

VAN BASISMOBILITEIT NAAR BASISBEREIKBAARHEID

Het nieuwe Vlaamse vervoermodel

Vlaanderen wil vanaf volgend jaar een gloednieuw vervoermodel invoeren. Wat houdt dat model in? En wat zijn de gevolgen voor het personeel van het openbaar vervoer? Jo Van der Hertten, secretaris vervoer bij ACV Openbare Diensten legt het uit.

In april 2019 keurde de Vlaamse regering het nieuwe vervoerplan goed, dat vanaf 2022 start. Het plan vertrekt vanuit het idee van 'basisbereikbaarheid', en niet langer vanuit 'basismobiliteit'. Dat betekent concreet dat het openbaar vervoer afgestemd wordt op de vraag, en niet langer op het aanbod. Bij 'basismobiliteit' – het uitgangspunt voor mobiliteitsplannen sinds 2001 – heeft iedere burger het recht zich te verplaatsen. Dat betekent dat elke inwoner een bushalte vindt binnen een bepaalde straal van zijn of haar woonplaats. Hoe groot die straal precies is, hangt af van waar je woont. In de stad rijden de bussen (en trams) heel wat vaker dan op het platteland. In minder druk bevolkte streken, zoals grote delen van West-Vlaanderen en Limburg, rijden belbussen. Zij rijden op afspraak langs de belbushaltes. Het nieuwe vervoerplan draait alles om. Het vertrekt vanuit de vraag waar reizigers

naartoe willen, en wanneer. Zoals naar een cultureel centrum voor en na een concert. Het vervoersaanbod zal uit verschillende lagen bestaan, met het treinnetwerk als ruggengraat. De tweede laag is het kernnet van bussen en trams, die verschillende grote kernen met elkaar verbinden. Aanvullende buslijnen verbinden de drukke plaatsen met de minder drukke, met een lagere capaciteit en een minder hoge frequentie dan de kernlijnen. De onderste laag is het 'vervoer op maat'. Dat kan allerlei soorten vervoer zijn. Denk aan belbussen of auto- en fietsdeelsystemen. Ook de Minder Mobielen Centrales, die minder mobiele mensen vervoeren, wordt gezien als 'vervoer op maat'. Hoe het spoornetwerk eruit zal zien, is duidelijk. Dat blijft in handen van de NMBS. Bij de overige netwerken is dat heel wat onduidelijker. We weten dat De Lijn het kernnet organiseert in samenspraak met de verschillende vervoerregio's, en dat de vervoerregio's het aanvullend net en het vervoer op maat organiseren. De Lijn voert het kernnet en aanvullend net uit. Wie het vervoer op maat uitvoert, weten we nog niet.

Probleem 1: Onzekerheid over de diensten

Dit najaar moeten alle vervoerregio's klaar zijn met hun plannen, zodat ze begin 2022 van start kunnen gaan. Of liever: dat is de bedoeling, want er is nog heel wat werk aan de winkel. Maar liefst veertig procent van de reismogelijkheden wijzigt. Elke regio heeft een apart budget, en maakt een eigen vervoerspuzzel. Ze kunnen niet aankloppen bij andere regio's als ze met een financieel tekort kampen. Dat betekent dat ze zelf moeten snoeien in een bepaalde lijn als ze ervoor kiezen om een populairdere lijn vaker te laten rijden. Binnen elke regio vormt het netwerk dan ook een broos evenwicht, en het zal heel wat tijd in beslag nemen om al die puzzels te leggen. In Antwerpen, bijvoorbeeld, staat het nieuwe tramnet al on hold door de vele protesten van buurtcomités.

Is die timing dan wel realistisch? Voor de chauffeurs is het belangrijk dat ze hun dienstrol op tijd kennen, zodat ze dat ook privé kunnen plannen. Maar er is nog zoveel onzekerheid. We weten niet wat er verandert, en wat de impact zal zijn op de chauffeurs. Sommige lijnen worden simpelweg afgeschaft, andere gewijzigd.

Wat als chauffeurs plots een uur verder van huis hun dienst moeten aanvangen?

Probleem 2: Werkzekerheid

Over het vervoer op maat is op dit moment nog veel onduidelijkheid. We weten nog altijd niet wie dat zal uitvoeren. Eén ding weten we wel: De Lijn voert het vervoer op maat niet uit. De belbussen verdwijnen. Dat is vooral een groot probleem voor bepaalde regio's in West-Vlaanderen en Limburg. Wat zal er gebeuren met de belbuschauffeurs? De Lijn belooft dat ze zoveel mogelijk zal schuiven met diensten en ritten, en pas in laatste instantie mensen naar een andere stelplaats overplaatst. Maar de oplossingen liggen daarbij niet voor de hand. En hoe zit het dan met de belbuschauffeurs die in dienst zijn van exploitanten? We vrezen dat er minder werkgelegenheid zal zijn bij bepaalde bedrijven, waardoor we met de sector moeten overleggen over een sociaal begeleidingsplan.

Maar is het aanbod van het kernnet en aanvullend net wel groot genoeg om al die belbuschauffeurs op te vangen? Bovendien kan je chauffeurs die in de Westhoek werken, niet zomaar naar Gent detacheren, om maar iets te zeggen. Die afstand is te groot. Belbuschauffeurs zullen alleszins niet zomaar terecht kunnen bij de nieuwe uitvoerders van dat vervoer op maat. We kennen die nieuwe spelers nog niet, en weten dus niet met welke arbeidsvoorwaarden ze werken. Bieden ze wel een aantrekkelijk loonpakket aan? Als een bepaalde regio kiest om vrijwilligers in te schakelen, is het voor chauffeurs onmogelijk om mee te spelen.

TEKST
Kaat De Man

ILLUSTRATIES
Trui Chielens

3

Probleem 3: Work-lifabalans in gevaar

Het nieuwe plan voorziet meer trams en bussen tijdens de spitsuren en tijdens het weekend. Want dat zijn de tijdstippen dat mensen zich het meest verplaatsen. Dat betekent waarschijnlijk dat chauffeurs meer gesplitste diensten krijgen. Met zowel 's ochtends als 's avonds een shift, en daartussenin een pauze van een aantal uren. Bovendien willen veel steden 22 uur op 24 vervoer voorzien, waardoor ook de nachtschiften uitbreiden. De schiften beginnen vroeger en eindigen later. Niet vanzelfsprekend om te combineren met een gezinsleven.

Ook tijdens de weekends rijden volgens het plan meer trams en bussen, en dat vooral op zaterdagen. Dat betekent natuurlijk dat chauffeurs meer moeten werken tijdens de weekends, en ook dat is allesbehalve goed voor de work-lifabalans.

Een belangrijk punt, waarvoor we al heel lang strijden, zijn de rij- en rusttijden. Van in het begin hadden we gevraagd daar rekening mee te houden. Maar De Lijn bevestigde al dat ze die niet aanpast. Dat zien we als een gemiste kans.

