

“Het lijkt dezelfde kant op te gaan als met de truckers”



HASSELTHet bedrijf FlixBus ging in 2012 uit de startblokken dankzij de hoofdprijs van een ondernemerswedstrijd. André Schwämmlein en zijn twee vrienden wonnen zes maanden gratis kantoorhuur. Maar verder hadden ze géén geld en géén bussen. Vijf jaar later veroveren de groene langeafstandsbussen van het Duitse bedrijf heel West-Europa met meer dan 30 miljoen reizigers per jaar. Maar zit er een keerzijde aan die blinkende medaille?

Jarenlang was het in Europa verboden om het openbaar vervoer te beconcurreren met langeafstandsbussen. In 2013 besloot de Duitse regering de transportmarkt te liberaliseren. Schwämmlein dook in het gat en zette bussen in om de macht van het spoorwegbedrijf Deutsche Bahn te breken. De laatste jaren neemt hij de ene Europese busmaatschappij na de andere over. Ondertussen is FlixBus de grootste speler op de markt met 900 bestemmingen in 20 Europese landen. Sinds vorig weekend zijn daar ook 14 nieuwe Europese bestemmingen vanuit Hasselt bijgekomen. Schwämmlein is een durver. “Wij nemen risico's die traditionele bedrijven niet aandurven”, zegt hij.

FlixBus heeft zelf niet één bus in haar bezit. De firma zorgt voor de netwerkplanning, marketing en sales, maar laat het investeren in bussen en chauffeurs over aan meer dan 250 plaatselijke onderaannemers. FlixBus noemt zich ook een groene onderneming. “Omdat we niet zozeer in concurrentie gaan met openbaar vervoer, maar omdat we auto's van de weg halen. 20 procent van onze klanten komt uit de auto. Daarom investeren we in comfort op onze bussen”, zegt persverantwoordelijke Rosa Donat.

Het concept is niet nieuw. Eurolines bestaat al jaren, maar liet zich voorbijsteken door de nieuwkomer die uitpakt met hippe apps en comfortabele bussen met wifi en voedsel en drankjes aan boord. Dat concept slaat erg aan bij jonge reizigers. Vanwege de flexibiliteit en - in vergelijking met reizen met de trein - het comfort. En dan is er natuurlijk het budget. Met een beetje geluk staat u voor 15 euro in Frankfurt of voor 55 euro in het Poolse Katowice.

Het Lommelse Staf Cars investeerde een hoop geld in nieuwe bussen én chauffeurs voor de lijnen die het uitbaat. Al 40 van de 160 buschauffeurs van Staf Cars werken in onderaanneming voor het FlixBus-netwerk. Het bedrijf heeft pas 15 nieuwe bussen besteld voor FlixBus. “Een bus is veel goedkoper dan de meeste mensen denken”, zegt Paul Creemers, ceo van Staf Cars. “Touringcars staan buiten het seizoen vaak stil. De gemiddelde bus rijdt 80 à 100.000 kilometer per jaar. Dankzij FlixBus rijden onze bussen nu 500.000 kilometer per jaar. Daardoor dalen de vaste kosten sterker dan de loonkosten voor chauffeurs stijgen.”

Ryanair

“Normaal duurt het altijd even voor lijnen rendabel worden, maar ik sta er van te kijken hoe snel het bij onze FlixBus-lijnen gaat”, zegt Creemers. “De lijn Maastricht-Parijs was al na één maand rendabel en Brussel-Amsterdam zelfs onmiddellijk. De lijn Antwerpen-Bratislava (Slovakije) moet nog opstarten, maar er is ons nu al gevraagd om een dubbeldekker in te zetten in plaats van een gewone bus. Sommige lijnen brengen nu al het dubbele op van wat we verwacht hadden. Op alle 22 lijnen die wij uitbaten, is de bezettingsgraad hoger dan 60 procent. We zitten aan een meeropbrengst van 7 cent per kilometer.”

Wie een ticket boekt bij FlixBus moet weten dat de prijszetting gebeurt zoals bij Ryanair. “Je betaalt een laag kilometertarief per stoel, maar de prijs stijgt als er veel vraag is of als je ter plekke aan de bus een ticket koopt. De sterkte bij FlixBus ligt erin dat sales en marketing gescheiden worden van de organisatie. De mede-exploitant die de chauffeurs en bussen levert, verdient meer als de lijnen meer opbrengen.”

Succesverhaal

Volgens Creemers heeft de autobussector een dergelijk succesverhaal nodig. “Vroeger koos 8 procent van de reizigers voor de bus, nu is dat nog 4 procent. Dat komt omdat de kwaliteit en de flexibiliteit niet goed genoeg waren. Reizen met de bus moet weer een plezier worden. FlixBus doet dat met multimedia, wifi en extra beenruimte.”

“We zijn een te duchten concurrent voor de trein. We kunnen klanten korter bij de plaats afzetten, doen er maar ietsje langer over, zijn veel groener, comfortabeler en veiliger. Ondanks het busongeval in Sierre is de bus het veiligste vervoermiddel dat er bestaat. Uit onderzoek blijkt dat de bus 30 keer veiliger is dan de auto, 3 keer veiliger dan het vliegtuig en 1,5 keer veiliger dan de trein. 65 procent van onze busreizigers zijn vrouwen. Die voelen zich veiliger omdat er een chauffeur in de bus zit.”

Sprookje

Er zijn twee soorten klanten van die lijnen”, zegt Eddy Van De Voorde, professor aan het Department of Transport and Regional Economics van de Universiteit Antwerpen. “Mensen die goedkoop reizen om te reizen - zoals studenten en 65-plussers - en reizigers die de FlixBus nemen op plekken waar geen alternatief aanwezig is. FlixBus concurreert met lage overstaptijden en de prijs. Zoals de luchtvaart al een labo was voor prijszetting, is dat nu ook zo bij deze busmaatschappijen.”

Maar Van De Voorde twijfelt aan het economisch sprookje van Schwämmlein & co. “Ze halen hun kapitaal bij durfinvesteerders die zich meer bezighouden met op korte tijd snel geld verdienen dan met de uitbouw van een solide bedrijf. FlixBus heeft natuurlijk het warm water niet uitgevonden, maar is nu in sneltempo de markt aan het opkopen. Het groeit veel te snel. Ze leggen het risico ook zo goed als volledig bij de onderaannemer. Ik twijfel heel sterk aan de stabiliteit van een dergelijk model. Als één onderaannemer wegvalt, kunnen de dominostenen zeer snel omvallen en dan zit je binnen de kortste keren met gaten in het netwerk. Ik zou er mijn geld niet durven insteken.”

Zou het kunnen dat FlixBus zo goedkoop is omdat ze sterk de knip zetten in de lonen of werken met buschauffeurs uit Europese lageloonlanden? De Nederlandse vakbond FNV sloeg vorig jaar al een deuk in de mythe. Volgens de vervoersbond staan chauffeurs op de internationale diensten onder druk om korter te rusten of langer door te rijden dan wettelijk toegestaan, verblijven de chauffeurs in erbarmelijke hotelkamers en moeten ze werken in arbeidsomstandigheden die in strijd zijn met de cao's in Nederland. FlixBus zegt dat dit na het gesprek met de vakbond is opgelost. "We zijn daar zelfs zeer streng in. We controleren de rij- en rusttijden via GPS-livetracking. De veiligheid van passagiers en medewerkers is voor ons zeer belangrijk."

Volgens Paul Creemers van Staf Cars zijn de eisen om FlixBus-chauffeur te worden ook niet mals. "Ze werken met een bonussysteem dat chauffeurs beloont bij hoge klanttevredenheid. Wij leven ook alle cao's na. Zo sturen we bij nachtritten altijd twee chauffeurs mee, hoewel dat strikt gezien niet noodzakelijk is. Alle chauffeurs krijgen ook een hotelkamer en worden ter plekke gesoigneerd. Wij gaan er ook prat op dat we met Belgische en Nederlandse chauffeurs werken aan de juiste loonvoorwaarden."

Buitenlandse chauffeurs

Steven Steyaert van de socialistische vakbond BBT heeft weinig vertrouwen in het model van FlixBus. "FlixBus heeft er alles voor over om de vakbond buiten te houden. Werknemers worden ingeschreven via Luxemburg zodat we geen zicht hebben op de sociale activiteiten. Verschillende Belgische chauffeurs hebben al contact met ons opgenomen over de slechte arbeidsomstandigheden, maar ze willen niet dat we tot actie overgaan omdat ze schrik hebben om hun job te verliezen. Het is duidelijk dat het in deze sector dezelfde richting uitgaat als bij de vrachtwagenchauffeurs. Steeds vaker zien we dat de chauffeurs voor lange afstandsritten uit Polen, Roemenië of een ander Oostblokland komen."

Transportdeskundige Van De Voorde beaamt dat. "Staf Cars kan wel trots zijn dat ze nu met Belgen werken, maar op termijn gaan ze concurrentie krijgen van buschauffeurs uit lage loonlanden. Onlangs zat ik op hotel in Lyon en daar was een parking van FlixBus. Ik ben met die mensen een praatje gaan maken en er was welgeteld één chauffeur die een beetje Frans kon. Het gaat dus dezelfde weg op als bij de truckchauffeurs. Je moet op de snelweg maar eens letten op trucks. De aanhangwagen heeft vaak een Belgische nummerplaat, de trekker komt uit Bulgarije of Litouwen."

Liberale markt

Naast Duitsland hebben ook Frankrijk, Zweden, Nederland en Italië hun markt voor het busvervoer geliberaliseerd. FlixBus verzorgt daar dus ook binnenlandse busreizen over lange afstanden. "In België is dat niet mogelijk omdat we dergelijk vervoer aan De Lijn hebben toegewezen tot 2020. Pas nadien kijken we verder", luidt het op het kabinet van minister Ben Weyts.

Van De Voorde zegt dat Ingrid Lieten privévervoer lang heeft tegen gehouden. "Ze was eerst baas van De Lijn en daarna viceminister-president in de Vlaamse regering onder Kris Peeters. Zodoende zitten we nog altijd met een quasi monopolie waar de regering niet snel van zal afstappen. Het lijkt me eerder dat De Lijn die netten zal verpachten aan privévervoerders. Maar zo'n privatisering is om te lachen. De overheid wijst naar de veiligheid om dit monopolie in stand te houden omdat terroristen anoniem zouden kunnen reizen, maar dat lijkt me geen argument. (de terrorist van de aanslag in Berlijn zou zich met FlixBus hebben verplaatst, nvdr) "

Volgens Creemers zijn er nog heel wat blinde vlekken in het openbaar vervoer die maatschappijen als FlixBus kunnen oplossen. "Het is een kwestie van tijd voor een privatisering zal worden opgelegd door Europa."

Mark van Luyk

Copyright © 2017 Concentra. Alle rechten voorbehouden