Deel I: de uitgevoerde acties en activiteiten

Actie/activiteit 1

1. Geplande actie/activiteit en de bijhorende doelstelling(en) (+ doelgroep en aantal deelnemers)

Het project betreft de opleiding en tewerkstelling van jongeren behorende tot een risicogroep volgens een opleidingstraject.
Het project bestaat uit volgende elementen:

A. Informatie
B. Opleidingstraject
C. Begeleiding
D. Evaluatie

A. Informatie

1. Bedrijven

Het Sociaal Fonds informeert de bedrijven over het project en de mogelijkheid om jongeren uit de doelgroep op te leiden en aan te werven via een IBO (Vlaanderen), PFI (Franstalig Wallonië), FPIe (Franstalig deel van Brussel) of IBU (Duitstalige gemeenschap). Hierbij wordt ook het principe van een IBO/PFI/FPIe/IBU uitgelegd.
Het Sociaal Fonds biedt waar mogelijk en gewenst hulp bij het opstellen een vacature op de site van de VDAB, FOREM, Actiris en Arbeitsamt om zo geschikte kandidaten voor het traject te vinden.

2. Potentiële kandidaten

In principe zal het aanbrengen van de jonge kandidaten gebeuren door de bedrijven zelf. Indien evenwel te weinig jongeren zich kandidaat stellen via de bedrijven zal het Sociaal Fonds bijkomend infosessies organiseren aan potentiële kandidaten die ze via een screening door VDAB, le Forem, Bruxelles Formation of Arbeitsamt zal contacteren. In deze infosessies zal o.a. uitleg gegeven worden over de sector, de specifieke aspecten die het beroep van chauffeur inhouden, de procedure van de IBO, de tewerkstellingsmogelijkheden, de loonvoorwaarden van de sector. Nadien worden deze kandidaten via het netwerk van het Sociaal Fonds aan de geïnteresseerde bedrijven voorgesteld.
Om de uitval tijdens de theorie-opleiding te verkleinen, wordt evenwel aan elke kandidaat gevraagd om een beroepsverkennende stage uit te voeren. Tegelijk zal ook aan het bedrijf gevraagd worden om reeds bij de aanmelding van een kandidaat een peter/meter/mentor binnen het bedrijf toe te wijzen aan de kandidaat. Op die manier willen we voor aanvang van een opleidingstraject werken aan enerzijds een meer gefundeerde motivatie van de kandidaat, gebaseerd op praktische ervaringen en anderzijds een grotere betrokkenheid van het bedrijf met de kandidaat doorheen het volledig opleidingstraject stimuleren.

B. Opleidingstraject

1. Theoretische opleiding rijbewijs D en vakbekwaamheid (inclusief examen)

De theorieopleiding wordt door een rijschool of FCBO gegeven. De kandidaten krijgen eveneens toegang tot een online leermodule van de theorie D. Nadien volgen nog twee extra begeleidingsdagen via FCBO. Hier krijgen de jongeren de kans om bijkomend uitleg te vragen over

moeilijke onderdelen van de te kennen leerstof. Het theoretisch examen (rijbewijs D + vakbekwaamheid) wordt afgelegd in een erkend examencentrum van GOCA.

2. Opleiding bussimulator

Als voorbereiding op de praktijklessen op de openbare weg wordt opnieuw via FCBO één dag initiatie op de bussimulator georganiseerd. In deze initiatie zullen de eerste stappen gezet worden in het aanleren van de basisrijtechnieken bij grote voertuigen. Dit gebeurt in een veilige omgeving, in een bussimulator, onder begeleiding van een ervaren rijinstructeur.

3. Praktijkopleiding rijbewijs D en vakbekwaamheid (inclusief examen)

In samenwerking met Federdrive (federatie van de autorijscholen) wordt de praktijkopleiding voor het rijbewijs D + vakbekwaamheid georganiseerd. Vanaf deze opleiding start in principe de IBO/PFI/FPIe/IBU. Per persoon wordt een standaard budget van 30 praktijklesuren voorzien. Dit aantal kan evenwel aangepast worden in functie van de snelheid van de competentieverwerving van de kandidaat.

4. Opleiding andere competenties en ReTiBo-opleiding

Tijdens de IBO/PFI/FPIe/IBU worden vervolgens ook de overige competenties aangeleerd, waaronder in Vlaanderen de ReTiBo-opleiding voor de kandidaten die tewerkgesteld zullen worden in het geregeld (openbaar) personenvervoer. De ReTiBo-opleiding leert het systeem van de vervoerbewijzen aan en de kandidaat dient ook te slagen in een bijhorend examen.

5. Attitudetraining

De ervaring leert dat jongere werkzoekenden vaak te weinig vertrouwd zijn met werkattitude. Om het uitvallen te vermijden zal elke jongere deze opleiding volgen. In de voorgaande edities van IUVENIS blijkt de meerwaarde van dit onderdeel van de opleiding.

C. Begeleiding

1. Interne begeleiding door peter/meter/mentor

Voor het bekomen van een duurzame tewerkstelling is het zeker belangrijk dat de jongere kandidaat chauffeur een goede begeleiding krijgt tijdens de IBO/PFI/FPIe/IBU. Vanuit het Sociaal Fonds zullen bedrijven aangemoedigd worden om de kandidaat chauffeurs uit het project op een professionele manier te begeleiden tijdens de IBO/PFI/FPIe/IBU.

2. Dossierbegeleiding door het Sociaal Fonds

Het Sociaal Fonds volgt elk dossier op. Het Fonds neemt ook de contacten met de rijschool op zich bij het organiseren van de theorie-, praktijklessen en de attitudetraining. Ook de begeleiding van het bedrijf bij het toepassen van de IBO/PFI/FPIe/IBU-procedures wordt door het Fonds verzorgd. Tenslotte volgt het Fonds ook de instroom van de opgeleide jongere op.

D. Evaluatie

Het Sociaal Fonds zal op het eind van het project de effectieve instroom van het aantal kandidaten opvolgen en dit element mee opnemen in de evaluatie van het project. De stand van zaken van het project wordt ook op regelmatige tijdstippen gerapporteerd aan de Raad van Beheer van het Sociaal Fonds.

- Doelstelling:

In België zijn ongeveer 450 privéondernemingen actief in de sector van het bezoldigd personenvervoer over de weg per autobus en/of autocar. Deze bedrijven stelden tot net voor de corona-pandemie ongeveer 11.300 arbeiders tewerk, waarvan de overgrote meerderheid chauffeurs. Deze ressorteren onder het Autonoom Paritair Subcomité voor de autobussen en de autocars (140.01). Niettegenstaande dat de overgrote meerderheid van de bedrijven gebruik maakte van de tijdelijke werkloosheid door corona, verloor de sector in 2020 toch ongeveer 1.300 arbeiders. In 2021 steeg het aantal tewerkstellingen evenwel opnieuw tot ongeveer 10.500.
De sector wordt op basis van de activiteiten onderverdeeld in 3 subsectoren:

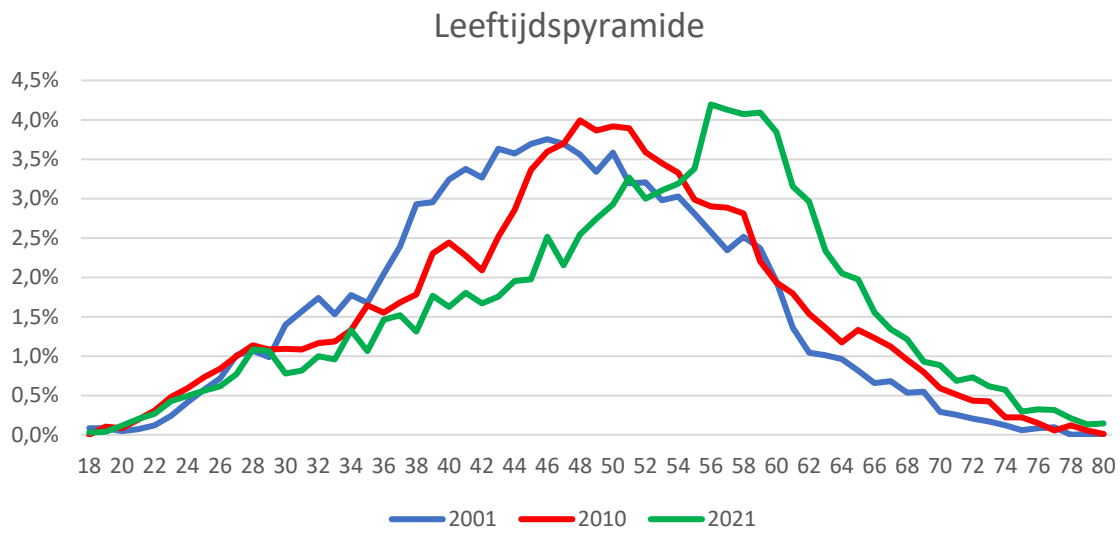
- Het geregeld vervoer: zijnde de bedrijven die werken in onderaanneming voor de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) in Vlaanderen en de Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT) in Wallonië;
- Het bijzonder geregeld vervoer omvat het vervoer van leerlingen (ophaalvervoer van en naar de school, van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

De meeste bedrijven in de sector zijn actief in 2 of meerdere van bovenstaande subsectoren. De verdeling van het aantal bedrijven of werknemers over de subsectoren is evenwel niet gekend. Aangezien een bedrijf in de sector gemiddeld ongeveer 20 werknemers tewerkstelt, is de aanwezigheid van KMO's in de sector zeer groot.
Sinds 2010 stelt de sector via het Sociaal Fonds Car en Bus en in samenwerking met het sectoraal onderzoeksinstituut, het Instituut voor de autoCar en de autoBus (ICB), regelmatig een analyse van de sectorale arbeidsmarkt op. Deze verschaft aan de sector een reeks van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de eigen sectorale arbeidsmarkt. Naast de kwantitatieve evolutie van de tewerkstelling geven ook de tendensen in verschillende karakteristieken van de tewerkstelling belangrijke informatie aan de sector. Deze gegevens dienen dan ook als basis van het sectoraal arbeidsbeleid.
De gegevens brengen ook zeer specifiek duidelijkheid over de deelname van de verschillende kansengroepen in de tewerkstelling van de sector, zoals jongeren, vrouwen, vijftig plussers en allochtonen.
Vooral in de periode 2003-2010 steeg de tewerkstelling in de sector aanzienlijk (ongeveer 21%). Tot 2020 vertoonde de tewerkstelling evenwel een stagnatie. Deze werd mee veroorzaakt door de besparingen die in het geregeld vervoer door de uitbestedende regionale vervoermaatschappij worden opgelegd. Ondanks deze stagnatie blijven de vacatures moeilijk in te vullen. De corona-pandemie sloeg evenwel hard toe in onze sector, en dan voornamelijk m.b.t. de autocaractiviteiten. Niettegenstaande dat de overgrote meerderheid van de bedrijven gebruik maakte van de tijdelijke werkloosheid door corona, verloor de sector in 2020 toch ongeveer 1.300 arbeiders. In 2021 steeg het aantal tewerkstellingen evenwel opnieuw tot ongeveer 10.500.

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

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
gemiddelde leeftijd	51 jaar	52 jaar	52 jaar	53 jaar	53 jaar	52 jaar	53 jaar
Aantal min 26-jarigen	244	243	257	294	271	242	226
Aandeel min 26-jarigen	2,45%	2,21%	2,31%	2,59%	2,34%	2,40%	2,14%

De gemiddelde leeftijd in de sector toont aan dat de vergrijzing zich zeer hard manifesteert in de sector en dat het opvangen ervan een grote uitdaging vormt. De vergrijzing wordt hieronder nog eens visueel aangetoond met behulp van de evolutie van de leeftijdspiramide.



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

1. De minimumleeftijd waarop iemand over een rijbewijs D + vakbekwaamheid kan beschikken werd pas in het eerste decennium van deze eeuw verlaagd. Voorheen gold een minimumleeftijd van 21 jaar voor alle subactiviteiten in de sector. Het KB dd. 16/07/2009 tot wijziging van het KB betreffende het rijbewijs bepaalt inderdaad dat de minimumleeftijd 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). Het 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. Tot op vandaag bestaat er trouwens voor het beroep van autobuschauffeur nog steeds geen dagonderwijs in het beroepsonderwijs, dit in tegenstelling met vele andere technische beroepen.

2. De invoering van de vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs met een rijbewijs D (KB 4/5/2007) verhoogde enerzijds de moeilijkheidsgraad van het behalen van het rijbewijs D (+vakbekwaamheid), aangezien de theoretische en praktische proeven werden uitgebreid. Anderzijds verhoogde dit ook de prijs van de opleiding en bijgevolg werd de drempel zeker ook voor jongeren die in het beroep willen stappen verhoogd.

Het opvangen van de uitdaging van de vergrijzing en de hoge nood aan nieuwe chauffeurs in de periode na corona, doet de sociale partners ertoe beslissen om bij de versterking van de instroom van nieuwe chauffeurs ook in te zetten op het aantrekken van potentiële jongere werknemers die nu nog duidelijk ondervertegenwoordigd zijn in de sector.
In de periode 2014-2015 voerde het sectoraal Sociaal Fonds voor het eerst het project "IUVENIS" uit. Dit project werd door de FOD WASO gefinancierd in het kader van bijkomende inspanningen voor projecten ten gunste van jongeren die tot de risicogroepen behoren. Het project had wat betreft het aantal opgeleide en tewerkgestelde jongeren een beperkt succes. In totaal werden weliswaar slechts 9 jongeren opgeleid, maar na 1 jaar waren nog steeds 8 van hen tewerkgesteld in de sector.
De ervaring die de sector via het Sociaal Fonds opdeed m.b.t. het zoeken, opleiden en tewerkstellen van jongeren behorende tot risicogroepen, vormde evenwel een stevige basis voor verdere projecten rond deze doelgroep.
De opvolger van dit project, "IUVENIS 2" kende dan ook meer succes. Dit project werd eveneens gefinancierd door de FOD WASO en liep in de periode 2016-2017. Op het eind van dat project werden 24 jongeren uit de doelgroep opgeleid en tewerkgesteld in de sector.
In de derde editie "IUVENIS 3" kon verder gebouwd worden op de positieve ervaringen van verschillende bedrijven met dit project en het groeiend vertrouwen in de sector in het opleiden en aanwerven van jongeren, alsook op de ervaring die het Sociaal Fonds had opgedaan in het werken met deze doelgroep. Opnieuw stegen de resultaten van dit project t.o.v. de vorige edities. Naar schatting zullen 40 jongeren opgeleid en tewerkgesteld zijn via dit project in de periode 2018-2019.
In 2020 werd het project 'IUVENIS 4' opgestart maar dit project ondervond meteen de gevolgen van de gezondheidscrisis die in maart 2020 toesloeg. Ondanks een moeilijke periode waarbij rijscholen en examencentra in lockdown zijn gegaan en bedrijven continu in onzekerheid over de toekomst vertoefden, zijn de resultaten van de vorige editie geëvenaard. Door de verlenging tot 30/06/2022 kan dit vierde editie van het IUVENIS-programma opnieuw betere resultaten voorleggen. Voorlopig werden immers al 40 opleidingstrajecten binnen IUVENIS 4 opgestart.
Door de positieve ervaringen steunen de sectorale partners in de sector volledig de projectaanvraag "IUVENIS 5", voortbouwend op de ervaringen van de voorgaande edities. De grote lijnen van de vorige edities blijven dan ook behouden.

- Doelgroep(en):

De doelgroep omvat werkzoekende jongeren die via het project op basis van een IBO/PFI/FPIe/IBU opgeleid worden tot autobus- of autocarchauffeur en op die manier naar een duurzame tewerkstelling in de sector wordt toegeleid.
In eerste twee edities (IUVENIS 1 en 2) werd de zoektocht naar jongeren en de match met een bedrijf nog meestal georganiseerd en geïnitieerd via het Sociaal Fonds. Vanaf IUVENIS 3 werden bedrijven vertrouwd met het aantrekken, opleiden en begeleiden van jongeren. Vanuit het Sociaal Fonds zal het project gecommuniceerd worden naar de bedrijven en ook naar de doelgroep. Dit sluit niet uit dat jongeren uit de doelgroep ook door het Sociaal Fonds zelf worden toegeleid naar het project en dus een opleidingstraject binnen een bedrijf uit de sector.

2. Uitgevoerde actie/activiteit

Het IUVENIS-project bestaat uit één grote actie, namelijk het opleiden en tewerkstellen van jongeren behorende tot een risicogroep volgens een vooraf bepaald opleidingstraject. Deze opleidingstrajecten worden individueel opgestart en herhalen zich telkens tot het einde looptijd van het traject. Het verloop van zo'n opleidingstraject werd hierboven beschreven.

3. Realisatiegraad

Via IUVENIS 5-project, ter bevordering van de sectorale tewerkstelling van jongeren behorende tot risicogroepen heeft het Sociaal Fonds in 2022 en 2023, 20 jongeren bereikt, geïnformeerd en gemotiveerd om een opleiding tot autobus- autocar te volgen. Dit heeft geleid tot 12 tewerkstellingen en nog eens 3 jongere in opleiding (waarvan twee het rijbewijs D reeds hebben behaald).

IUVENIS 5	**M**	**V**	**Totaal**
Jongeren bereikt	16	4	20
Jongeren in opleiding	2	1	3
Jongeren tewerkgesteld	11	1	12

Helaas zijn ook jongeren gestart met het IUVENIS 5-traject waarbij er niet in geslaagd werd om ze volledig op te leiden en/of te begeleiden naar tewerkstelling in de sector. Vier jongeren zijn tijdens de theorie gestopt omwille van andere interesse, gebrek aan motivatie of ander werk. Voor één jongeren is beslist om het traject tijdens de praktijkopleiding te onderbreken wegens gebrek aan maturiteit en verantwoordelijkheidszin noodzakelijk om het beroep van beroepschauffeur uit te voeren.

IUVENIS 5	**M**	**V**	**Totaal**
Stop tijdens theorie D	2	2	4
Stop tijdens de praktijk rijbewijs D	1		1

4. Budget
   Vermeld het (bij de aanvraag) voorziene budget en het aangewend budget:

   Het toegekend budget bedraagt € 209.821,40 hiervan is € 83 430,97 aangewend. Deze kosten werden geattesteerd door de bedrijfsrevisor (zie attest in bijlage).

5. De uitstroom naar werk (indien van toepassing)

   In totaal zijn 12 jongeren behorende tot risicogroepen werkzaam in de sector en 2 jongeren hebben hun rijbewijs D behaald en hebben concreet zicht op een tewerkstelling. 1 kandidaat is op 31/12/2023 nog bezig met de theorie maar heeft in de looptijd van IUVENIS 6 wel zijn rijbewijs D behaald.

6. Omstandigheden die ertoe hebben geleid dat de beoogde doelstelling niet werd behaald (indien van toepassing)

   Het Sociaal Fonds had gepland om 31 trajecten te starten met jongeren uit risicogroepen. Echter, in de korte periode van 1 juli 2022 tot 31 december 2023 zijn slechts 20 jongeren met het traject begonnen.

   Bedrijven kampen steeds meer met de nood aan nieuwe autobus- en autochauffeurs om de sterke vergrijzing in hun personeelsbestand op te vangen. Ze zoeken daarom naar manieren om nieuwe chauffeurs zelf op te leiden of te begeleiden. Het IUVENIS-traject vormt hiervoor een uitstekend middel om jongeren op te leiden. Het vinden van voldoende jongeren bereid om deel te nemen aan dit project blijkt echter steeds moeilijker te worden. Voor de volgende editie hebben we daarom extra ingezet op de promotie en bekendmaking van het beroep van autobus- en autocarchauffeur.

Conclusie

- Totaal aantal bereikte jongeren
  + profielkenmerken van de deelnemers (indien ter beschikking): geslacht, scholingsgraad, …

Via het IUVENIS 5-project, gericht op sectorale tewerkstelling van jongeren behorende tot risicogroepen heeft het Sociaal Fonds in de looptijd van het project 20 jongeren bereikt, geïnformeerd en gemotiveerd om een opleiding tot autobus- autocar te volgen. Dit heeft geresulteerd in 12 tewerkstellingen en nog eens 3 jongeren in opleiding, waarvan twee al hun rijbewijs D hebben behaald.

IUVENIS 5	**M**	**V**	**Totaal**
Jongeren bereikt	16	4	20
Jongeren in opleiding	2	1	3
Jongeren tewerkgesteld	11	1	12

- Totaal voorziene budget en reeds aangewend budget

Het totaal voorzien budget is € 209.821,40, hiervan is € 83 430.97 aangewend. Deze kosten werden geattesteerd door de bedrijfsrevisor.

- Uitstroom naar werk (totaal, indien van toepassing)

In totaal zijn 12 jongeren behorende tot risicogroepen werkzaam in de sector en zijn 3 jongeren nog in opleiding en hebben begevolg zicht op tewerkstelling.