



De buschauffeur wordt een flexibele kracht

De gemiddelde leeftijd van de buschauffeur in Nederland is ongeveer 50 jaar. Jonge aanwas is er nauwelijks. Onlangs mislukte een experiment om jongeren te interesseren voor het vak. Toch zijn er kansen, zegt Dennis Mortier van uitzendbureau Consolid. “Bied meer flexibiliteit.”

AUTEUR CONSTANT STROECKEN FOTO CHRIS PENNARTS

De vergrijzing slaat hard toe in de vervoersector. Tot 2015 dreigt een tekort van maar liefst 58.000 beroepschauffeurs; 49.000 chauffeurs gaan met pensioen en 9.000 zijn er nodig voor de extra vraag naar vervoer. Openbaarvervoerbedrijven houden af en toe wervingscampagnes die weinig lijken op te leveren. HTM had de hoop gevestigd op het verlagen van de minimumleeftijd voor het beroep van buschauffeur van 21 naar 18 jaar. Bekend is dat jongeren niet tot hun 21ste willen wachten voordat ze als buschauffeur aan de slag kunnen. Voor die tijd hebben ze al lang voor een andere opleiding gekozen. Maar een proef van HTM in het kader van het 'Experiment leeftijdsverlaging buschauffeurs' van de rijksoverheid liep uit op een mislukking.

In het voorjaar wierf HTM, samen met adviesbureau Human Consultancy, jongeren voor het vak van buschauffeur onder eindexamenkandidaten in het VMBO, tijdens arbeidsmarktbijscholing en voorlichtingsdagen. Er kwamen meer dan honderd brieven binnen. Daaruit werden zeven jongeren geselecteerd die gemotiveerd en representatief waren. Tijdens het assessment sneuvelden op één na alle kandidaten op rijveiligheid en risicomijdend gedrag. Hun leeftijd speelde daarbij geen rol. De enige kandidaat die wel geschikt bleek werkte al bij HTM als controleur. De Haagse vervoerder heeft het experiment inmiddels afgebroken omdat door de bezuinigingen onduidelijk is wat de behoefte is aan nieuw personeel. Eerst wil HTM zekerheid over de toekomst van de busconcessie.

Kwaliteit onder druk

De komende jaren stromen vijf keer zoveel buschauffeurs uit dan er inkomen, waarschuwt Dennis Mortier, directeur/eigenaar van uitzend- en opleidingsbedrijf Consolid en bestuurslid van uitzendkoepel ABU. "We moeten de gegadigden voor het chauffeursvak nú opleiden, terwijl het budget daarvoor steeds knapper wordt. De ov-sector zal eieren voor zijn geld moeten kiezen."

Mortier beseft dat investeren in personeel momenteel niet de hoogste prioriteit heeft op de hoofdkantoren van de vervoerbedrijven. Het stadsvervoer moet diep snijden in de kosten, terwijl er de afgelopen jaren al volop is bezuinigd. "De luxe is er al lang vanaf. De goudgerande ambtenarencao is een bedrijfscao geworden. In het streekvervoer is de dame die de gehaktballen draait al veel langer verdwenen. De gemiddelde leeftijd van het personeel is 50 jaar. En een 50-plusser heeft meer rechten, krijgt extra atv-dagen, hoeft niet alle diensten meer te draaien. Zo bouwt de druk zich op." Tegelijkertijd oefent het beroep van buschauffeur minder aantrekkingskracht uit op potentiële kandidaten, merkt Mortier. "Mensen beginnen met scepsis. Het is toch onregelmatig werk, de werkdruk is toegenomen. De berichten over agressie in de media hebben een negatief beeld gecreëerd. Maar er zijn nog steeds jonge mensen die het als een relatief stabiel beroep zien. Je kan er prima in verdienen als kostwinner en je kan er oud in worden." De regeling dat 18-jarigen sinds kort kunnen instromen

Dennis Mortier

Consolid – het bedrijf voor werving, opleiding en detachering van beroepschauffeurs en beveiligers – is opgericht in 1990 door Ricus Mortier, vader van Dennis en Arian. Ricus was ooit vestigingsmanager bij het GVB. Zijn zonen Dennis (42) en Arian (38) namen het bedrijf over in 2008. Dennis is directeur van de afdeling vervoer, Arian leidt de beveiligingspoot.

Consolid is leverancier van flexibele arbeidskrachten bij alle ov-bedrijven, behalve NS. Het uitzendbureau voorziet de vervoerders van machinisten, buschauffeurs, tramconducteurs, tram- en metrobestuurders. De diensten van Consolid richten zich op instroom, opleiding, detachering, flexibel inroosteren van diensten en bijzondere projecten. Zo'n bijzonder project is bijvoorbeeld het railonderhoud in Amsterdam en Rotterdam. Als een deel van het netwerk in onderhoud is, verzorgt Consolid vaak het pendelvervoer, de verkeersregelaars en de verwijzers op het perron. Consolid heeft enkele duizenden buschauffeurs opgeleid in het openbaar vervoer.



als buschauffeur juicht Mortier toe. Maar de beperkende voorwaarden begrijpt hij niet. "De jongere moet een dienstverband hebben met een vervoerbedrijf. Waarom is me een raadsel. Wij zijn als uitzendbureau juist gespecialiseerd in het laten instromen van chauffeurs, daar werken we nu al 20 jaar aan. En we doen het beter en goedkoper dan de vervoerbedrijven. De kwaliteit van werving en opleiding staat bij de vervoerbedrijven voortdurend onder druk. Laat het aan ons over."

'Zelf roosteren maakt het vak van chauffeur aantrekkelijker, je bent je eigen ondernemer'

Kaalslag

Dennis Mortier houdt de medewerkers die Consolid zelf heeft opgeleid het liefst zo lang mogelijk vast. "Helaas is het imago van een vervoerbedrijf nog altijd beter dan dat van een uitzendbedrijf, terwijl wij vergelijkbare arbeidsvoorwaarden bieden. Wij hebben een aantal medewerkers die al ruim 20 jaar voor ons werken. Dat zegt iets over de carrièremogelijkheden." "We concurreren met de ov-bedrijven om de beste mensen, maar we zijn ook hun leveranciers van buschauffeurs. De eerste tien jaar was de prijs geen issue. Dat veranderde toen rond 2000 de marktwerking op gang kwam. Vijf jaar geleden konden we met onze goed lopende opleidingformules nog een prima boterham verdienen. De laatste drie jaar heeft de competitie zich verhevigd en hebben we een kaalslag gezien in de tarieven. Er is steeds minder ruimte om te investeren in de kwaliteit van chauffeurs. De ov-bedrijven eisen scherpe tarieven. Ze weten dat het een probleem kan zijn voor morgen, maar verwachten dat we vandaag scherp aan de wind zeilen."

Lager ziekteverzuim

Innovatie is een manier om je als bedrijf te onderscheiden, weet Dennis Mortier. Consolid vestigde dit voorjaar tijdens een eigen congres de aandacht op het zelf roosteren door buschauffeurs. Het gebeurt al wereldwijd, met name in Zweden, waar speciale software is ontwikkeld. Het vervoerbedrijf van Göteborg heeft er ruime ervaring mee. Consolid werkt met een lichte variant van de software, die toegankelijk is via internet. Mortier: "Je ziet dat de flexwerkers snel naar de diensten op internet kijken en een keuze maken. Er zijn altijd mensen die graag vroeg werken, anderen liever later. Hoe groter de groep, hoe makkelijker de invulling van het rooster. Wel ontstaan er altijd gaten die moeten worden opgevuld. Daarvoor hebben we een planner die optreedt als regisseur."

Mortier heeft de maatschappij zien veranderen. "De huidige generatie heeft behoefte aan flexibiliteit. Werk is belangrijk, maar het moet wel passen in het privéleven. Mensen willen ook genoeg vrije tijd overhouden. Het zelf roosteren maakt het vak van chauffeur aantrekkelijker, je bent je eigen ondernemer. Het leidt bovendien tot een lager ziekteverzuim, zoals gebleken is in Göteborg." "Je eigen rooster plannen is ook prima te combineren met een vast rooster voor de vaste krachten. Een vervoerbedrijf zou bijvoorbeeld voor tweederde met een vast rooster kunnen werken en voor eenderde met een groep die zelf roostert. Zo kan je inspelen op de wensen van je medewerkers. Het is een manier om de medewerkers aan je organisatie te binden." De reacties op het zelf roosteren lopen uiteen. Mortier: "In het goederenvervoer zijn er al veel bedrijven die er over nadenken. In de ov-sector stuit ik op veel risicomijdend gedrag. Meestal komt dat voort uit onwetendheid. Dat was ook de ervaring in Zweden. De vakbondsvertegenwoordigers waren eerst sceptisch. Nu ze zien dat zelf roosteren tevreden medewerkers oplevert, zijn ze om."