

# 'Voor 8 euro rij je niet zelf naar Amsterdam'



De Morgen - 22 Jan. 2020  
Pagina 10

*De bussen van FlixBus hebben vorig jaar drie miljoen passagiers vervoerd in ons land, een record. 'Makkelijk en goedkoop', klinkt het aan de halte in Antwerpen, van waar reizigers vertrekken naar Europese grootsteden.*

"Als ik met de auto kom, is het te druk en met de trein is het te duur." Voor Omar El Hassane (44), die in Antwerpen in de buurt van het Centraal Station op zijn FlixBus staat te wachten, is de rekening snel gemaakt. El Hassane betaalde ongeveer 10 euro voor een ticket naar Den Haag. "Voor een rit van een tweetal uurtjes."

Dat FlixBus populair is in ons land, is aan het Koningin Astridplein goed te zien. Er staan afwisselend een of twee bussen, die reizigers naar Europese grootsteden als Amsterdam of Keulen brengen. Vorig jaar vervoerde FlixBus drie miljoen passagiers. Van, naar en binnen België. Een stijging van maar liefst 40 procent in vergelijking met 2018, zo blijkt uit nieuwe cijfers.

Mede door een overname van het langeafstandsnetwerk van Eurolines in 2019 is FlixBus in slechts zeven jaar tijd uitgegroeid tot de grootste busaanbieder ter wereld. Het Duitse moederbedrijf FlixBus heeft zich in het buitenland ook al op treinen en deelauto's gestort, maar in ons land is het vooral bekend van de bussen.

In Antwerpen komen de reizigers alvast uit alle windrichtingen. Een Poolse man, die we later spreken, wil de bus nemen naar Dusseldorf, om daar over te stappen richting Krakau. Hij heeft 21 uur bus voor de boeg. Jessica Rosenblum (23), een arts in opleiding, neemt de bus omdat ze in Amsterdam een examen gaat afleggen om geneeskunde te kunnen beoefenen in de VS.

"En voor die prijs van 8 euro kan je niet zelf rijden", zegt Rosenblum. "Voor mij is het de tweede keer dat ik met FlixBus rijd. De vorige keer was de bus veel te laat. Maar het regende toen ontzettend hard. Dus volgens mij was er toen ook veel file. Ik wil het nu wel een tweede kans geven."

Deze keer treft het ongeluk een Iraanse vrouw, die dacht dat haar bus te laat was. Ze heeft zich van halte vergist en krijgt hulp van twee Nederlandse buschauffeurs. Maar op dat moment is haar bus waarschijnlijk al lang weg. Die buschauffeurs rijden trouwens niet voor FlixBus zelf, maar voor onderaannemers.

Dat is het Uber-model, dat FlixBus bezigt. Het bedrijf heeft geen bussen in bezit, maar biedt eigenlijk een digitaal platform aan, waarmee reizigers hun busreis kunnen boeken. FlixBus heeft zo acht partnerbedrijven in België. Die moeten hun bus dan in het FlixBus-groen en -wit schilderen. "Ik vind het wel leuk", zegt een van de chauffeurs. "Via de app is alles goed geregeld. Ik rij enkele keren per week met de FlixBus en doe ook andere reizen voor ons bedrijf."

Ook FlixBus-chauffeurs zitten met de typische buschauffeurskwalen, vertellen ze. "We moeten honderd keer uitleggen dat reizigers op de bus naar toilet kunnen gaan. En zeggen waar we naartoe gaan, terwijl de bestemming gewoon vooraan op de bus staat."

Twee oude vrouwtjes komen ook langs om net datzelfde te vragen, maar zij hebben nog nooit van FlixBus gehoord. Waarop de chauffeurs zich als promoboys ontpoppen, uitleggen wat FlixBus is, en door een lange lijst met bestemmingen scrollen op een smartphone. Wereldwijd zijn dat er 2.500. Op die lijst staan ook achttien Belgische steden, waardoor het mogelijk is om binnen België met FlixBus te reizen, zelfs voor een paar euro.

Maar de belangrijkste troef van de FlixBus blijft dat je voor een prikje internationaal kan gaan. "Veel mensen gebruiken het om familie of vrienden te bezoeken of om op weekend te gaan", zegt pr-manager Linde Olde Hampsink. "Vliegen is niet duurzaam en als je een grens moet oversteken zijn de treinverbindingen niet zo goed. Vanuit België zijn vooral Brussel-Antwerpen of Brussel-Parijs populaire lijnen."

Groene bussen?

Maar zijn de bussen wel echt zo groen als ze eruitzien? FlixBus beweert alleszins van wel en richt zijn communicatie er ook op. Het bedrijf heeft proefprojecten met elektrische bussen en wil met bussen op waterstof en biogas experimenteren. Reizigers kunnen ook een klimaatcompensatie storten voor de uitstoot van hun busreis. Maar in België ligt het aantal passagiers die dat effectief doen, slechts op 6,6 procent.

Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, heeft dan ook zijn twijfels bij het groene verhaal. "Dat is alleszins nodig voor marketingredenen", zegt Van de Voorde, die de lage prijs en het gemak van de busdienst zwaarder ziet doorwegen voor reizigers dan de duurzaamheid. De FlixBus kan misschien wel wedijveren met het vliegtuig, maar is ook concurrentie voor de trein.

"Ik was erg verrast door hun groeicijfers", zegt Van de Voorde. "Maar ik denk dat de treinstakingen in Frankrijk daar ook een rol in hebben gespeeld. Als je busreizen heel goedkoop maakt en ritten genereert die er anders niet zouden zijn, dan is dat volgens mij eigenlijk ook niet duurzaam."

YANNICK VERBERCKMOES

Copyright © 2020 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden