

Maak van de pakjesbedeling een openbare dienstverlening

Nieuws maandag 3 juni 2019

Zowel op sociaal als ecologisch vlak is de maatschappelijke kostprijs van concurrentie en wedijver op de pakjesmarkt enorm groot. Tijd om van de pakjesbedeling een openbare dienst te maken. bpost moet daarin een voortrekkersrol spelen.

961. Dat is het gemiddeld aantal pakjes dat Amazon vorig jaar per seconde verscheepte tijdens de eindejaarsperiode. Een gigant zoals Amazon staat gekend als een pionier van de e-commerce. De gigantische aanvoerketen van dit bedrijf bestaat uit duizenden logistieke steunpunten, zoals warenhuizen en verdeelcentra. Sinds vorig jaar levert Amazon ook zelf pakjes aan de eindconsument – de ‘last mile’ – om niet langer afhankelijk te zijn van pakjesdiensten.

De wereldeconomie steunt meer dan ooit op een mondiale logistieke infrastructuur, verantwoordelijk voor de vlotte circulatie van grondstoffen en goederen. Maar vergis u niet, in het nieuwe tijdperk van de e-commerce heeft de logistieke sector minder en minder het karakter van een ‘vrije’ markt. De tendensen tot verticale integratie en concentratie van een sector die al sterk in handen was van enkele grote spelers, zet zich onverbiddeijk verder. Enkele grote internationale groepen vechten onderling een verbeten strijd met elkaar uit voor een zo groot mogelijk deel van het volume en de omzet.

bpost houdt stand

Ook in ons land kent de e-commerce een gestage expansie. Per dag worden in België ongeveer 400.000 pakjes geleverd. Vanaf volgend jaar verwacht men dat de dagelijkse omzet het half miljoen zal overschrijden. Op de Belgische markt zijn naast bpost nog andere grote buitenlandse groepen actief: DHL, Fedex, UPS, Post NL en TNT. bpost neemt ongeveer 60 procent van het jaarlijkse volume aan pakjes voor haar rekening. Het overheidsbedrijf slaagt daarin dankzij een sterk uitgebouwd en zeer gediversifieerd verdeelnetwerk, dat kan buigen op de inzet en werkkraft van 27.500 personeelsleden, onder wie 13.000 postbodes.

De Belgische post behoort ons allen toe. Het uitgebreide verdeelnetwerk is de erfenis van de openbare dienstverlening die de post al sinds het ontstaan van België (en voor de historici onder ons: met voorlopers in de Franse en Hollandse tijd) verzorgt. Sinds de omvorming van de sector tot een ‘markt’ – eufemistisch ‘liberalisering’ genoemd – staat onze post onder druk. Desondanks bewijst bpost al jaren dat zij op Europees vlak en daarbuiten tot de beste leerlingen van de klas behoort door als overheidsbedrijf winst te maken, concurrentieel te zijn, kwaliteit te leveren en haar personeel voltijdse contracten aan te bieden. Aan de rechterzijde flirtten politieke partijen met de gedachte om bpost te privatiseren. Zo zouden wij het uitgebreide logistieke netwerk kunnen verliezen aan de Amazons van deze wereld.

De chaos van de markt is niet (eco)logisch

We kunnen onze gedeelde rijkdom in de vorm van een openbaar postbedrijf maar beter gebruiken voor

andere zaken dan het private gewin van enkele logistieke reuzen en hun aandeelhouders. Na decennia van marktwerking ten behoeve van private monopolies is het tijd voor de omgekeerde beweging. Ons voorstel? Maak van de 'last mile' van de 'pakjesmarkt' een openbare dienstverlening.

Daar zijn goede argumenten voor in te brengen. Zowel op het ecologische als het sociale vlak is de maatschappelijke kostprijs van concurrentie en wedijver op de pakjesmarkt immers enorm groot. Een openbare dienst staat bovendien onder democratische controle. Daardoor kan ze een kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen voor iedereen en ingezet worden voor missies met een groot publiek belang (zoals de strijd tegen de opwarming van de aarde).

Op het vlak van mobiliteit en ecologische duurzaamheid biedt de chaos van de markt weinig doeltreffende oplossingen. Die problematiek neemt alleen maar toe. Concurrentie wil zeggen dat alle grote spelers investeren in een wagenpark om bestellingen te kunnen leveren. Aan de productie daarvan is sowieso een hoge CO₂-kost gekoppeld. Vanuit hun depots rijden bestelwagens vervolgens uit om pakjes te leveren. Op één dag kunnen er in jouw straat meerdere wagens van verschillende pakjesdiensten passeren. Erg efficiënt kan je dit niet noemen. Het zou toch veel doeltreffender zijn om alle pakjes bestemd voor dezelfde straat te laten leveren door één bestelwagen van bpost? Het klimaat en de leefbaarheid van onze buurten zouden bovendien welvaren bij minder CO₂ en fijnstof uitstotende bestelwagens op de baan. Een precedent hiervoor bestaat overigens al. DHL Parcel heeft immers haar pakjesleveringen uitbesteed aan... bpost.

Kwaliteitsvolle dienstverlening voor alle Belgen

Een openbare dienst opereert volgens de principes van universaliteit, betaalbaarheid en toegankelijkheid. Alle inwoners van een land hebben toegang tot dezelfde kwaliteitsvolle dienstverlening en dit onafhankelijk van hun inkomen of woonplaats en dat tegen dezelfde kostprijs. Ook de Belgische post opereert volgens dat principe. Al in de eerste jaren van haar bestaan werd er een groot belang gehecht aan de 'service rural'. Naast de steden hadden ook dunner bevolkte en moeilijker te bereiken streken van het land immers recht op postbedeling. Voor de modernisering van de economie was een nationale infrastructuur van briefverkeer en communicatie bovendien onontbeerlijk. De hogere opbrengsten in dichtbevolkte gebieden konden gebruikt worden om de verliezen in de dunbevolkte gebieden te compenseren.

Ook in het huidige digitale tijdperk blijven deze waarden en principes van een openbare dienst broodnodig. De economische geograaf Joris Beckers (Universiteit Antwerpen) berekende hoeveel het voor een pakjesdienst kost om een levering op bestemming te brengen. In het centrum van een stad kan een levering 1 euro kosten. In de landelijke gebieden kan dit oplopen tot 9 euro. Ook dit is een goed argument om de 'laatste kilometers' van een levering in te richten als een openbare dienst. Als de pakjeslevering te duur wordt, dan dreigen winstgerichte bedrijven af te haken. Een openbare dienst daarentegen zou als missie hebben om zelfs tot in het kleinste plattelandsdorpje pakjes te bedelen.

Waardigheid voor werknemers

Op het sociale front kan een openbare pakjesbedelingsdienst nog een andere overwinning boeken. Het zou de harde concurrentie aan banden leggen die vandaag leidt tot een vernietigende 'race to the bottom'. De getuigenissen van Amazon-magaziniërs (geen plaspauzes) in het Verenigd Koninkrijk en de undercover-reportage over de verdeelcentra van Bol.com brachten de neerwaartse spiraal van loon- en arbeidsvoorwaarden scherp in beeld. De hoge werkdruk, de ongezonde werkomstandigheden en de flexibilisering van arbeidsstatuten dragen allemaal bij tot een opmars van precare of kwetsbare arbeid. Denk in

dit verband ook aan de schijnzelfstandige koeriers en onderbetaalde werknemers. Volgens het gerecht maakt bijvoorbeeld Post NL zich aan beide schuldig.

Als consument maken we voor ons comfort allemaal graag gebruik van thuisleveringen. Maar de rekening daarvoor mag niet terechtkomen op de gebroken ruggen van werknemers. Noch mogen we onze kinderen opzadelen met een onverantwoorde ecologische voetafdruk. Zo'n model is gewoonweg onhoudbaar. Geef werknemers opnieuw waardigheid en zekerheid in het kader van een openbare post- en pakjesleverdienst die zich inzet voor het klimaat én kwaliteitsvolle service biedt aan iedere gebruiker. Laat verantwoorde burgers geen last hebben van bezorgschaamte als ze online shoppen.

Jean-Pierre Nyns (algemeen secretaris ACOD Post), Dries Goedertier (adviseur studiedienst ACOD)

[ACOD Post]