

Ontwikkeling formatie i.r.t. uitbreiding dienstregeling

EBS
28 juni 2024

MEERPLUS



1. Inleiding
2. Benodigde formatie
3. Verwachte formatieontwikkeling
4. Conclusies





1. Inleiding

Momenteel rijden we als EBS een afgeschaalde dienstregeling. Het is onze ambitie om tussen september en medio 2025 in een drietal stappen op te schalen naar de volledige dienstregeling. Keihard uitgangspunt is om dit beheerst en betrouwbaar te doen. Naast de instroom en betrouwbaarheid van de ZE-vloot betekent dit vooral dat we bij elke stap voldoende chauffeurs dienen te hebben om de dienstregeling betrouwbaar te kunnen rijden.

Het antwoord op de vraag of er voldoende chauffeurs beschikbaar zullen zijn is een uitdagende, omdat het voor een groot deel over de instroom gaat van kandidaten die nog niet in selectie of opleiding zijn. Om toch een zo betrouwbaar mogelijk antwoord op de vraag te geven, kijken we zowel terug als vooruit en zijn de volgende zaken in beeld gebracht:

- Benodigde formatie op basis van extrapolatie en productiviteit in het recente verleden
- Verwachte formatieontwikkeling op basis van de actuele inzichten en de realisatie in de eerste helft van dit jaar

Op basis van de confrontatie van beide bovenstaande inzichten wordt de conclusie getrokken dat de voorgenomen stappen verantwoord zijn vanuit het perspectief van de voorziene formatieontwikkeling.

N.B.: de bijhuurpartijen blijven in dit document buiten beschouwing. Oostenrijk vult haar diensten sinds de start van de concessie goed in en aangezien het slechts 8 (deels gebroken) diensten op werkdagen betreft, is dit binnen het totale pakket verwaarloosbaar. Pouw rijdt de spits-, scholieren- en nachtlijnen en heeft voorsnog grote problemen met het stellen van voldoende diensten. Ook hier is het aantal ritten t.o.v. het totaal echter beperkt en daarnaast zijn verbeterafspraken gemaakt die het aannemelijk maken dat Pouw in ieder geval na de zomervakantie weer de volledig benodigde formatie zal leveren.

2. Benodigde formatie (1/2)

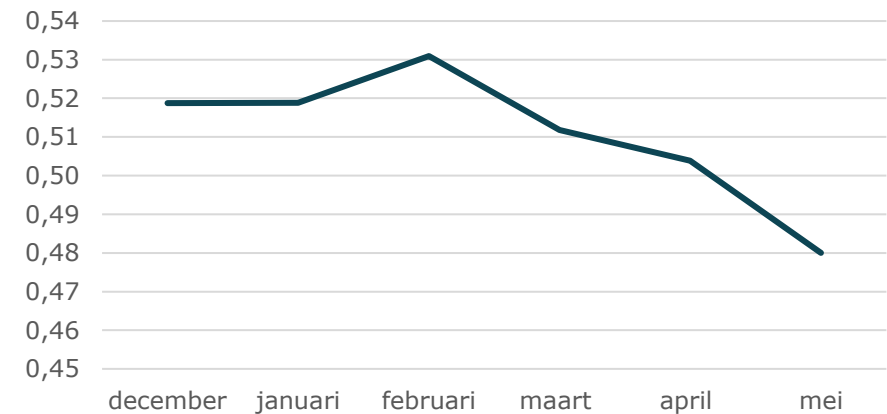
Het voornemen is om de dienstregeling in drie stappen op te schalen naar 100%. Op dit moment rijden we 82%, maar gezien de extra A7-buffers in de dienstregeling staat dit gelijk aan 84% in een normale situatie. Ook dient bedacht te worden dat de efficiency in de komende pakketten hoger zal zijn (o.a. door weer bedienen van Amsterdam Centraal en andere verdeling van diensten tussen Purmerend en Zaandam), wat er toe leidt dat de extra kilometers met relatief minder chauffeurs gereden kunnen worden.

De stappen in de dienstregeling staan gelijk aan de volgende percentages:

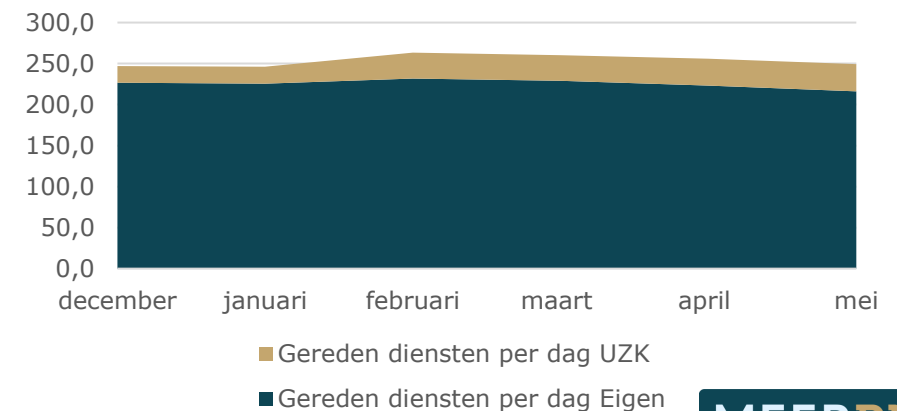
- September-pakket: 91%
- December-pakket: 95%
- Medio 2025-pakket: 100%

Met formatieberekeningen kan inzichtelijk worden gemaakt hoeveel fte noodzakelijk is om een bepaalde dienstregeling te rijden. Daarbij dient echter beseft te worden dat de uitkomst de gemiddelde behoefte op jaarbasis weergeeft en dat de berekening ook aannames bevat, bijvoorbeeld t.a.v. ziekteverzuim en training. Ook zien we dat de toename van het aantal uitzendkrachten de relatie tussen de beschikbare formatie en het vullen van de diensten minder scherp maakt (omdat uitzendkrachten doorgaans hun eigen beschikbaarheid bepalen). Tegen deze achtergrond hebben we een analyse uitgevoerd om vast te stellen hoeveel diensten een chauffeur gemiddeld wegrijdt. Nevenstaande tabel maakt duidelijk dat dit getal behoorlijk fluctueerde door het jaar heen: van gemiddeld 0,53 diensten per chauffeur per dag in februari tot slechts 0,48 per dag in mei. De onderste grafiek maakt duidelijk dat hierdoor, ondanks een toename van de formatie met 20 fte in deze periode, het gemiddeld aantal gereden diensten per dag sinds februari alleen maar is afgenomen. We zien hier vooral de invloed van een toename in het verlof en daarnaast in mindere mate het capaciteitsbeslag van de ZE-trainingen.

Gemiddeld aantal gereden diensten per chauffeur per dag (jan-mei '24)



Gereden diensten per dag (jan-mei '24)



2. Benodigde formatie (2/2)

Als we de gerealiseerde output van onze formatie toepassen op de behoefte leidt dat tot onderstaand beeld. Dit blijven indicatieve getallen, aangezien het aantal te vullen diensten uit de detailuitwerking van een pakket volgt. Dit aantal diensten is uiteindelijk bepalend voor de exacte fte-behoefte.

Formatiebehoefte in fte per stap in de opschaling		
Omvang pakket	O.b.v. gemiddelde productiviteit	O.b.v. productiviteit slechtste maand
91%	472	502
95%	492	524
100%	518	551

De maanden met de laagste productiviteit worden gekenmerkt door relatief veel verlof en veel training. Tegelijkertijd werd er in de maanden met de hoogste productiviteit relatief veel overgewerkt. We gaan daarom voor een behoudende benadering door voor de benodigde formatie o.b.v. de slechtste maand te kiezen. Concreet leidt dit tot de volgende formatiebehoefte per stap:

- 91% september-pakket: 501 fte
- 95%-pakket: 523 fte
- 100%-pakket: 551 fte

3. Verwachte instroom (1/2)

Realisatie eerste helft 2024

Nevenstaande grafiek geeft het actuele inzicht in de in- en uitstroom van chauffeurs in de eerste helft van 2024 (stand 27 juni). Het afgelopen halfjaar zijn 74 nieuwe chauffeurs gestart en hebben 15 chauffeurs ons verlaten. In totaal is de formatie dus met bijna 50 'koppen' toegenomen. Dit betreft ca. 40 fte.

Prognose medio 2024 – medio 2025

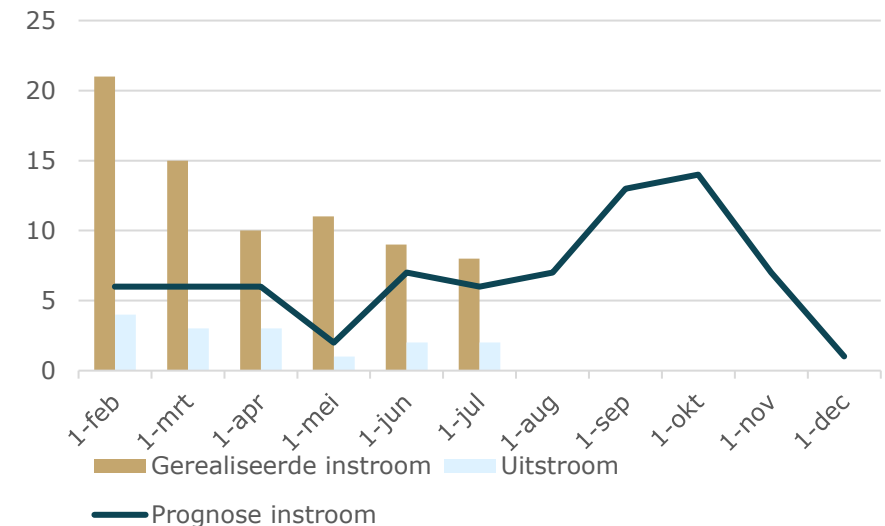
De grafiek geeft ook inzicht in de 'gegarandeerde' toename van de formatie gedurende de rest van dit jaar. De blauwe lijn 'prognose instroom' betreft alle aankomend chauffeurs die momenteel in opleiding zijn. De ervaring is dat vrijwel alle chauffeurs die de opleiding starten ook in dienst komen. Dit betekent dat de formatie met nog 42 chauffeurs zal groeien. Daarnaast weten we van 12 collega's dat zij met pensioen gaan en ons voor het eind van het jaar zullen verlaten. De gegarandeerde toename is daarmee ca. 30 koppen / 24 fte.

Op basis van bovenstaande gegevens is de stand van de formatie per 1 september al behoorlijk duidelijk. Om tot een volledig beeld van de formatie per 1 september, 15 december en in de eerste helft van 2025 te komen, dienen aanvullend op twee tot drie punten aannames gedaan te worden:

1. Aantal nieuwe chauffeurs die in bezit van een rijbewijs en code 95 worden aangenomen (het verschil tussen de gerealiseerde instroom en prognose instroom in de afgelopen 6 maanden);
2. Ontwikkeling van het aantal opleidingskandidaten in de periode november 2024 – juni 2025;
3. Prognose uitstroom 1^e helft 2025.

Op de volgende pagina zullen we op alle drie deze aspecten aannames doen. Hierbij kiezen we voor een conservatieve insteek, gebaseerd op de realisatie in het verleden.

Ontwikkeling formatie (in 'koppen')

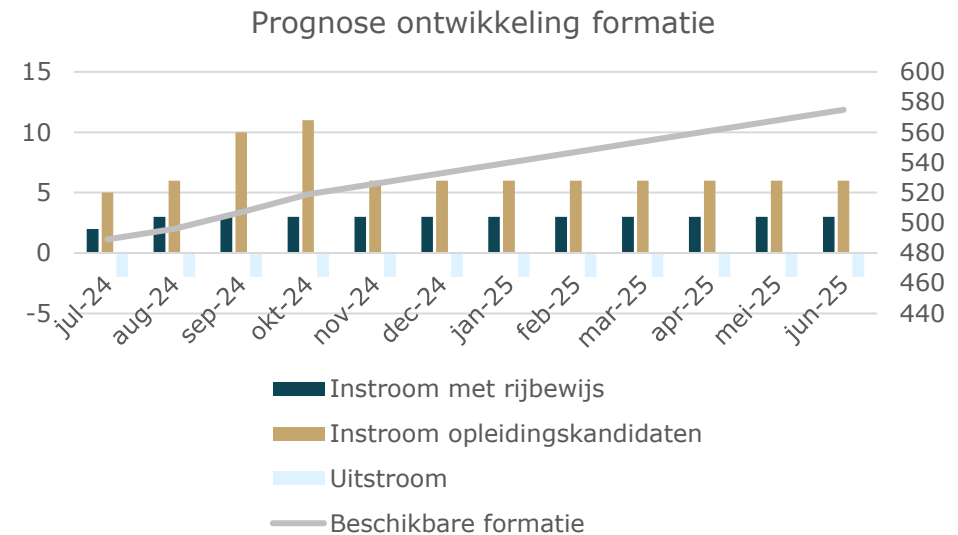


3. Verwachte instroom (2/2)

Aannames

- Wij gaan er vanuit dat er de komende 12 maanden gemiddeld minimaal 3 chauffeurs met rijbewijs en code 95 zullen worden aangenomen. Deze aanname is een conservatieve inschatting gebaseerd op de realisatie in de periode maart – juni 2024. De afgelopen vier maanden lag het aantal tussen de 2 en 9 instromers met rijbewijs. Een gemiddelde van minimaal 3 per maand lijkt daarmee zeker haalbaar.
- Wij gaan er vanuit dat er in de periode november 2024 – juni 2025 maandelijks minimaal 7 chauffeurs starten die hun opleiding hebben afgerond. Tegen de achtergrond van een verdere intensivering van de werving en de initiatieven tot verkorting van de opleidingsperiode is ook dit een conservatief scenario, gebaseerd op de realisatie in de afgelopen maanden. Het aantal kandidaten in opleiding heeft sinds het begin van het jaar een duidelijke stijging laten zien, leidend tot ruim boven de 10 instromers in augustus en september.
- Tenslotte doen we de aanname dat er het komende jaar gemiddeld 3 chauffeurs per maand uitstromen. Dit aantal ligt boven het gemiddelde van 2,5 in de afgelopen 6 maanden en is ook hoger dan de reeds bekende uitstroom door pensionering, welke op gemiddeld 2 chauffeurs per maand uitkomt.

Op basis van de reeds bekende gegevens over de in- en uitstroom en bovenstaande aannames komen we tot nevenstaand overzicht van de formatie ontwikkeling in de periode augustus 2024 – juli 2025. Daarbij is ervan uitgegaan dat elke chauffeur gelijk staat aan 0,8 fte.



Uit de grafiek blijkt het volgende:

- In september bereikt de formatie een omvang van 507 fte
- Medio december heeft de formatie een omvang van 533 fte
- Tegen juni 2025 heeft de formatie een omvang van 575 fte

4. Conclusies

- Op basis van de analyse van de benodigde en beschikbare formatie komen we tot de volgende conclusies ten aanzien van de voorgenomen productstappen:
 - De opschaling naar 91% van de kilometers in september vereist een formatie van ca. 501 fte. Het is zeer aannemelijk dat de formatie in september een omvang van ca. 507 fte heeft. Daarmee is de opschaling verantwoord.
 - De stap naar een dienstregeling met (ca.) 95% van de kilometers is voor medio december voorzien. Deze stap vereist de beschikbaarheid van ca. 523 fte. Op basis van de huidige verwachtingen heeft de formatie op dat moment een omvang van 533 fte. Daarmee is er voldoende basis om nu te starten met de ontwikkeling van een 95% pakket.
 - Om 100% van de dienstregeling te gaan rijden is een formatie van rond de 551 fte vereist. Op basis van de huidige aannames en inzichten wordt dit aantal in maart 2025 bereikt. Dit getal is uiteraard met meer onzekerheden omgeven, omdat ons huidige inzicht in de 'gegarandeerde' instroom niet verder dan begin november loopt. Het is echter aannemelijk dat de stap naar 100% in Q2 2025 kan worden gezet.

MEERPLUS