

ACOD TBM en ABVV-BTB: geen concurrenten

Nieuws woensdag 1 november 2006

Geen concurrenten

Tot voor enkele decennia was van een regionalisering van het openbaar vervoer in ons land nog geen sprake. De NMVB (Buurtspoorwegen), de MIVA (Antwerpen) en de MIVG (Gent) beheerden het gros van de lijnen van het stads- en streekvervoer in Vlaanderen. Verder was er ook de NMBS, die een klein gedeelte van het autobusvervoer in België in handen had ■ de zogenaamde groene autobussen. Die buslijnen werden overigens geëxploiteerd door privé-onderaannemers ■ de pachters. In 1977 beslisten de toenmalige regering en de NMBS om deze lijnen in hun geheel over te hevelen naar de NMVB. De pachters bleven echter wel in dienst en de verhouding tussen eigen regie en pachters bedroeg 60% ten opzichte van 40%.

Het personeel van de NMVB, de MIVA en de MIVG bekeek de pachters van meet af aan met sceef. "Ons" personeel beschouwde hen immers als concurrenten omdat zij nu diensten verzekerden op "hun" lijnen. En bij stakingen bleven de meeste pachters meestal gewoon rijden, omdat ze niet gesyndiceerd waren, in kleinere ondernemingen werkten en onder druk stonden van hun werkgevers. De impact van de actie was dan veel minder groot. Vaak groeide de aversie uit tot vijandigheid. Het was echter een dubbel gevoel, want vele chauffeurs uit de eigen regie voelden mee met de pachters, omdat hun arbeidsomstandigheden en loonsvoorwaarden vaak veel minder goed waren.

In 1991 regionaliseerde het openbaar vervoer in Vlaanderen met het ontstaan van De Lijn. Hoewel de verhouding tussen chauffeurs van de eigen regie en de pachters aanvankelijk constant bleef, kantelde dat na verloop van enkele jaren naar een evenwicht ■ vooral onder druk van de VLD. Tegelijkertijd werd ook beslist om al de bestaande contracten tussen De Lijn en de pachters op te zeggen. Het gros van die contracten verloopt rond deze periode. Uiteraard kan iedereen terug inschrijven voor een gunning op één of meerdere lijnen, maar de bedoeling is toch klaar en duidelijk. De "minder goede" privé-exploitanten moeten eruit en alleen "bonafide" pachtersbedrijven zullen nog aan bod komen. Om in aanmerking te komen voor een eventueel contract, moet een het geïnteresseerde bedrijf bovendien voldoen aan een bepaalde kwaliteitsnorm. Onder andere het toelaten van sociaal overleg hoort daarbij.

Aangezien vakorganisatie in de toekomst invloed zullen krijgen bij de pachtende bedrijven, is het belangrijk dat we optreden. Momenteel is de verhouding tussen chauffeurs van eigen regie en pachters nog 50-50, maar de tweede groep begint steeds zwaarder te wegen. Bovendien staat het ACV bij de pachters veel sterker dan het ABVV en de ACOD. Daarom hebben ACOD TBM en ABVV BTB besloten om nauwer samen te werken om de rechten van de personeelsleden nog beter te kunnen beschermen, zowel bij eigen regie als bij de pachters.

Mijn collega BTB-collega Werner De Clercq, Federaal secretaris Wegvervoer & Logistiek, en ik menen dat de pachters moeten behandeld worden als echte collega's en niet als concurrenten. In de toekomst zal ons dat trouwens geen windeieren opleveren als er zich conflicten zouden voordoen. Daarom zullen wij samen op het terrein zorgen voor een betere dienstverlening, directer contact en vooral meer informatie.

Samen staan ACOD TBM en ABVV BTB immers sterker.

Jean Van Mechelen