

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 53
van **KURT DE LOOR**
datum: 18 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn regio Oudenaarde - Dienstverlening

De voorbije weken signaleerden reizigers afgeschafte ritten in de regio Oudenaarde. Dit zou mee het gevolg zijn van een tekort aan buschauffeurs.

1. Is het mogelijk om een overzicht te bezorgen van de afgeschafte ritten in 2018 en 2019, met vermelding van de datum, het traject en de reden van afschaffing?
2. Is er inderdaad een stijgende tendens merkbaar in het aantal afgeschafte ritten? En zo ja, wat zijn daar de verklaringen voor?
3. Hoe wordt bepaald welke ritten geschrapt worden en welke toch gereden worden?
4. Hoe verhouden deze afgeschafte ritten zich ten opzichte van de rest van het werkingsgebied van De Lijn? Zijn er meer afgeschafte ritten in Oudenaarde, of is dit een Vlaams fenomeen?
5. Is er effectief een tekort aan buschauffeurs? En zo ja, wat is daarvoor de verklaring?
6. Welke concrete maatregelen zullen worden genomen om de dienstverlening in de regio Oudenaarde te verbeteren?

ANTWOORD

op vraag nr. 53 van 18 oktober 2019
van **KURT DE LOOR**

1. Opsplitsing geschrapte ritten per reden:

	2018	2019 t.e.m. september
staking	127 132	54 484
personeelsredenen	39 794	108 429
technische redenen	10 282	4 929
Overige (vertraging, weersomstandigheden, ongevallen, ...)	22 807	9 239
totaal	200 015	177 081

Het is niet mogelijk om cijfers te geven op niveau van steden en gemeentes.

- De stijging is een gecumuleerd geheel waarbij 61% haar oorzaak vindt in personeelsredenen, 31% door stakingen, 3% door technische redenen en 5% bestaande uit allerlei andere redenen. De stijging in niet-gereden ritten is bijna uitsluitend te wijten aan het chauffeurstekort. De stijging doet zich vooral voor in de ruime regio rond Brussel en Antwerpen en is ook elders in de mobiliteitssector duidelijk voelbaar. De Lijn zet zwaar in om extra chauffeurs aan te werven, maar blijft te kampen hebben met de krapte op de arbeidsmarkt.
- Als De Lijn wegens chauffeurstekort de keuze heeft welke chauffeursdiensten (= welk rittenpakket) te schrappen, dan kiest ze er altijd voor de minst prioritaire dienst te schrappen. Die prioriteit wordt gebaseerd op bv. de frequentie van een bepaalde lijn, op het aantal alternatieve bedieningen waar de reiziger gebruik van kan maken, op het reizigerspotentieel, ...
Als zich in een geschrapte chauffeursdienst enkele hoog prioritaire ritten bevinden, dan probeert De Lijn te zoeken naar een chauffeur die aansluitend op zijn/haar eigen dienst nog enkele hoog prioritaire ritten erbovenop wil en kan uitvoeren. Op die manier probeert De Lijn de reizigers zoveel mogelijk te ontzien.
- De gebieden die het sterkst met chauffeurstekort te maken hebben, zijn de ruime regio's rond Brussel en Antwerpen (Brussel, Leuven, Antwerpen stad, oostgordel rond Antwerpen). In deze regio's zien we ook de hoogste afschaffingspercentages.
- Ja, er is effectief een chauffeurstekort.
De belangrijkste reden hiervoor is dat het beroep van bus-, tram-, maar ook vrachtwagenchauffeur een knelpuntberoep is. Vooral in de ruime regio rond Brussel en Antwerpen is het voor enkele stelplaatsen erg moeilijk om voldoende chauffeurs te vinden. Ook de onderaannemers van De Lijn kampen met dezelfde aanwervingsmoeilijkheden.

6. Net zoals elders in Vlaanderen hebben we eerst en vooral diverse maatregelen genomen om de instroom van nieuwe chauffeurs te bevorderen en de uitstroom in te perken:

- Acties voor bekendmaking vacatures:
 - Print: De Zondag, Deze Week, Rondom, Jobat
 - Radio: Radio 2, Spotify
 - PR: Ring-Tv, Radio 1 Fifty-fifty
 - Regionale tv
 - Bioscoop
 - LijnCom: schuilhuisjes, achterruiten, zijflanken, wobblers
 - In het straatbeeld: JCD, Carrefour, broodzakken
 - Sociale media: gerichte facebookcampagne
 - Online campagne via Jobat: PAAS-campagne
 - Interne communicatie: breng een nieuwe collega meeDeze acties worden geconcentreerd in de sterkst getroffen regio's: Brussel Rand, Antwerpen Stad, Leuven, Mechelen, ooststrand Antwerpen.
- Acties voor meer/snellere doorstroming van kandidaat-chauffeurs:
 - Voortdurende opvolging manpowerplanning met elke stelplaats
 - Upstaffing bij HR: extra recruiter en administratieve krachten
 - Ingekort aanwervingsproces voor kandidaten met rijbewijs D en overname anciënniteit
 - Organisatie van diverse jobdagen
 - Opstarten kandidaten met aandachtspunten die 'coachbaar' zijn in knelpuntregio's
 - Callcenter om drempel van het solliciteren via de website te verlagen
 - Tijdelijke uitbreiding van de capaciteit van de Rijschool om een kwalitatieve opleiding voor de instromers te kunnen blijven garanderen en de wachttijd zo kort mogelijk te houden
 - Verbeteren van de website: vanaf 1 januari 2020 lancering van een nieuwe jobwebsite
 - Inzet van gepensioneerde chauffeurs tijdens piekmomenten in specifieke regio's met de grootste tekorten

Op iets langere termijn is de directie van De Lijn met de werknemersvertegenwoordigingen in een zopas getekende cao overeengekomen om een aantal maatregelen te nemen om het beroep van chauffeur aantrekkelijker te maken:

- Belonen van flexibiliteit
- Chauffeurs krijgen extra mogelijkheden bij de opmaak van de maandplanning
- Bijkomende inspanningen voor de opmaak van bioritme-vriendelijke dienstroosters

Daarnaast onderzoekt De Lijn de mogelijkheid om enkele chauffeursdiensten tijdelijk aan haar onderaannemers uit te besteden. Helaas levert dat geen oplossing op voor de ergst getroffen regio's, zoals Turnhout-West, omdat ook de onderaannemers van De Lijn daar moeilijk chauffeurs vinden.