

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1530
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 28 juni 2022

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

Chauffeurs De Lijn - Overstap naar pachters

Momenteel kampt men in Antwerpen (streekvervoer Antwerpen Noord) met een onderbezetting bij De Lijn. Dagelijks staan er tientallen diensten open die maar amper worden ingevuld wegens personeelstekort. Een tekort wegens ziekte is één oorzaak, een andere reden is het verloop van chauffeurs naar de pachters die rijden voor De Lijn. Een chauffeur verklaarde dat, toen hij jaren geleden in dienst kwam van De Lijn, er een regel bestond die personeelsleden die pas in dienst kwamen van De Lijn verplichtte om gedurende een periode van 4 tot 5 jaar te blijven. Als men vroeger wenste te vertrekken, diende men de volledige opleidingskosten terug te betalen als men in hetzelfde jaar ontslag nam, 75% als ontslag werd genomen in de loop van het tweede jaar, 50% in het derde jaar, 25% in het vierde jaar en pas na vijf jaar konden de chauffeurs kosteloos ontslag nemen.

De maatregel werd geschrapt toen men begon met diversiteitsquota; theoretische proeven bij het ingangsexamen werden plots genivelleerd tot een minimum omdat bepaalde doelgroepen niet erg bekwaam bleken te zijn.

Door het schrappen van de terugbetalingsmaatregel is ook het verloop enorm toegenomen. Vandaag begroet men een nieuwe collega en na een jaartje of zelfs korter komt men ze tegen met een touringcar of een lijnbus van een pachter. Een opleiding tot buschauffeur kostte 20 jaar geleden al zo'n 5000 euro.

Chauffeurs, meestal jonge rekruten, stappen over naar pachters omwille van de verdiensten, klinkt het. De barema's verschillen niet zozeer, maar er is, zo klinkt het in de wandelgangen, ruimte om zo veel mogelijk bij te rijden boven op het normale arbeidsritme aangezien er quasi geen controle van de sociale inspectie zou zijn. De Lijn zelf durft het zich niet te permitteren.

Ondertussen draait de rijkschool van De Lijn op volle toeren.

Naar aanleiding van een artikel in Het Laatste Nieuws waarin werd vermeld dat chauffeurs van De Lijn positief testten op druggebruik, werd tevens gemeld dat ook in Antwerpen chauffeurs al positief werden getest op drugs. Dat werd bevestigd door controleurs.

1. Hoeveel bedraagt het structureel tekort aan chauffeurs bij De Lijn in Antwerpen?
2. Hoeveel chauffeurs zijn er momenteel in opleiding en wat zijn de vooruitzichten de komende maanden?
3. Hoeveel kost het opleiden van één chauffeur voor De Lijn?

4. Waarom staat de minister het verloop naar de pachters toe en hoe recupereert De Lijn die kosten voor de opleiding? Betalen pachters die terug?
5. Zijn er cijfers beschikbaar over positieve drugtests bij chauffeurs van De Lijn? Om hoeveel gevallen gaat het?
6. Welke maatregelen wil de minister nemen om de job van chauffeur aantrekkelijker te maken, zodat chauffeurs minder geneigd zijn De Lijn te verlaten?

ANTWOORD

op vraag nr. 1530 van 28 juni 2022

van **WIM VERHEYDEN**

1. Op 31/07/2022 had De Lijn 98 VTE chauffeurstekort in de hele provincie Antwerpen.
2. Aantal opgeleid sedert 31/07/2022: 24 chauffeurs (13 tram, 11 bus). Huidig aantal in opleiding op (09/09/2022): 20 chauffeurs (9 tram, 11 bus). Aantal bijkomende chauffeurs in de pijplijn om opgeleid te zijn tegen eind dit jaar: 69 chauffeurs (42 tram, 27 bus). Totaal tussen 31/07 en 31/12: 113 chauffeurs (64 tram, 49 bus)
3. De totale kost van deze vorming (wettelijk verplicht deel en niet-wettelijk verplicht deel) bedraagt €10.000,00.
4. Momenteel dienen chauffeurs nog steeds een deel van de opleidingskost terug te betalen indien de chauffeur vrijwillig ontslag geeft of ontslagen wordt om dringende reden. Het terug te betalen bedrag neemt af naargelang de tijdsspanne dat de chauffeur in dienst blijft bij De Lijn. Na een tewerkstelling van 3 jaar moet de chauffeur bij vertrek niets meer terugbetalen.
5. In het eerste kwartaal van 2022 werden 1,25% positieve drugtesten afgenomen (19 gevallen op 1518 testen). Deze testen gebeurden bij alle medewerkers van De Lijn, dus niet enkel bij chauffeurs.
6. De Lijn kampt met dezelfde moeilijkheden om chauffeurs aan te trekken en te behouden als veel openbaar vervoersmaatschappijen in West-Europa. De huidige oververhitte arbeidsmarkt speelt De Lijn, net zoals de meeste andere sectoren in Vlaanderen, parten.

De mix van maatregelen om chauffeurs aan te trekken én te behouden omvat o.a. maatregelen voor actieve begeleiding en opvolging van nieuwe chauffeurs, een directe leidinggevende dicht op de werkvloer (teamcoaches), evenwichtigere planning en betere work-lifebalance door PWR (Persoonlijk Werkrooster), afspraken over rij- en rusttijden, vernieuwing van onze infrastructuur en materieel, comfort op de voertuigen ...Daarnaast appreciëren heel wat chauffeurs de prima verloning, het werk dicht bij huis en een hogere werkzekerheid.