

Gezocht: bestuurders en efficiëntie

Of er nu met een trein, bus of tram moet worden gereden, bestuurder is tegenwoordig een knelpuntberoep. Door een tekort aan machinisten moest de NMBS haar aanbod beperken en geplande uitbreidingen uitstellen en ook De Lijn zag zich eind vorig jaar genoodzaakt het tramaanbod in Antwerpen uit te dunnen. Hoe vermijden we dat het bestuurders-tekort een rem wordt op de modal shift?

Bestuurder zal nooit een 9-to-5-job-worden, maar de vervoersbedrijven kunnen zeker inspanningen leveren om ervoor te zorgen dat een trein, tram of bus besturen aantrekkelijker wordt. Zo heeft iedereen recht en behoefte aan vakantie en moet je die ook lang genoeg vooraf kunnen plannen met je gezin en vrienden. Door de quasi onmogelijkheid zonder ziektebriefje vrij te krijgen haken te veel machinisten vroegtijdig af; zonde van het talent en de opleiding. Degelijk en betrouwbaar materieel kan mensen motiveren om in het openbaar vervoer te gaan werken. Elke ochtend bang moeten afwachten of je je loc of stuurpost uit de jaren tachtig aan de praat krijgt, is niet bevorderlijk voor de arbeidsvreugde. De Lijn is in hetzelfde bedje ziek. De Antwerpse pcc-trams horen na zestig jaar in het museum thuis. In Mechelen bedraagt de gemiddelde leeftijd van de stadsbussen zeventien jaar. De streekbusvloot is even afgeleefd. Het contrast met het jonge wagenpark van de MIVB of het spoorwegmaterieel in onze buurlanden wordt stilaan gênant.

Bestuurders blijven hoe dan ook gegeerd en het is dan ook zaak om hen optimaal in te zetten. De doorstroming van het Antwerpse tramnet werd de jongste tijd wat verbeterd, maar waarom werd ooit beslist om in de premetro nog slechts 30 km/u te rijden? Ook in Gent wordt soms tergend traag en inefficiënt gereden, met bijvoorbeeld lange stilstanden bij het Sint-Pietersstation of Gent-Zuid. Een paar minuten tijdswinst per rit op een hoogfrequente lijn



De PCC: in Gent ondertussen museumtram, in Antwerpen nog steeds dagelijks in dienst. Foto Rudy De Ceunynck

maken op een hele dag een wereld van verschil. Ook de wegbeheerders dragen hier een grote verantwoordelijkheid: doorstromingsproblemen maken de problemen alleen maar groter, net als eisen van steden en gemeenten om met steeds compactere busjes te rijden. Daarmee heb je immers nog meer chauffeurs nodig om voldoende capaciteit te bieden. Dat de nieuwe busjes van amper acht meter lang voor Brugge vijftig mensen kunnen vervoeren, is pure fictie. Bij het spoor mogen de systematische reistijdverlengingen op heel wat verbindingen eens tegen het licht worden gehouden. Met de Desirostellen kan snel en vlot worden gereden, maar dat gebeurt niet. Onze moderne S-treinen rijden vandaag trager dan de tweetjes in de jaren 1980. Dat kost materieel en mensen.

In de filosofie van de basisbereikbaarheid horen trein en bus niet parallel te rijden, maar in de praktijk wordt dat argument vooral gebruikt als een vervoerregio een lijn in de buurt van een spoorlijn liever kwijt dan rijk is. Reizigers naar het efficiëntste vervoermiddel leiden en elkaar niet beconcurreren is helemaal niet verkeerd, maar dan moet werk worden gemaakt van een overstapcultuur. Die begint bij tarief-

integratie, zodat een overstap geen extra geld kost. Een tweede randvoorwaarde is dat een aansluiting niet alleen op papier maar ook in de praktijk wordt verzekerd en dat je als reiziger een thuiskomstgarantie krijgt als het af en toe toch misloopt. Ten slotte mag het overstappunt geen ongunstige plek zijn waar je zo snel mogelijk weg wil of waar je je onveilig voelt. Het valt overigens nog te bezien of er voldoende mensen zullen worden gevonden om het vervoer op maat te organiseren dat nodig is om alle blinde vlekken in het kern- en aanvullend net op te vullen.

Net als de personeelstekorten in het onderwijs of de zorg, raakt het personeelstekort in het openbaar vervoer uiteindelijk de hele samenleving. Wie geen auto heeft, kan niet anders dan die onbetrouwbaarheid gelaten ondergaan. Keuzereizigers laten de auto niet staan voor een trein, tram of bus waar je niet kunt op rekenen. "Mijn auto mijn vrijheid" wordt dan steeds meer "mijn auto, onze collectieve stilstand".

Stefan Stynten, ondervoorzitter