

# IUVENIS-PROJECT

Ter bevordering van de sectorale tewerkstelling  
van jongeren behorende tot de riscicogroepen

*2016-2017*

## Inhoudsopgave

DEEL 1 : OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT EN DE RESULTATEN .....	2
1. Doelstelling.....	2
2. Doelgroepen .....	5
3. Omschrijving van het project en de acties .....	6
A. Selectie van potentiële kandidaten door het bedrijf .....	6
B. Opleiding van de kandidaten.....	8
C. Begeleiding van de opgeleide kandidaten naar tewerkstelling .....	9
3. Algemeen overzicht van de middelen van het project.....	10
4. Algemene evaluatie .....	10
DEEL 2 : STAVING VAN DE UITGAVEN .....	11
1. Screening en selectie.....	11
2. Opleiding .....	11
3. Loonkost .....	13
4. Totale kost project luvenis .....	13

## DEEL 1 : OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT EN DE RESULTATEN

### 1. Doelstelling

In België zijn ongeveer 450 privébedrijven actief in de sector van het bezoldigd personenvervoer over de weg per autobus en/of autocar. Deze bedrijven stellen ongeveer 10.500 werknemers tewerk, waarvan de overgrote meerderheid chauffeurs. Deze werknemers ressorteren onder het Autonoom Paritair Subcomité voor de autobussen en autocars (140.01).

De sector is onderverdeeld in 3 subsectoren:

- het geregeld vervoer, zijnde de bedrijven die werken in onderaanneming voor de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) in Vlaanderen en de Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) in Wallonië;
- het bijzonder geregeld vervoer omvat het vervoer van leerlingen (van en naar de school, van de school naar het zwembad, enz.) en het personeelsvervoer (vervoer van werknemers naar een bedrijf, bedrijvzone, fabriek,...);
- het ongeregeld vervoer (autocarsector) omvat de eendaagse en meerdaagse reizen zowel nationaal als internationaal.

De meeste bedrijven zijn actief in 2 of meerdere van bovenstaande subsectoren. De verdeling van het aantal bedrijven of werknemers per subsector is evenwel niet gekend. Aangezien een bedrijf gemiddeld ongeveer 20 werknemers tewerkstelt, is de aanwezigheid van KMO's in de sector zeer groot.

In 2010 stelde het sectoraal onderzoeksinstituut, het Instituut voor de autoCar en de autoBus (ICB) voor de eerste maal een analyse op van de sectorale arbeidsmarkt. In januari 2012 werd deze studie geactualiseerd, waarbij ook nieuwe elementen en karakteristieken van de sectorale arbeidsmarkt werden onderzocht. Sindsdien volgt het Sociaal Fonds in samenwerking met het ICB de evoluties in de arbeidsmarkt op regelmatige tijdstippen op.

Hierdoor beschikt de sector bijna continue over verschillende kwantitatieve en kwalitatieve gegevens van deze sectorale arbeidsmarkt. Naast de kwantitatieve evolutie worden ook verschillende aspecten zoals de aanwezigheid van jongeren, vijftig plussers, vrouwen en deeltijdse arbeiders in de sector geanalyseerd.

Sinds 2010 blijft het niveau van de tewerkstelling, na de aanzienlijke groei in de 10 jaren die hieraan voorafgingen, relatief stabiel. Het aantal werknemers neemt slechts licht toe. Ondanks het feit van deze stagnatie blijft het moeilijk om de vacatures in te vullen. Hoewel er op dit vlak regionale verschillen worden genoteerd, blijven de beroepen van autobus- en autocarchauffeur, alsook mechaniker, nog steeds door de diverse autoriteiten erkend als een knelpuntenberoep.

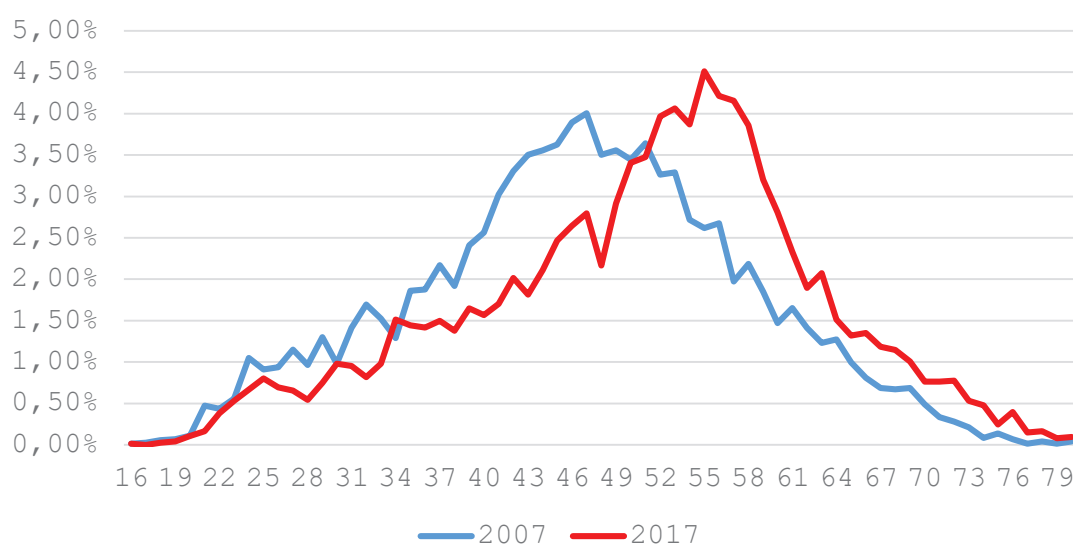
Onderstaande tabel geeft informatie over de gemiddelde leeftijd en aandeel van jongeren (min-26jarige) in de sectorale tewerkstelling:

Tabel 1 : leeftijd en aandeel jongeren m.b.t. de sectorale tewerkstelling

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>gemiddelde leeftijd</b>	50 jaar	51 jaar	51 jaar	52 jaar	52 jaar
<b>Aantal min 26-jarigen</b>	230	227	244	243	257
<b>Aandeel min 26-jarigen</b>	2,06%	2,09%	2,45%	2,21%	2,31%

Zoals blijkt uit deze gegevens vormt de vergrijzing in de sector een belangrijke uitdaging voor de volgende jaren. Deze vergrijzing van de sectorale arbeidsmarkt wordt nogmaals visueel aangetoond aan de hand van de meest recente leeftijdspiramide.

Figuur 1 : Leeftijdspiramide 2007-2017



De zeer beperkte vertegenwoordiging van jongeren in de sector wordt onder andere door de volgende factoren verklaard:

1. een aantal jaren terug werd de minimum leeftijd waarop iemand over een rijbewijs D + vakbekwaamheid kan beschikken verlaagd. Voorheen gold een minimum leeftijd van 21 jaar voor alle subactiviteiten in de sector. Het KB dd.16/07/09 tot wijziging van het KB betreffende het rijbewijs bepaalt inderdaad dat de minimum leeftijd 18 jaar bedraagt voor de chauffeurs van D en D+E voertuigen, bestemd voor het geregeld vervoer waarvan het traject ten hoogste 50 km bedraagt en voor de chauffeurs van D1 en D1+E voertuigen, die houder zijn van een bewijs van vakbekwaamheid (beide categorieën). Geregeld vervoer omvat zowel openbaar autobusvervoer als bijzonder geregeld vervoer.  
Aangezien lange tijd de beperking tot 21 jaar gold, was het voor de sector niet evident om jongeren te rekruteren. Vooral ook omdat er tot op heden geen dagonderwijs voor autobus- of autocarchauffeur bestaat in het beroepsonderwijs, dit in tegenstelling tot het beroep van vrachtwagenchauffeur.

2. De invoering van de vakbekwaamheid voor chauffeurs met een D rijbewijs (KB 4/5/2007) verhoogde enerzijds de moeilijkheidsgraad van het behalen van het rijbewijs D (+ vakbekwaamheid), aangezien het examen uitgebreider werd. Hierdoor verhoogde anderzijds ook de kost van de opleiding (in sommige gevallen een verdriedubbeling). Men kan ervan uitgaan dat een opleiding minstens € 3.000 kost. Indien echter meer rijuren nodig zijn in de rijopleiding ligt de kost hoger.

Omwille van bovenstaande redenen vinden de sociale sectorale partners het belangrijk om bij de versterking van de instroom van nieuwe chauffeurs de nodige aandacht te schenken aan potentiële jongere werknemers die nu nog ondervertegenwoordigd zijn in de sector.

Het verlagen van de wettelijke leeftijdsbeperkingen voor het rijbewijs D (+ vakbekwaamheid) biedt trouwens ook al meer mogelijkheden voor jongeren die een job van chauffeur in de sector ambiëren.

Daarom vond de sector het zeer opportuun en zelfs primordiaal om via het sectoraal Sociaal Fonds het project IUVENIS verder te zetten in IUVENIS 2, waarin getracht werd om de instroom van jongeren onder de 26 jaar en die tot de risicogroepen behoren te verhogen. De ervaringen opgedaan in het eerste project werden uiteraard meegenomen in het tweede project.

Binnen het uiteindelijk goedgekeurde budget was het concreet doel om 36 jongeren, behorende tot de risicogroepen, op te leiden m.b.t. het rijbewijs D + vakbekwaamheid en hen ook via een IBO te begeleiden naar een duurzame tewerkstelling in de sector.

## 2. Doelgroepen

De doelgroepen die het project beoogde waren:

- laaggeschoolde langdurig werkzoekenden
- jonge langdurig werkzoekenden
- jonge uitkeringsgerechtigde werklozen
- jonge werkzoekenden van allochtone afkomst

In het eerste IUVENIS project werden de kandidaten nog allemaal gevonden via de organisatie van matching dagen tijdens dewelke kandidaten uit de doelgroep voorgesteld werden aan de geïnteresseerde bedrijven. In IUVENIS 2 namen bedrijven in de meeste gevallen zelf het initiatief door actief kandidaten te zoeken en deze vervolgens binnen het project op te leiden.

Door de ervaringen met het eerste project zijn ook meer bedrijven vertrouwd geraakt specifiek met het project en met de opleiding van jongeren in het algemeen.

### 3. Omschrijving van het project en de acties

Het project voorzag een reeks van opleidingsacties die telkens herhaald werden en die de volgende fases bevatten:

- A. Vastleggen van opleidingsprioriteiten m.b.t. de regio
- B. Screening en selectie van potentiële kandidaten
- C. Opleiding van de kandidaten
- D. Begeleiding van de opgeleide kandidaten naar tewerkstelling

Aangezien bedrijven in dit project in de meeste gevallen zelf de kandidaten aanreikten, verviel fase B en verliepen de meeste opleidingstrajecten volgens de volgende fasen:

- A. Selectie van potentiële kandidaten door het bedrijf
- B. Opleiding van de kandidaten
- C. Begeleiding van de opgeleide kandidaten naar tewerkstelling

Enkel in de provincie Vlaams-Brabant werd samen met het VDAB-kantoor uit Vilvoorde een job matching georganiseerd door het Sociaal Fonds. De reden hiervan is het aanzienlijk aantal vacatures bij de bedrijven in deze regio.

Het Sociaal Fonds heeft tijdens verschillende infomomenten de bedrijven geïnformeerd over de mogelijkheden binnen het project. Hierbij werd het Sociaal Fonds meermaals uitgenodigd op provinciale vergaderingen van de lokale afdeling van de beroepsfederatie FBAA. Het project werd tevens per mail aan alle bedrijven voorgesteld. Ook in het vakblad Car & Busmagazine van de beroepsfederatie werd aandacht aan het project geschonken.

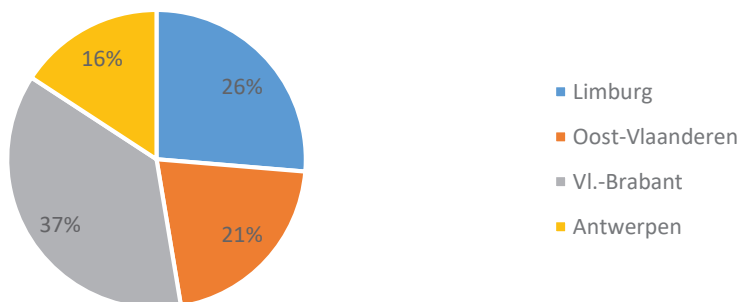
#### A. Selectie van potentiële kandidaten door het bedrijf

Op basis van de infosessies en de mailing naar de bedrijven stelden 19 bedrijven zich kandidaat om via het project jongeren behorende tot de doelgroep op te leiden en tewerk te stellen na het voltooien van de IBO. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal deelnemende bedrijven en de grafiek erna geeft de geografische spreiding ervan weer.:

*Tabel 2 : aantal deelnemende bedrijven*

	aantal
<b>deelnemende bedrijven</b>	19

### geografische spreiding



Zoals hierboven aangehaald organiseerde het Sociaal Fonds in samenwerking met VDAB Vilvoorde een jobdating in de provincie Vlaams-Brabant. Deze actie verliep in 3 fasen:

- Mailing door VDAB Vilvoorde naar potentiële kandidaten
- Infosessie over het project en over de sector aan de geïnteresseerde kandidaten
- Jobdating : waarbij kandidaten de bedrijven konden ontmoeten en vice versa

In totaal werden over de ganse duurtijd van het project 43 jongeren gescreend en gematcht aan een bedrijf uit de sector.

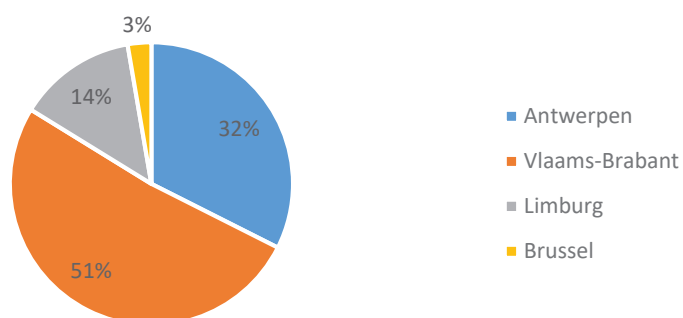
Onderstaande tabellen geven een overzicht van het aantal opgeleide jongeren alsook een aantal karakteristieken van hen, zoals gemiddelde leeftijd, geslacht, afkomst.

*Tabel 3 : aantal opgeleide jongeren, en karakteristieken*

<b>aantal opgeleide jongeren</b>	43
<b>gemiddelde leeftijd</b>	22 jaar
<b>% vrouwen</b>	11,6%
<b>% allochtone afkomst</b>	30,2%

De grafiek hieronder geeft een geografische verdeling op basis van de woonplaats van de opgeleide jongere:

### geografische spreiding van opgeleide jongeren





## B. Opleiding van de kandidaten

De opleiding van de kandidaten bestond hoofdzakelijk uit 2 delen:

- Theoretische opleiding voor behalen rijbewijs D + vakbekwaamheid
- Praktijkopleiding voor behalen rijbewijs D + vakbekwaamheid

Voor de kandidaten die in het bedrijf uiteindelijk chauffeur in de sector van de geregelde diensten (in opdracht van de VVM) werd, volgde na de opleiding van het rijbewijs ook nog de opleiding Prodata, d.i. de opleiding van het betaalsysteem.

Tenslotte was ook het initieel plan om voor elke kandidaat de attitude-opleiding te voorzien. Deze opleiding zijn evenwel opleidingen in groep. Niet alle kandidaten konden op het moment dat de twee sessies werden georganiseerd aanwezig zijn op deze opleiding. Niet alle kandidaten bevonden zich daarenboven op hetzelfde punt in hun opleidingstraject. Uiteindelijk werden er twee opleidingssessies voor deze attitudetraining georganiseerd. Aan de eerste opleidingssessie namen 7 kandidaten deel, terwijl er voor de tweede opleidingssessie 9 deelnemers waren. In tabel 4 hierna worden ook de deelnemers aan deze opleiding aangeduid.

Via de flexi-training georganiseerd door de VDAB konden de kandidaten zich voorbereiden het theoretisch examen voor het behalen van het rijbewijs D + vakbekwaamheid. Deze flexi-training gebeurt in het kader van de bestaande overeenkomst tussen het Sociaal Fonds en de VDAB m.b.t. de beroepsopleiding van autobus- en autocarchauffeurs.

Voor de praktijkopleiding werd een partnership met Federdrive aangegaan. Dit is de federatie van autorijscholen.

De opleiding Prodata tenslotte werd verschaft door De Lijn.

Voor deze opleidingen werd het sectoraal IBO leerplan gehanteerd zodat de kwaliteit en de volledigheid van de opleiding kon gegarandeerd worden.

Om het engagement van zowel de kandidaat als van het bedrijf m.b.t. de opleiding en een tewerkstelling te versterken, werd de opleiding gedeeltelijk afgewerkt onder de vorm van een IBO.

Het IBO contract werd via de VDAB afgesloten nadat de kandidaat geslaagd was voor de theoretische opleiding rijbewijs D + vakbekwaamheid.

35 kandidaten startten met de theorie-opleiding. 5 kandidaten vielen dus af voor de theorie begon, en dit om verschillende redenen (langdurig ziek, geen blanco bewijs van goed gedrag en zeden, niet komen opdagen, ondertussen werkzaam,...). Van deze 35 startten uiteindelijk 29 met de praktijkopleiding. Van deze 29 slaagden er 5 niet in het praktijkexamen. Tenslotte behaalden nog 3 kandidaten wel het rijbewijs D maar werd de IBO toch stopgezet waardoor er geen tewerkstelling volgde in de sector. Uiteindelijk voltooiden 22 kandidaten de IBO opleiding en werden ze vervolgens ook tewerkgesteld in het bedrijf.

Er zijn echter nog 3 extra kandidaten in het luvenis-traject gestapt eind 2017. De kosten van deze jongeren worden volgens factuurdatum (en gemaakte kosten) verdeeld over luvenis 2 (2016-2017)

en luvenis 3 (2018-2019). Wij nemen de resultaten van deze jongeren mee op in het verslag van luvenis 3.

### **C. Begeleiding van de opgeleide kandidaten naar tewerkstelling**

Aangezien vanaf de praktijkopleiding de kandidaat onder het regime van een IBO kwam, werd een tewerkstelling gegarandeerd mits gunstige tussentijdse en eindevaluaties. Het uiteindelijk tewerkstellingsresultaat van het project bedraagt 22 jongeren behorende tot risicogroepen die in de sector tewerkgesteld werden. De volgende tabel geeft een overzicht van deze personen met vermelding van het bedrijf waarin ze tewerkgesteld werden.

*Tabel 4: Overzicht het aantal tewerkgestelde jongeren en gemiddelde leeftijd*

<b>aantal tewerkgestelde jongeren</b>	22
<b>gemiddelde leeftijd</b>	23 jaar

### 3. Algemeen overzicht van de middelen van het project

De tabel hieronder geeft een algemeen overzicht van de kosten van het project. Voor het kostenoverzicht wordt een verdeling gemaakt tussen de volgende kostencomponenten:

- de uitgaven voor de screening en de selectie
- de kosten betreffende de opleiding
- de loonkosten van het personeel van het Sociaal Fonds voor de begeleiding van de kandidaten en de bedrijven gedurende het project.

*Tabel 5: Overzicht van de gebruikte financiële middelen*

Kostenpost	bedrag
screening en selectie	€ 327,85
Opleidingen	€ 110.339,02
loonkost personeel	€ 10.275,59
<b>Totaal bedrag middelen project</b>	<b>€ 120.942,46</b>

### 4. Algemene evaluatie

Tot slot geven we nog een aantal algemene bemerkingen m.b.t. het project:

- De ervaringen met het eerste luvenis project (2014-2015) hebben positief bijgedragen aan de uitvoering van dit tweede luvenis –project. Meer en meer bedrijven zijn vertrouwd met de mogelijkheden van het project. Tegelijk heeft het bij verschillende bedrijven een andere mindset gecreëerd m.b.t. de aanwerving en opleiding van jongeren in hun bedrijf.
- Langs Franstalige kant lukte het opnieuw niet om het project van de grond te krijgen bij de bedrijven. Het derde luvenis project zal zich nog intenser focussen om ook de Franstalige bedrijven aan boord van het project te krijgen.
- Uiteindelijk wordt vastgesteld dat nog een groot aantal van de geselecteerde jongeren afhaakt tijdens hun opleidingstraject. De redenen hiervoor zijn verschillend. Het initiatief om te stoppen met de opleiding kan immers zowel vanwege de kandidaat als vanwege het bedrijf komen.
- Tijdens dit project werd het aantal uren rijopleiding per kandidaat ook nauwer opgevolgd in functie van de noden op dat vlak van elke kandidaat.
- Uit het vorig project leerden we ook dat een extra opleiding m.b.t. arbeidsattitude een pluspunt is voor deze doelgroep.
- De bedrijven zijn wel zeer positief over de jongeren die uiteindelijk via het project in de sector terecht kwamen.
- Gezien de vergrijzing wil het Sociaal Fonds zich ook bij de opleiding van toekomstige chauffeurs richten naar jongeren (al dan niet uit risicogroepen), wetende dat dit nooit de grootste groep van de beroepschauffeurs zullen zijn. In dat opzicht werkt de financiering van dit project de belangrijke financiële belemmering weg voor bedrijven en jongeren om te starten met de opleiding tot autobus- en/of autocarchauffeur.
- Uiteindelijk wordt vastgesteld dat we in vergelijking met de 9 uit voorgaand project 22 tewerkstellingen hebben gerealiseerd van jongeren behorende tot de doelgroep.