinen kost 1,6 miljard (?). Boekhoudkundig betekent dit dat de inkomsten in de ene BV zitten

en de uitgaven bij de andere en aan het eind van het jaar worden alle BV's bij elkaar opgeteld. Dit is de oorzaak dat de laatste vier, vijf jaar steeds minder treinen rijden.

De Tweede Kamer heeft een concessie gedaan aan Hoofdrail waarbij wel minimale regels zijn opgesteld maar deze niet bedoeld zijn om uit te voeren. Dit betekent kostenbesparing door minder personeel en materieel in te zetten in de periferie, d.w.z. de kleine lijnen. Volgens Marcel is dit gebaseerd op een verkeerde berekening. Als je namelijk alle overhead kosten deelt door het aantal kilometers per lijn dan is de periferie onrendabel.

Marcel vertelt ook iets over de vervoersregeling waarbij de dienstregeling afhankelijk is van de aanbestedingen. De overheid heeft echter geen kennis van vervoer. Met betrekking tot de aanbestedingen is er een hiaat tussen het vervoer van de reizigers en het inspelen op de wensen van de reizigers. Meer dan dertig jaar wordt er gewerkt met de intercity lijn die gebaseerd is op het overloop beleid uit de jaren zeventig. Nu zitten we echter met de vinexlocaties die net buiten de kern zijn. Dit betekent een gemiddelde reis afstand van zeven kilometer per persoon. Het intercity beleid is echter afgestemd op de lange afstanden en niet op de korte. Zo nam het aantal reizigers met 40 % toe op de Zaanlijn toen deze van tweemaal per uur naar viermaal per uur toeging. Dit is nu weer afgeschaft. Station Zaanstad is nu weer leeg. Volgens de directie van NS groeit het aantal reizigers als de economie groeit. Marcel bestrijdt dit door te wijzen op het belang van reizigersgroei voorafgaand of los van economische groei.

Naar aanleiding van de vragen ligt Marcel en aantal dingen toe: zo bepaalt de provincie hoe er gereden moet worden, en hij noemt als voorbeeld Tiel. Meer bus kilometers op zaterdag betekent dat de bus in Tiel zelf vaker rijdt en de busdienst met de omliggende dorpen verdwenen is. Provincies kiezen voor de laagste prijs.

Bij aanbestedingen is de laagste prijs niet altijd de winnaar in verband met een diversiteit van methoden met betrekking tot de hoeveelheid kilometers. Marcel bestrijdt dat de NS ook al slecht was voor de privatisering. Het was een goed georganiseerd systeem, een van de beste ter wereld. De kosten bedroegen zo'n 400 miljoen inclusief infrastructuur terwijl dit bedrag nu alleen al nodig is voor onderhoud. Door het opsplitsen in diverse bedrijven zijn de kosten toegenomen en wordt er bezuinigd op onderhoud. Zo worden er geen onderdelen meer aangekocht waardoor de aanvoerder van deze onderdelen in de problemen komt er van de 25 fabrieken er nog drie over zijn. De eerdere logistieke cyclus die vrij efficiënt werkte is nu doorbroken.

De inefficiency van nu wordt als een verbetering verkocht. De politiek begrijpt er weinig van en volgt meestal het voorstel van de NS.

Alle BV's zijn nog wel in het bezit van de overheid.

Op de vraag of d.m.v. concurrentie de efficiency zal toenemen antwoordt Marcel en dat er geen concurrentie komt. Het Nederlandse spoor zit vol en er is alleen nog concurrentie langs elkaar heen zoals de Achterhoeklijntjes. Ook de hogesnelheidslijn levert geen concurrentie op. Een andere vraag is wat de kosten van het management zijn. De NS heeft een omzet van 1,6 miljard. Marcel doet een grove schatting dat 30 procent van de kosten ten behoeve van het management zijn. Zo bedraagt het salaris van Veenman € 490.000 en heeft hij nog € 80.000 bonus per jaar. Een andere vraag was of het niet goedkoper is om mensen zwart te laten rijden in plaats van de dergelijke hoge salarissen uit te betalen?

Volgens Marcel moeten NS groeien. 25 procent meer reizigers op de kleine lijnen geeft al gauw enige miljoenen omzet meer, een flink aantal managers eruit en er weer een samenhangend net van maken. Het alternatief van de FNV is gericht op dienstverlening

in plaats van winstoogmerk, geen aanbestedingen maar een integraal net, de frequentie verhogen op de korte afstanden, minder managers en een betere organisatiestructuur. Eventueel met een uitbreiding naar het busvervoer.

Lezing Peer de Rijk (WISE).

De lezing van Peer gaat voornamelijk over kernenergie, de energiepolitiek en liberalisering. Hij begint met het dilemma van WISE m.b.t. de energiemarkt. Als je kernenergie onmogelijk wilt maken dan moet je pleiten voor een geliberaliseerde markt in een vrije economie omdat kernenergie zichzelf uit de markt prijst. Hij wijst op het voorbeeld van Korea waar het aandeel van kernenergie groeit maar door de liberalisering onrendabel dreigt te worden. Met als gevolg massale ontslagen en verzet van de vakbonden. WISE raakte hierdoor in een vreemde coalitie en het gevaar dreigde dat zij uitgespeeld werden tegen de vakbonden.

In Nederland bepaalde de overheid het energie plan eenmaal in de vier jaar. Iets wat geen problemen opleverde. Wat wel een probleem oplevert is dat iedereen iedereen na praatte m.b.t. liberalisering en de politiek nu niet meer weet waarom zij privatisering wilde. Hij verwijst naar liberalisering als een soort religie, een geloof. Net als bij de NS wordt er gezegd alles komt goed, et cetera.

Nederland volgt de ideeën van de EU. Dit betekent een opsplitsing van bedrijven onder andere naar distributie en naar levering om de concurrentiepositie te verbeteren. De aantrekkelijke bedrijven worden overgenomen door de grote EU bedrijven.

Provincies en gemeenten zijn nu nog aandeelhouder maar weten dat zij het in de toekomst niet zelfstandig kunnen redden. Zij zien het als onvermijdelijk. Het gevolg is dat er niet meer geïnvesteerd wordt in onderhoud, vermogen, distributienet, een groene stroom en massaal mensen ontslagen worden (sanering). Op dit moment kost de marketing meer dan het opbrengt. Een organisatie met veel klanten kan beter verkocht worden. Milieu en groene stroom zijn niet meer belangrijk in het energiebeleid van nu. Ook de subsidies verdwijnen in verband met de wetgeving van de EU.

Een uitzondering vormt kernenergie. Deze wordt niet geprivatiseerd. Hier zien we de retoriek m.b.t. de vrije markt. Het argument is dat kernenergie een speciale sector is. Dat veiligheidsaspecten hier in het geding zijn, en dat het om een technische sector gaat. In het buitenland, Frankrijk en Engeland, dreigden de kerncentrales failliet te gaan in verband met de hoge kosten van de afvalbeheersing. De overheid springt hier bij in de kosten. WISE zou wel eens willen weten wat er gebeurt als alle energie subsidies consequent afgeschaft worden. Wat zij echter wil is een *level plain field*, een aantal algemene basisvoorwaarde voor energie zoals schone en betaalbare energie.

Een vrije markt van energie is volgens Peer een illusie. Het gaat niet om een discussie tussen gesubsidieerde en vrije markten maar om het formuleren van criteria.

De subsidiëring in Nederland van kernenergie richt zich op de afvalbeheersing. Wij hebben nog een staatsbedrijf. Het probleem met afvalbeheersing is dat het 260.000 jaar beheerd moet worden. Eigenlijk heeft niemand enig idee wat de werkelijke kosten hiervan zijn. Dergelijke bedrijven zijn ook niet verzekeraar. Nederland heeft het zelf afgedekt tot 2 miljard. Bij andere centrales in Europa gebeurt dit niet. Zo kost Tsjernobyl nog steeds € 10 miljard per jaar. Een enkele ramp kost al gauw een paar 100 miljard.

Volgens Peer moet het idee over een vrije markt m.b.t. energie zich nog bewijzen, met name als de milieukosten hierin opgenomen worden.

Er wordt gevraagd hoe de verhouding is tussen de kosten van een nieuwe kolencentrale in vergelijking met zonne-energie en windenergie. Deze kosten liggen volgens Peer

dicht bij elkaar. Vooral als je rekening houdt met de komende klimaatveranderingen en de toename van de stormen. Ook de prijs van CO2 is bepalend voor de toekomstige ontwikkelingen.

Peer beschrijft een concreet voorbeeld van een kleinschalige energie project in Duitsland waar een aantal dorpen collectief een eigen energiebedrijf beheren. Deze heeft zo'n 500 tot 20.000 leden en de kosten blijken lager in verband met een lagere *overhead*. Ook kan energie zuinig geïnvesteerd worden, onder andere door het ontbreken van een grote management. Het is een leuk en inspirerend project waarbij betrokkenheid nodig is.

Naar aanleiding van een vraag over Borsele vertelt Peer dat de voorstanders van kernenergie aan de winnende hand zijn. Dit heeft te maken met de klimaatveranderingen maar ook met de afhankelijkheid van de olie van de Arabieren. Kernfusie zou een mogelijkheid kunnen zijn, theoretisch kan het ook maar na dertig jaar onderzoek is nog niet bewezen dat het ook in de praktijk werkt.

Blauwe energie (water) komt eraan.

Alles is nu gericht op grootschalige productie en vermogen en niet op kleinere systemen zoals in ontwikkelingslanden. De kleine dorpen daar hebben niet genoeg kiezers om energie af te dwingen.

M.b.t. de nieuwe waterleiding wet is de privatisering van de baan. Deze is niet als verwijzing beschikbaar maar je kan wel kijken naar de NS hoe een en ander zich ontwikkeld. De opsplitsing van bedrijven is geen eis van de EU maar een Nederlands initiatief.

De discussie verplaatst zich vervolgens naar het consuminderen omdat er teveel energie verbruikt wordt. Besparing van energie zorgt echter voor een prijsstijging omdat geprivatiseerde bedrijven winst willen behalen.

Tot zover de discussie.