



STARTBANENPROJECTEN

- **Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen**
- **Verkeersveiligheid**

Jaarverslag 2010 en 2011





Eindredactie

Charlotte Laridaen

Evi Vonk

Sander D'Huys

Katrien Deman

AgODi, Afdeling Scholen Secundair Onderwijs en DKO

Verantwoordelijke uitgever

Guy Janssens

Administrateur-generaal;

Agentschap voor Onderwijsdiensten (AgODi)

Koning Albert II-laan 15

1210 Brussel

Lay-out

Departement Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid

Communicatie

Patricia Vandichel

Foto

Sensotec

Depotnummer

D/2012/3241/092



| | |
|--|-----------|
| INLEIDING | 3 |
| HOOFDSTUK 1 Situering van het startbanenproject | 4 |
| 1. Ontstaan..... | 4 |
| 2. Uitbreiding (2006)..... | 5 |
| 2.1. JoJo-project..... | 5 |
| 2.2. Schoolspottersproject..... | 5 |
| HOOFDSTUK 2 Scholen voor jongeren - Jongeren voor scholen | 7 |
| 1. Inleiding..... | 7 |
| 2. Omschrijving projecten..... | 7 |
| 2.1. De preventiemedewerkers..... | 7 |
| 2.2. De onderhoudsmedewerkers..... | 7 |
| 2.3. De coaches..... | 8 |
| 3. Plaatsen..... | 8 |
| 3.1. Soort school..... | 9 |
| 3.2. Provinciale verdeling..... | 10 |
| 3.3. Wachtlijst..... | 10 |
| 4. Arbeidsovereenkomsten..... | 11 |
| 4.1. Statuut..... | 11 |
| 4.2. Duur..... | 13 |
| 5. Startbaners..... | 13 |
| 5.1. Herkomst en sociaal-economische achtergrond..... | 13 |
| 5.2. Geslacht..... | 15 |
| 6. Evaluatiebezoeken..... | 16 |
| HOOFDSTUK 3 Startbanenproject Verkeersveiligheid | 17 |
| 1. Inleiding..... | 17 |
| 2. Omschrijving projecten..... | 17 |
| 2.1. Startbaner Verkeersveiligheid..... | 17 |
| 2.2. Schoolspotters..... | 17 |
| 2.3. Coaches..... | 18 |

| | |
|---|-----------|
| 3. Plaatsen | 18 |
| 3.1. Soort werkgever..... | 18 |
| 3.2. Provinciale verdeling..... | 19 |
| 4. Arbeidsovereenkomsten | 20 |
| 4.1. Startbanenproject Verkeersveiligheid..... | 20 |
| 4.2. Schoolspottersproject..... | 20 |
| 4.3. Statuut van de contracten..... | 21 |
| 4.4. Duur..... | 22 |
| 5. Startbaners | 24 |
| 5.1. Herkomst en sociaal-economische achtergrond..... | 24 |
| 5.2. Geslacht..... | 27 |
| 6. Evaluatiebezoeken | 28 |
| | |
| HOOFDSTUK 4 Budgetten | 30 |
| 1. Loon | 30 |
| 1.1. Federaal budget..... | 30 |
| 1.2. Vlaams budget..... | 30 |
| 2. Vormingsbudget | 31 |
| 2.1. Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen..... | 31 |
| 2.2. Besteding van het budget..... | 31 |
| | |
| BESLUIT | 33 |
| | |
| LIJST VAN TABELLEN | 35 |
| | |
| LIJST VAN FIGUREN | 36 |



INLEIDING



In dit rapport vindt u een overzicht van de belangrijkste verwezenlijkingen van de startbanenprojecten Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen en Verkeersveiligheid in 2010 en 2011. Het Agentschap voor Onderwijsdiensten streeft ernaar om zo veel mogelijk laaggeschoolde jongeren de kans te geven om een eerste relevante werkervaring op te doen en tegelijkertijd een opleiding te laten volgen. In 2011 vierden we het tienjarig bestaan van het startbanenproject door de organisatie van een JoJo-ontmoetingsdag voor alle preventiemedewerkers.

Het jaarverslag start met een uitgebreide situering van de startbanenprojecten. Hier stellen we het ontstaan van deze projecten voor en geven we een overzicht van de veranderingen die beide startbanenprojecten sinds de start ondergingen. Hoofdstuk 1 wordt afgesloten met een schematische voorstelling.

In hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 wordt op basis van de cijfergegevens een analyse gemaakt van de werkingsjaren 2010 en 2011 voor de twee startbanenprojecten en hun deelprojecten. Het aantal plaatsen onderwerpen we aan een grondige doorlichting en we gaan in op de arbeidsovereenkomsten afgesloten in 2010 en 2011. Daarnaast bekijken we de kenmerken van de startbaners die tewerkgesteld waren in 2010 en 2011. Op basis van deze analyses zal doorheen het rapport een overzicht gegeven worden van de verwezenlijkingen uit 2010 en 2011 en we besteden aandacht aan actiepunten voor het werkingsjaar 2012.

Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de budgetten van de verschillende projecten en besteedt aandacht aan de manier waarop deze budgetten gebruikt werden in 2010 en 2011.

Bij de opmaak van dit jaarverslag hebben we ons gebaseerd op relevante cijfers en gegevens uit de databanken van de twee projecten. Voor meer informatie verwijzen wij naar de website van de beide projecten (www.ond.vlaanderen.be/jojo, www.ond.vlaanderen.be/veve) en het overkoepelende agentschap AgODi (www.agodi.be).



HOOFDSTUK 1

Situering van het startbanenproject

1. Ontstaan

In 1999 ontstond het Rosettaplan, met als doel de tewerkstelling van jonge schoolverlaters te bevorderen door hen een baan en/of een bijkomende opleiding te verschaffen.

Van meet af aan hadden de federale regering en de Vlaamse regering de wens om de jongeren die tewerkgesteld zijn met een startbaanovereenkomst prioritair toe te wijzen aan globale projecten die voldoen aan de behoeften van de samenleving. In deze context engageerde de federale overheid zich om, via het samenwerkingsakkoord van 25 oktober 2000, 315 startbanen toegewezen aan de Vlaamse overheid, te financieren. Voor de tewerkstelling van deze startbaners werden twee nieuwe projecten opgericht, namelijk Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen (JoJo-preventieproject) en Verkeersveiligheid (VeVe).

De projecten streven twee doelstellingen na. De eerste doelstelling is voor beide projecten dezelfde en luidt – in navolging van de geest van het Rosettaplan – als volgt: Jongeren een leerrijke eerste werkervaring aanbieden, waarbij ze tegelijkertijd de kans krijgen om bijkomende opleidingen en vormingen te volgen. Zo krijgt de jongere meer kansen op de arbeidsmarkt. In het bijzonder worden de startbaners aangemoedigd om hun diploma secundair onderwijs te behalen door tweedekansonderwijs te volgen of door deel te nemen aan de examens van de Examencommissie van de Vlaamse Gemeenschap.

Het engagement om doelgroepjongeren beter te integreren in de arbeidsmarkt past binnen de brede visie van de Vlaamse overheid om groepen die oververtegenwoordigd zijn in de werkloosheidsstatistieken extra te beschermen. Bepaalde groepen zijn door hun afkomst, scholingsniveau of sociaal-economische achtergrond nog steeds beperkt in hun mogelijkheden op de arbeidsmarkt. De startbanenprojecten richten zich daarom tot laaggeschoolde jongeren. Dat zijn jongeren tot en met de leeftijd van 26 jaar die geen diploma secundair onderwijs behaalden. Deze groep ongekwalificeerde schoolverlaters staat immers het minst stevig op de arbeidsmarkt. Jongeren van allochtone afkomst en/of jongeren met een kansarme achtergrond worden in het bijzonder aangemoedigd om te solliciteren voor deze startbanen, omdat zij nog meer moeilijkheden hebben met het vinden van een job.

Om het begrip 'van allochtone afkomst' te benoemen, hanteert het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AgODi) de definitie zoals bepaald in het 'Decreet inzake het Vlaamse beleid ten aanzien van etnisch culturele minderheden' [i]. In art. 2 van het decreet wordt verstaan onder allochtonen: Personen die zich legaal in België bevinden, ongeacht of zij de Belgische nationaliteit hebben, en tegelijkertijd aan de volgende voorwaarden voldoen: (1) Minstens één van hun ouders of grootouders is geboren buiten de Europese Unie; (2) Zij bevinden zich in een achterstandssituatie vanwege hun etnische afkomst of hun zwakke sociaaleconomische situatie. De allochtone startbaner is in de projecten ook 'kansarm' wanneer de jongere of één van de ouders geen diploma secundair onderwijs behaalde. In praktijk betekent dit dat alle allochtone startbaners binnen het project als 'kansarm' worden beschouwd, omdat het project in zijn huidige vorm alleen

laaggeschoolde jongeren toelaat. Autochtone startbaners worden in de projecten alleen maar als 'kansarm' beschouwd als zowel zichzelf als één van hun ouders laaggeschoold zijn.

De tweede doelstelling is specifiek voor elk project. De specifieke doelstelling van het JoJo-preventieproject is: Scholen met een publiek van jongeren met (schoolse) problemen een bijkomende werkkraft bieden om te werken aan een positief schoolklimaat. Daarom worden de plaatsen in het JoJo-preventieproject toegewezen aan instellingen die behoren tot één van deze drie categorieën: (1) een school secundair onderwijs, met minstens honderd leerlingen, die beschikt over GOK-uren, (2) een school voor buitengewoon onderwijs die type 1 – opleidingsvorm 3 aanbiedt en minstens honderd leerlingen telt of (3) een centrum voor deeltijdse vorming (CDV) of centrum voor deeltijds onderwijs (CDO).

Het startbanenproject Verkeersveiligheid heeft als specifieke doelstelling: steden en gemeenten een bijkomende werkkraft bieden om te werken aan een verkeersveilige schoolomgeving en het school-woonverkeer veiliger te maken. In tegenstelling tot het JoJo-project worden de startbanen bij het startbanenproject Verkeersveiligheid niet aan een school toegewezen. Aangezien verkeersveiligheid van leerlingen een heel belangrijk thema is voor zowel basisscholen als voor scholen secundair onderwijs werd beslist om de startbanen toe te wijzen aan steden, gemeenten, provinciebesturen en verkeersorganisaties.

2. Uitbreiding (2006)

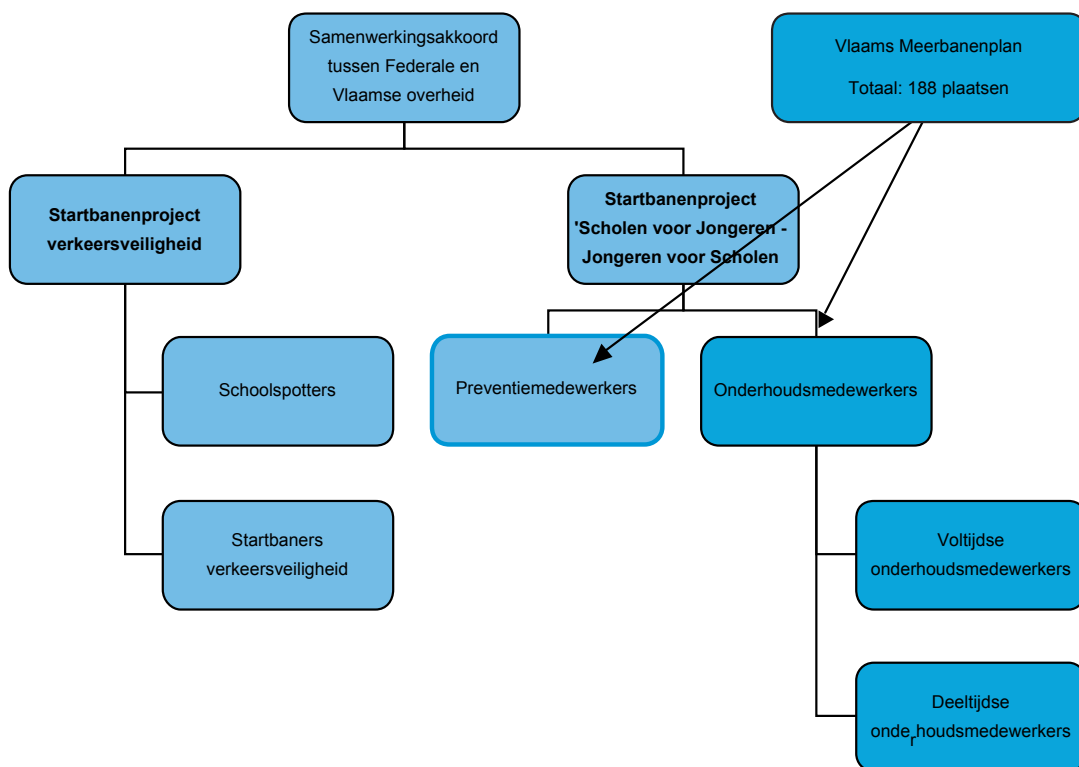
2.1. JoJo-project

De startbanenprojecten maakten in 2006 enkele veranderingen door. Zo kreeg het startbanenproject Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen naar aanleiding van het Vlaams Meerbanenplan vijf miljoen euro extra toegewezen. Daarmee creëerde de Vlaamse overheid 200 extra tewerkstellingsplaatsen. Het project werd ook inhoudelijk uitgebreid door de middelen niet meer uitsluitend te besteden aan de preventie van antisociaal gedrag in scholen, maar ook aan het onderhoud van de schoolgebouwen. Ten gevolge van die inhoudelijke verbreding ontstond het JoJo-onderhoudsproject dat over eigen criteria beschikt. Binnen het onderhoudsproject wordt er nog een onderscheid gemaakt tussen twee deelprojecten: laaggeschoolde onderhoudsmedewerkers (Onderhoud LSO) die voltijds werken en onderhoudsmedewerkers uit het DBSO (Onderhoud DBSO) die in het kader van het voltijds engagement 23 uur per week presteren in hun functie als onderhoudsmedewerker.

2.2. Schoolspottersproject

De verandering in het startbanenproject Verkeersveiligheid is uitsluitend inhoudelijk. Naar aanleiding van het geactualiseerd veiligheidsplan van De Lijn namen toenmalig minister van Mobiliteit Van Brempt en toenmalig minister van Onderwijs en Vorming Vandenbroucke in het voorjaar van 2006 het initiatief om twintig plaatsen binnen het startbanenproject Verkeersveiligheid in te vullen door schoolspotters. De schoolspotters worden ingezet in die steden en gemeenten waar het openbaar vervoer en de schoolomgeving te kampen hebben met overlast door schoolgaande jeugd. In 2006 maakte het Vlaams Ministerie van Onderwijs en Vorming binnen het startbanenproject verkeersveiligheid twintig plaatsen vrij voor het schoolspottersproject.

Figuur 1. Schematisch overzicht van de startbanenprojecten.



HOOFDSTUK 2

Scholen voor jongeren - Jongeren voor scholen



1. Inleiding

Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste cijfers weer van het startbanenproject Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen (JoJo-project). Na een korte situering van het project geven we een overzicht van het aantal toegewezen plaatsen in het JoJo-project en de kenmerken van de scholen die recht hebben op deze plaatsen. Daarna bekijken we de contracten die in 2010 en 2011 werden afgesloten in detail. Ten slotte wordt het profiel van de groep startbaners geschetst en gaan we na of het project erin slaagt om de doelgroep te bereiken.

2. Omschrijving projecten

In dit hoofdstuk geven we een korte uitleg over de functie van een preventiemedewerker, een onderhoudsmedewerker en een coach.

2.1. De preventiemedewerkers

De JoJo-preventiemedewerker vervult een brugfunctie tussen de school, de leerlingen en de ouders. Hij treedt op als laagdrempelig aanspreekpunt voor de leerlingen.

De werkgever werkt een evenwichtig takenpakket uit dat beantwoordt aan de behoeften van de school en aan de capaciteiten van de startbaner. De school houdt daarbij rekening met de beperkte verantwoordelijkheid van de startbaner. Hij treedt immers ondersteunend op ten aanzien van andere leden van het personeelsteam. De startbaner draagt bij de uitvoering van zijn taken nooit eindverantwoordelijkheid.

Het takenpakket van de preventiemedewerker moet afgestemd zijn op de totstandkoming van een positief schoolklimaat. Administratieve taken, logistieke ondersteuning en onderhoudstaken kunnen niet tot het takenpakket van de startbaner behoren. Het is wel toegestaan dat de startbaner zijn preventietaken administratief verwerkt, maar dit mag niet het overgrote deel van de arbeidstijd uitmaken.

2.2. De onderhoudsmedewerkers

De onderhoudsmedewerker werkt in één of meerdere scholen van de scholengemeenschap en is een volwaardig lid van het team.

Deze school of scholen zijn verantwoordelijk voor de uitwerking van een takenpakket in functie van de noden van de scholengemeenschap en het profiel van de startbaner. Tot het takenpakket van een onderhoudsmedewerker kunnen volgende klussen behoren: herstellingen, groenonderhoud, schilderwerk, sorteren, klein onderhoud en sanitair, elektriciteit en verwarming. Ook periodieke taken zoals verhuizen en technische hulp verlenen bij activiteiten zijn toegestaan. Poetswerk daarentegen kan nooit tot het basispakket van de onderhoudsmedewerker behoren.

2.3. De coaches

Alle jongeren in het project 'Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen' zijn tewerkgesteld met een startbaanovereenkomst. Dat houdt onder andere in dat zij gedurende hun tewerkstellingsperiode als startbaner zo veel mogelijk bijleren en voldoende kansen krijgen om een aantal competenties te verwerven die ze in hun verdere loopbaan kunnen gebruiken.

Het is bijgevolg erg belangrijk dat iedere startbaner voldoende begeleiding en ondersteuning krijgt. Iedere werkgever moet daarom een coach aanduiden die bereid is om de JoJo-medewerker te motiveren, te waarderen en bij te sturen. Daarnaast fungeert de coach als vertrouwenspersoon bij wie de jongere steeds terecht kan. Het engagement van de coach is een essentiële voorwaarde om het startbanenproject te doen slagen.

De coach moet een personeelslid zijn van de school of scholengemeenschap. De coach last minstens één keer per maand een evaluatiemoment in waarbij het functioneren en de vooruitgang van de startbaner uitgebreid aan bod komen. De coach stimuleert de startbaner ook om opleidingen, die georganiseerd worden door de coördinatie, te volgen en polst regelmatig naar de vorderingen van de individuele opleiding van de startbaner.

De kernopdrachten van de coach:

- Een aanspreekpunt zijn voor de startbaner
- Leerlingen duidelijk maken wat de JoJo-medewerker doet op de school
- Een goed onthaal voorzien: kennismaking met collega's, takenpakket verduidelijken, afspraken communiceren, communicatiekanalen verhelderen...
- Een introductie en behandeling als volwaardig personeelslid nastreven
- Gepaste begeleiding bieden op de werkvloer: coachen, constructieve feedback geven...
- Oriëntatie, begeleiding en opvolging van de startbaner met betrekking tot opleidingen en vormingen
- Op regelmatige tijdstippen coachende gesprekken houden, waarvan een schriftelijke neerslag wordt bijgehouden
- Een draagvlak creëren voor het project in de school
- Een evaluatie opmaken van elke startbaner van wie de overeenkomst geëindigd is.

3. Plaatsen

Binnen het JoJo-project is er een vast aantal plaatsen. Het aantal plaatsen werd zowel voor 2010 als voor 2011 vastgelegd op 343. Tabel 1 geeft een overzicht van de verdeling van deze plaatsen over de verschillende deelprojecten.

| Soort project | Aantal plaatsen | % |
|----------------|-----------------|------------|
| Preventie | 225 | 66 |
| Onderhoud LSO | 72 | 21 |
| Onderhoud DBSO | 46 | 13 |
| Totaal | 343 | 100 |

Tabel 1. Verdeling van de plaatsen over de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011.

Scholen(gemeenschappen) die een plaats in het project willen, dienen een aanvraag tot aanstelling van een startbaner in. Als de aanvraag goedgekeurd wordt, krijgt de desbetreffende onderwijsinstelling een plaats toegewezen. Deze instelling moet dan zo snel mogelijk een startbaner

aanwerven. Eind 2011 waren alle beschikbare plaatsen toegewezen aan onderwijsinstellingen. Het project was dus volledig volzet.

3.1. Soort school

Om een plaats voor een startbaner binnen het JoJo-project toegewezen te krijgen, moeten scholen(gemeenschappen) aan enkele voorwaarden voldoen. Deze voorwaarden zijn afhankelijk van het project.

Alleen scholen voor secundair onderwijs kunnen een preventiemedewerker tewerkstellen. Een school komt daarvoor in aanmerking als ze honderd leerlingen telt en beschikt over uren-leraar in het kader van het Gelijke Onderwijskansendecreet (de zogenaamde 'GOK-uren'). BuSO-scholen met minstens 100 leerlingen die type 1 – opleidingsvorm 3 aanbieden en gelegen zijn in een centrumstad komen evenzeer in aanmerking voor het project. Ook Centra voor Deeltijds Onderwijs en Centra voor Deeltijdse Vorming kunnen een aanvraag tot aanstelling van een preventiemedewerker doen.

| Preventie | 2010 | | 2011 | |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| | Aantal | % | Aantal | % |
| School Secundair onderwijs | 190 | 84 | 197 | 87 |
| Centrum Deeltijds Onderwijs | 21 | 9 | 15 | 7 |
| Centrum Deeltijdse Vorming | 6 | 3 | 5 | 2 |
| School Buitengewoon Onderwijs | 8 | 4 | 8 | 4 |
| Totaal | 225 | 100 | 225 | 100 |

Tabel 2. Deelnemende onderwijsinstellingen aan preventieproject volgens type in 2010 en 2011.

Scholen voor voltijds gewoon secundair onderwijs beschikken over de meeste plaatsen binnen het preventieproject. In 2010 en 2011 beschikken zij respectievelijk over 84% en 87% van de plaatsen. De centra voor deeltijds onderwijs komen op de tweede plaats met 9% in 2010 en 7% in 2011, gevolgd door de scholen voor buitengewoon onderwijs met 4% (zowel 2010 als 2011). Tot slot beschikken de centra voor deeltijdse vorming over respectievelijk 3% en 2% van de plaatsen in 2010 en 2011.

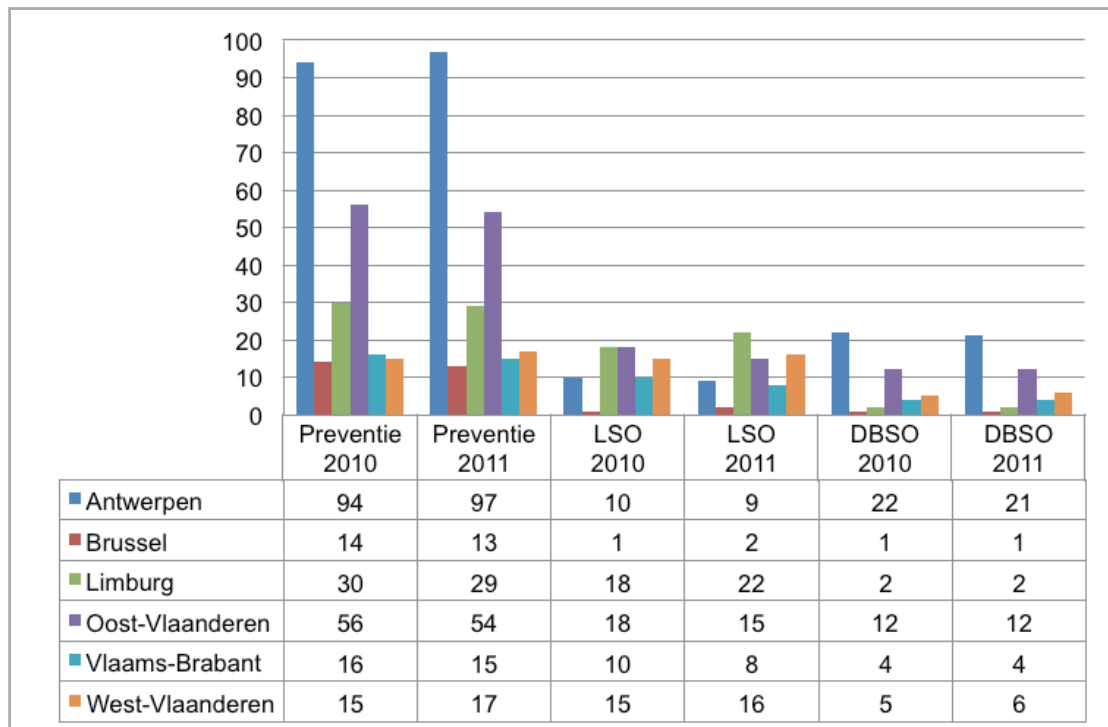
De plaatsen voor zowel voltijdse als deeltijdse onderhoudsmedewerkers worden steeds aan scholengemeenschappen toegekend. In tegenstelling tot het preventieproject kunnen scholengemeenschappen uit zowel het basisonderwijs als het secundair onderwijs een plaats in het onderhoudsproject aanvragen.

| Onderhoud | 2010 | | | | 2011 | | | |
|--|---------------|------------|----------------|------------|---------------|------------|----------------|------------|
| | Onderhoud LSO | | Onderhoud DBSO | | Onderhoud LSO | | Onderhoud DBSO | |
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| Scholengemeenschap secundair onderwijs | 27 | 38 | 28 | 61 | 30 | 42 | 28 | 61 |
| Scholengemeenschap basisonderwijs | 45 | 62 | 18 | 39 | 42 | 58 | 18 | 39 |
| Totaal | 72 | 100 | 46 | 100 | 72 | 100 | 46 | 100 |

Tabel 3. Deelnemende onderwijsinstellingen aan onderhoudsproject volgens type in 2010 en 2011.

Zowel in 2010 als in 2011 gaat iets minder dan twee derde van de plaatsen voor een voltijdse onderhoudsmedewerker naar scholengemeenschappen uit het basisonderwijs; een derde gaat naar scholengemeenschappen uit het secundair onderwijs. Bij de deeltijdse onderhoudsmedewerkers zien we het omgekeerde: bijna twee derde (61%) van de plaatsen gaat naar scholengemeenschappen van het secundair onderwijs, terwijl de scholengemeenschappen van het basisonderwijs over 39% van deze plaatsen beschikken.

3.2. Provinciale verdeling



Figuur 2. Verdeling van de plaatsen in het JoJo-project tussen en binnen de provincies in 2010 en 2011.

Figuur 2 toont dat het merendeel van de plaatsen binnen het JoJo-project toegekend is aan scholen of scholengemeenschappen uit Antwerpen. Zowel in 2010 als in 2011 beschikken zij over 37% van alle plaatsen. Oost-Vlaanderen volgt met 25% in 2010 en 24% in 2011. Limburg, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen hebben in 2010 respectievelijk een procentueel aandeel van 14%, 9% en 10%. In 2011 is dat licht gewijzigd naar 15%, 8% en 11%. Ten slotte beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zowel in 2010 als in 2011 met 5% over het minste aantal plaatsen.

Binnen de provincies verschilt de verhouding van de verschillende deelprojecten. Zo beschikken Antwerpen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over beduidend meer preventiemedewerkers. In 2010 en 2011 werken respectievelijk 75% en 76% van alle JoJo-medewerkers in Antwerpen in het preventieproject. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest loopt dat aandeel zelfs op tot 88% in 2010 en 81% in 2011. In Limburg en Vlaams-Brabant is er een vrij evenwichtige verdeling. Zo werken in Limburg 60% (2010) en 55% (2011) van alle startbaners in het preventieproject. In Vlaams-Brabant noteren we een gelijkaardig aandeel met 53% (2010) en 55% (2011). West-Vlaanderen is de enige provincie die meer onderhoudsmedewerkers tewerkstelt dan preventiemedewerkers, met respectievelijk 57% en 56% in 2010 en 2011.

3.3. Wachtlijst

In 2008 werd er binnen het JoJo-project voor het eerst gewerkt met een wachtlijst. In 2010 en 2011 bestond die wachtlijst nog steeds en bleven er nieuwe aanvragen binnenkomen. Dankzij een maandelijkse doorlichting van alle toegewezen plaatsen in het project, konden regelmatig scholen van de wachtlijst gehaald worden. Goedgekeurde plaatsen werden chronologisch van de wachtlijst gehaald. Scholen en scholengemeenschappen waarvan de plaats niet ingevuld was, werden gecontacteerd. Naar aanleiding van deze contacten beslisten een aantal scholen en scholengemeenschappen om niet langer een JoJo-medewerker in dienst te nemen en dus uit het project te stappen. De opvolging zorgde ervoor dat in 2010 26 scholen en scholengemeenschappen van de wachtlijst gehaald werden. In 2011 waren dat er 25. Aan het einde van 2011 stonden er twaalf scholen op de wachtlijst voor het preventieproject. Daarnaast wachten ook nog zeven

scholengemeenschappen op een plaats binnen het voltijdse onderhoudsproject en zes scholengemeenschappen op een plaats in het deeltijdse onderhoudsproject.

Ook in 2012 zal AgODi inspanningen doen om een goede opvolging van de toegewezen plaatsen te verzekeren.

4. Arbeidsovereenkomsten

In 2010 sloten scholen en scholengemeenschappen in totaal 630 contracten af binnen het JoJo-project. In 2011 waren dat er 643. Het aantal contracten in de verschillende deelprojecten ligt steeds hoger dan het aantal plaatsen. Contracten lopen immers niet altijd af op het einde van het jaar. Het is dus mogelijk dat een onderwijsinstelling gedurende één jaar (al dan niet aansluitend) twee verschillende arbeidsovereenkomsten heeft lopen. Daarnaast worden sommige contracten vroegtijdig stopgezet (door zowel werkgever als werknemer). Eén plaats kan dus gedurende een jaar door verschillende startbaners worden ingevuld.

Tabel 4 toont een overzicht van het aantal afgesloten contracten en het aantal jongeren dat gewerkt heeft in 2009, 2010 en 2011. Over de drie jaren heen zijn deze aantallen stabiel gebleven. We zien dat het aantal jongeren telkens minder is dan het aantal afgesloten contracten. Dat is enerzijds te verklaren doordat contracten verlengd kunnen worden, en anderzijds doordat sommige jongeren na afloop van hun contract bij de ene school naar een andere school stappen om daar een nieuw contract af te sluiten.

| Startjaar | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|---------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren |
| 2008 | 286 | ↓ | - | ↓ | - | ↓ |
| 2009 | 340 | ↓ | 286 | ↓ | 2 | ↓ |
| 2010 | - | ↓ | 344 | ↓ | 287 | ↓ |
| 2011 | - | ↓ | - | ↓ | 354 | ↓ |
| Totaal | 626 | 506 | 630 | 502 | 643 | 509 |

Tabel 4. Aantal contracten en startbaners in het JoJo-project in 2009, 2010 en 2011.

69% van de contracten werd in 2010 afgesloten met preventiemedewerkers, 20% met voltijdse onderhoudsmedewerkers en 11% in het deelproject DBSO. In 2011 constateren we gelijkaardige cijfers met respectievelijk 69%, 19% en tot slot 12%.

| Soort project | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | Aantal | % | Aantal | % | Aantal | % |
| Preventie | 433 | 69 | 436 | 69 | 446 | 69 |
| Onderhoud LSO | 124 | 20 | 124 | 20 | 122 | 19 |
| Onderhoud DBSO | 69 | 11 | 70 | 11 | 75 | 12 |
| Totaal | 626 | 100 | 630 | 100 | 643 | 100 |

Tabel 5. Aantal contracten per deelproject in 2009, 2010 en 2011.

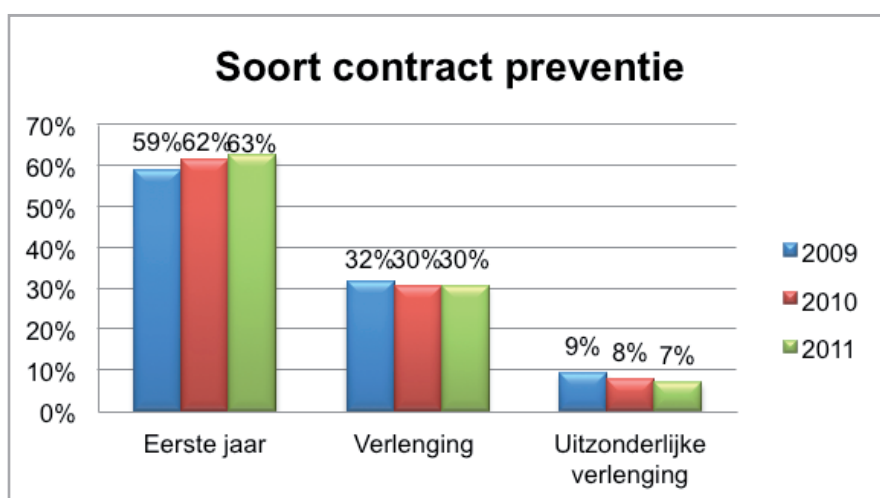
4.1. Statuut

Binnen het preventieproject en het voltijdse onderhoudsproject kunnen scholen(gemeenschappen) een aanvraag doen om een contract te verlengen. Voorwaarde voor deze verlenging is dat de jongere bezig is met een individuele opleiding of minstens de intentie heeft om in dat tweede jaar een opleiding aan te vatten. Uitzonderlijk kan een contract verlengd worden met een derde jaar. Een uitzonderlijke verlenging wordt toegekend als de jongere in het eerste jaar gestart is met een opleiding en die opleiding kan voltooien in het derde tewerkstellingsjaar. Startbaners binnen het deelproject Onderhoud DBSO kunnen geen verlenging aanvragen en werken bijgevolg maximaal één jaar voor eenzelfde werkgever.

| | Preventie | | Onderhoud LSO | | Onderhoud DBSO | |
|---------------------------|------------|------------|---------------|------------|----------------|-----------|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Eerste jaar | 269 | 279 | 94 | 83 | 70 | 75 |
| Verlenging | 133 | 136 | 29 | 38 | - | - |
| Uitzonderlijke verlenging | 34 | 31 | 1 | 1 | - | - |
| Totaal | 436 | 446 | 124 | 122 | 70 | 75 |

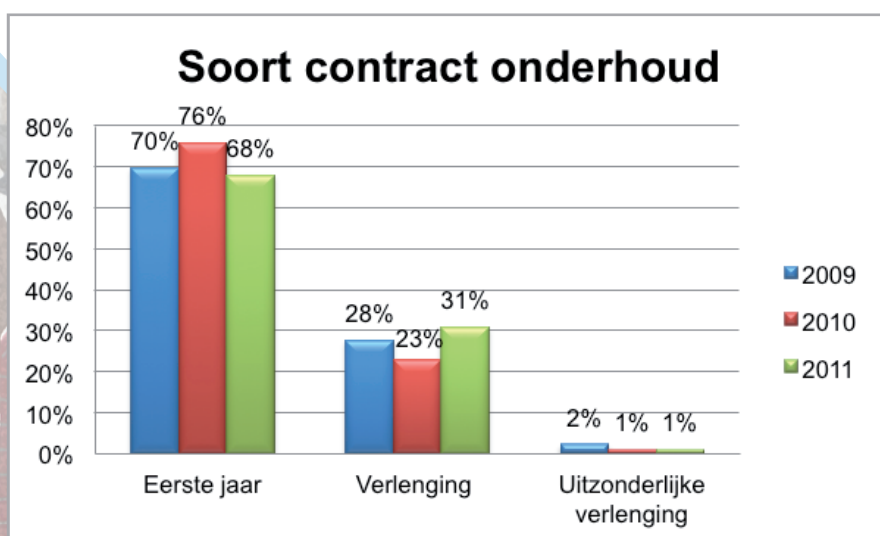
Tabel 6. Soort contracten in de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011.

Onderstaande figuur toont lichte verschuivingen in het statuut van de startbaners binnen het preventieproject. Zowel in 2010 als in 2011 werden er meer eerstejaarscontracten afgesloten dan het jaar ervoor. In 2010 was 62% van de contracten een eerstejaarscontract, in 2011 was dat 63%. De verlengingscontracten bleven stabiel, in beide jaren was 30% van de contracten een verlengingscontract. Wat betreft de uitzonderlijke verlengingen noteren we een lichte daling. In 2010 waren 8% en in 2011 7% van de contracten een uitzonderlijke verlenging. Deze startbaners werkten dus drie jaar aansluitend op eenzelfde school.



Figuur 3. Soort contracten in deelproject preventie in 2009, 2010 en 2011.

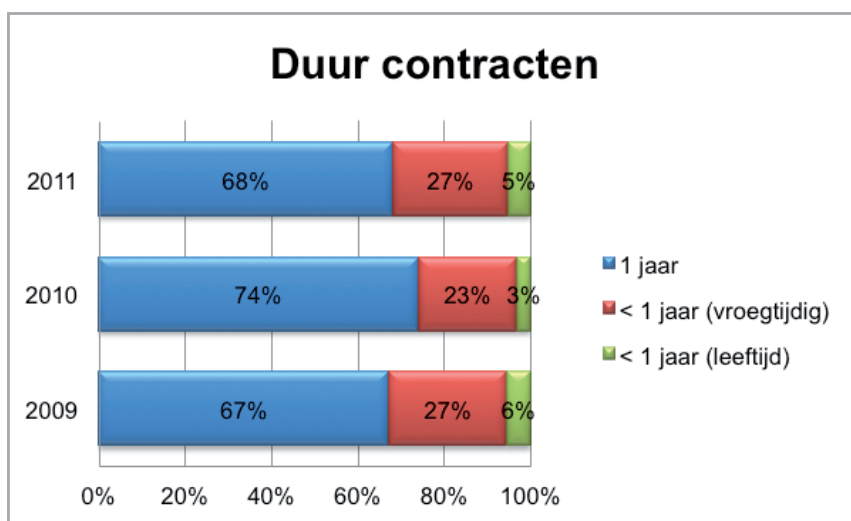
Figuur 4 toont de verhouding tussen de contracten in het deelproject onderhoud LSO. In 2010 had 76% van de startbaners een eerstejaarscontract, wat in 2011 gedaald is tot 68%. Het aantal verlengingen daarentegen stegen van 23% in 2010 tot 31% in 2011. Zowel in 2010 als in 2011 werd amper één uitzonderlijke verlenging goedgekeurd in het deelproject onderhoud LSO.



Figuur 4. Soort contracten in deelproject onderhoud in 2009, 2010 en 2011.

4.2. Duur

Binnen de startbanenprojecten wordt altijd een arbeidsovereenkomst van bepaalde duur afgesloten voor een periode van één jaar. Alleen als de startbaner 26 jaar wordt, kan de school of scholengemeenschap een kortere arbeidsovereenkomst afsluiten met de startbaner. In 2010 eindigden 339 contracten, waarvan 82 contracten minder dan een jaar liepen. Daarvan werden 11 contracten opgesteld voor minder dan een jaar omdat de jongere 26 werd. 71 contracten werden vroegtijdig verbroken. In 2011 liepen er 342 contracten ten einde. 109 contracten liepen minder dan een jaar. Van die 109 contracten waren er al 18 van bij het begin opgesteld voor minder dan een jaar omdat de jongere 26 werd. 91 contracten werden dus vroegtijdig verbroken. Figuur 5 toont de vergelijking tussen 2009, 2010 en 2011 wat betreft de duur van de contracten. In 2010 was er, in vergelijking met 2009, een daling in het aantal contracten die een looptijd hadden van minder dan een jaar. In 2011 lag dit aantal opnieuw een stuk hoger.



Figuur 5. Duur van de contracten in het JoJo-project in 2009, 2010 en 2011.

De redenen voor het vroegtijdige beëindigen van een contract zijn divers. Jongeren die minder dan drie maanden werkten, namen ontslag in de proefperiode omdat de job hen niet lag of werden ontslagen omdat ze door de werkgever niet geschikt werden bevonden. In 2010 werden er op die manier 20 contracten beëindigd. In 2011 waren dat er 30. De vroegtijdige beëindiging van de 51 (in 2010) en 61 (in 2011) andere contracten waren ontslagen wegens dringende redenen of stopzettingen met wederzijdse toestemming. Bovendien kunnen startbaners bij het vinden van een andere baan ontslag nemen op voorwaarde dat ze een opzeggingstermijn van zeven dagen respecteren.

5. Startbaners

Gedurende de werkingsjaren 2010 en 2011 werkten 712 jongeren in het startbanenproject Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen. In wat volgt schetsen we een beeld van het profiel van deze startbaners.

5.1. Herkomst en sociaal-economische achtergrond

Zoals besproken in hoofdstuk 1, richt het project zich tot laaggeschoolde jongeren. Daarbij worden jongeren van allochtone afkomst en/of met een kansarme achtergrond in het bijzonder aangemoedigd om te solliciteren binnen het project. Hieronder wordt bekeken in hoeverre we deze doelgroep bereiken.

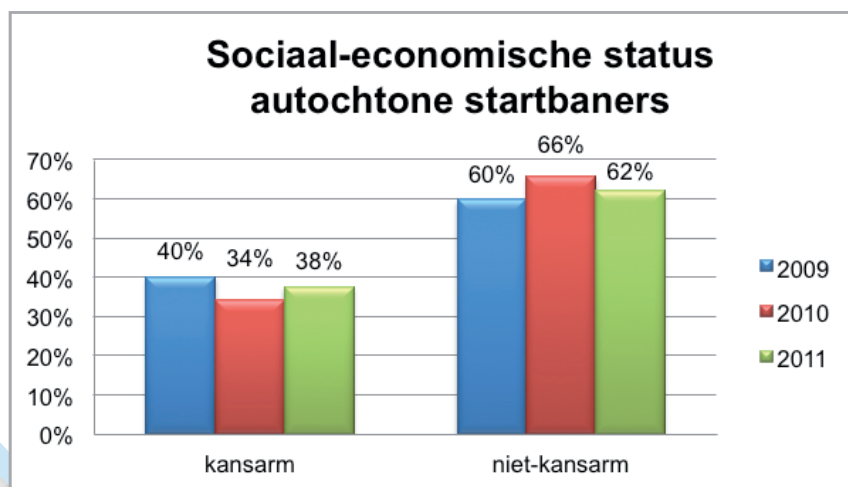
Tabel 7 toont dat 40% van de startbaners van allochtone afkomst is. De cijfers uit 2010 en 2011 zijn zeer gelijklopend.

| Soort project | Allochtone startbaners in 2010 | | Allochtone startbaners in 2011 | |
|----------------|--------------------------------|-----------|--------------------------------|-----------|
| | Aantal | % | Aantal | % |
| Preventie | 152 | 46 | 160 | 47 |
| Onderhoud LSO | 28 | 27 | 26 | 27 |
| Onderhoud DBSO | 21 | 30 | 18 | 25 |
| Totaal | 201 | 40 | 204 | 40 |

Tabel 7. Het aandeel allochtone startbaners tewerkgesteld in 2010 en 2011.

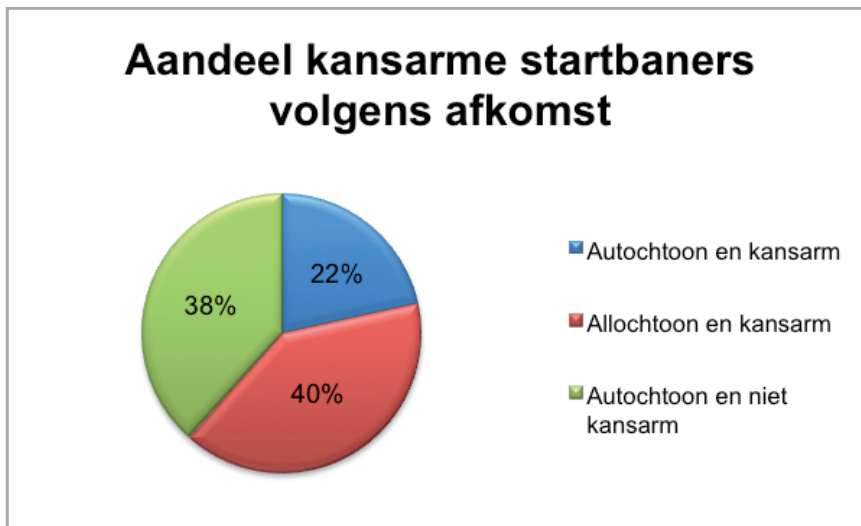
Bijna de helft van de startbaners binnen het preventieproject is van allochtone afkomst. In 2010 was dat het geval bij 46% van de preventiemedewerkers, in 2011 bij 47%. In de onderhoudsprojecten gaat het om 27% van de voltijdse onderhoudsmedewerkers in zowel 2010 als 2011. Bij de deeltijdse onderhoudsmedewerkers noteren we een lichte daling van het aantal startbaners van allochtone afkomst: in 2010 was 30% van allochtone afkomst, in 2011 lag dat aandeel op 25%.

Aangezien één van de vereisten binnen het JoJo-project is dat de startbaner laaggeschoold is, impliceert de definitie 'van allochtone afkomst' dat alle allochtone startbaners als kansarm beschouwd worden. Daarom bekijken we de sociaal-economische status van de autochtone startbaners nader in onderstaande grafiek. In 2011 waren 115 (38%) van de autochtone startbaners afkomstig uit een kansarm milieu. 190 startbaners komen niet uit een kansarm milieu (62%). Vergelijken met 2010 is er een lichte stijging van het aandeel van kansarme jongeren onder de autochtone startbaners. Toen kwam 34% van de autochtone startbaners uit een kansarm milieu.



Figuur 6. Sociaal-economische status van de autochtone startbaners binnen het JoJo-project.

Op basis van de afkomst van alle startbaners die in 2010 en in 2011 in het startbanenproject Scholen voor Jongeren – Jongeren voor Scholen werkten, zien we dat 62% allochtoon en/of kansarm is. 38% is autochtoon en komt niet uit een kansarm milieu. Uiteraard is die laatste groep wel laaggeschoold. Het project slaagt er dus in om het doelpubliek te bereiken.



Figuur 7. Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het JoJo-project.

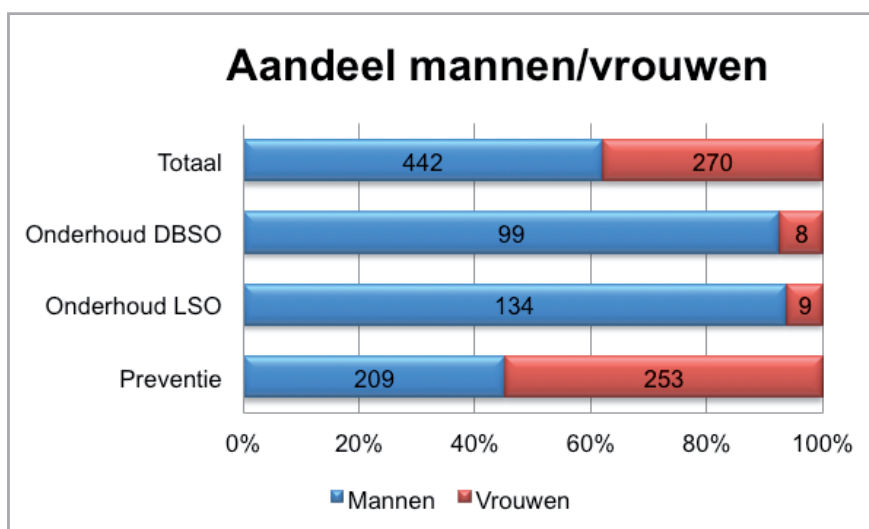
5.2. Geslacht

Tussen de deelprojecten zijn er grote verschillen wat betreft de man-vrouwverhouding. In het preventieproject is de verdeling tussen man en vrouw behoorlijk gelijk, met een iets groter aandeel voor de vrouwen. Zo waren er in 2010 179 vrouwen tewerkgesteld, in 2011 lag dat aantal op 192. Dat komt overeen met respectievelijk 54% en 56% van de volledige groep.

| Soort project | Mannen | | Vrouwen | | Totaal | |
|----------------|--------|------|---------|------|--------|------|
| | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 | 2010 | 2011 |
| Preventie | 150 | 148 | 179 | 192 | 329 | 340 |
| Onderhoud LSO | 96 | 92 | 8 | 5 | 104 | 97 |
| Onderhoud DBSO | 65 | 66 | 4 | 6 | 69 | 72 |

Tabel 8. De verhouding tussen mannen en vrouwen binnen het JoJo-project tewerkgesteld in 2010 en 2011.

In de onderhoudsprojecten werken daarentegen voornamelijk mannen. Zo zijn er binnen het voltijdse onderhoudsproject in 2010 en 2011 respectievelijk maar acht en vijf vrouwen op 104 startbaners tewerkgesteld. 92% van de startbaners binnen dit project zijn mannen. Een gelijkaardige trend zien we bij het deeltijds onderhoudsproject waar 94% van de startbaners mannelijk is.



Figuur 8. Aandeel mannen en vrouwen tewerkgesteld in de projecten in 2010 en 2011.

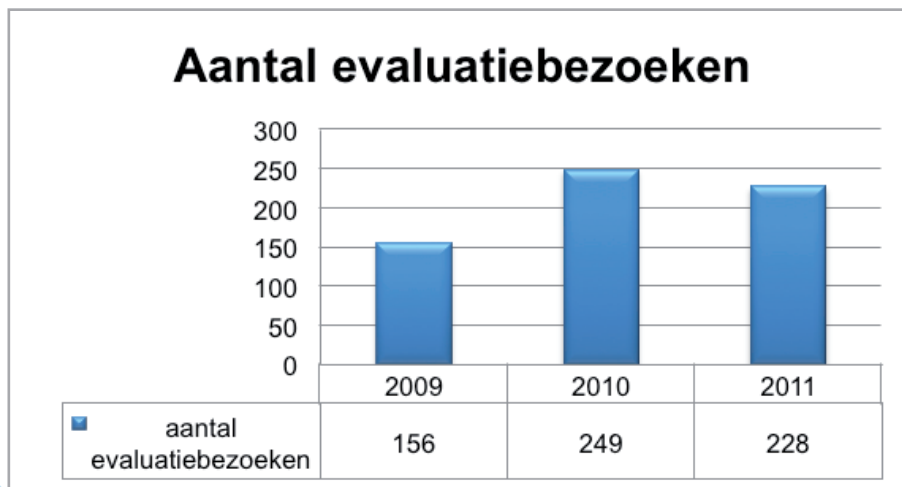
Over alle projecten heen werkten in 2010 en 2011 62% mannen en 38% vrouwen. De ondervertegenwoordiging van vrouwen binnen het JoJo-project is te wijten aan het grote aandeel van mannen binnen de onderhoudsprojecten. De invulling van het takenpakket van een onderhoudsmedewerker slaat natuurlijk meer aan bij mannelijke kandidaten.

6. Evaluatiebezoeken

Het agentschap staat in voor regelmatige bezoeken bij scholen om de tewerkstelling van de startbaners te evalueren. Daarbij worden alleen preventiemedewerkers en voltijdse onderhoudsmedewerkers bezocht. Deeltijdse onderhoudsmedewerkers worden al extra begeleid door het Centrum voor Deeltijds Onderwijs waar zij les volgen.

Deze evaluatiebezoeken zijn het ideale moment om zowel het project te evalueren als de startbaners en hun coaches te informeren. Goed geïnformeerde startbaners en coaches en goede contacten met AgODi zijn belangrijke succesfactoren voor het slagen van het project. Sinds de tweede helft van 2009 worden er dan ook zeer veel inspanningen gedaan om het aantal bezoeken te blijven verhogen. Dat resulteerde al in een lichte stijging in 2009. In 2010 en 2011 werden er heel wat meer evaluatiebezoeken afgelegd. Zo waren er in 2010 maar liefst 93 evaluatiebezoeken meer, wat een stijging van 60% betekent in vergelijking met 2009.

AgODi streeft ernaar om de frequentie van de evaluatiebezoeken in 2012 minstens even hoog te houden als in 2011.



Figuur 9. Aantal evaluatiebezoeken in 2009, 2010 en 2011.



HOOFDSTUK 3

Startbanenproject Verkeersveiligheid



1. Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op het startbanenproject Verkeersveiligheid. Binnen dit project onderscheiden we enerzijds het startbanenproject Verkeersveiligheid (VeVe-project) en anderzijds het schoolspottersproject. Net zoals bij het JoJo-project geven we een beeld van het aantal toegewezen plaatsen en de kenmerken van deze plaatsen. Daarnaast wordt dieper ingegaan op de in 2010 en 2011 afgesloten arbeidsovereenkomsten en bekijken we de kenmerken van de startbaners tewerkgesteld binnen dit project.

2. Omschrijving projecten

In dit hoofdstuk situeren we de functie van een startbaner verkeersveiligheid, een schoolspotter en een coach.

2.1. Startbaner Verkeersveiligheid

De hoofdtaak van de startbaner Verkeersveiligheid bestaat uit het creëren van een verkeersveilige schoolomgeving en het veiliger maken van het school-woonverkeer. Daarbij is het belangrijk dat de startbaner zo veel mogelijk in de omgeving van de school aan het werk is. Het VeVe-project probeert op die manier een samenwerking tot stand te brengen tussen scholen en gemeenten om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen te verbeteren.

Bij het uitwerken van het takenpakket dient de werkgever rekening te houden met de lokale situatie en het profiel van de kandidaat-jongere.

2.2. Schoolspotters

De schoolspotters dragen bij tot een groter veiligheidsgevoel op het openbaar vervoer op het moment dat de schoolgaande jeugd er gebruik van maakt. Vanuit dat opzicht is het belangrijk dat de startbaners zo veel mogelijk in de schoolomgeving aan het werk zijn.

De werkgevers beslissen zelf welke taken de startbaner uitvoert en moeten daarbij rekening houden met de lokale situatie en het profiel van de kandidaat-jongere. De schoolspotters hebben een preventieve en sensibiliserende opdracht op het gebied van gebruik van het openbaar vervoer door jongeren op het traject van en naar de school. Daarnaast kunnen schoolspotters systematisch meewerken aan sensibiliseringscampagnes over de gebruiksmogelijkheden van het openbaar vervoer. Doordat de schoolspotters zich dagelijks tussen de jongeren bewegen, zijn ze goed geplaatst om situaties van overlast te beschrijven en de directe oorzaken ervan te ontdekken en te rapporteren.

2.3. Coaches

Het is de bedoeling dat de jongeren gedurende de tewerkstellingsperiode zo veel mogelijk bijleren en dat ze voldoende kansen krijgen om een aantal competenties op te bouwen die ze in hun verdere loopbaan kunnen gebruiken. Daarom is het van belang dat de jongeren voldoende begeleiding en ondersteuning krijgen. Iedere werkgever moet daarvoor een coach aanduiden. Enerzijds is de coach iemand die de jongere kan begeleiden en sturen tijdens de uitvoering van het takenpakket en die ook bereid is de jongere te motiveren en te waarderen. Het is eigenlijk een vertrouwenspersoon bij wie de startbaner steeds terecht kan met vragen. Anderzijds zal de coach de startbaner ook vertrouwd maken met enkele basisbeginselen omtrent verkeersveiligheid en zal hij daartoe de nodige opleiding en vorming op de werkvloer voorzien.

Binnen de steden en gemeenten maakt de coach meestal deel uit van de mobiliteitsdienst, de preventiedienst of de lokale politie.

3. Plaatsen

Binnen het startbanenproject Verkeersveiligheid zijn er een vast aantal plaatsen toegekend. Het aantal toegekende plaatsen daalde in 2010 naar 75 plaatsen ten opzichte van 77 in 2009. Die daling is te verklaren doordat twee gemeenten hun plaats in het startbanenproject Verkeersveiligheid weer afstonden. Om het beschikbare budget optimaal te benutten werden tien extra plaatsen toegekend aan gemeenten die daarvoor in aanmerking komen. Binnen het schoolspottersproject waren er zowel in 2010 als in 2011 20 plaatsen toegekend.

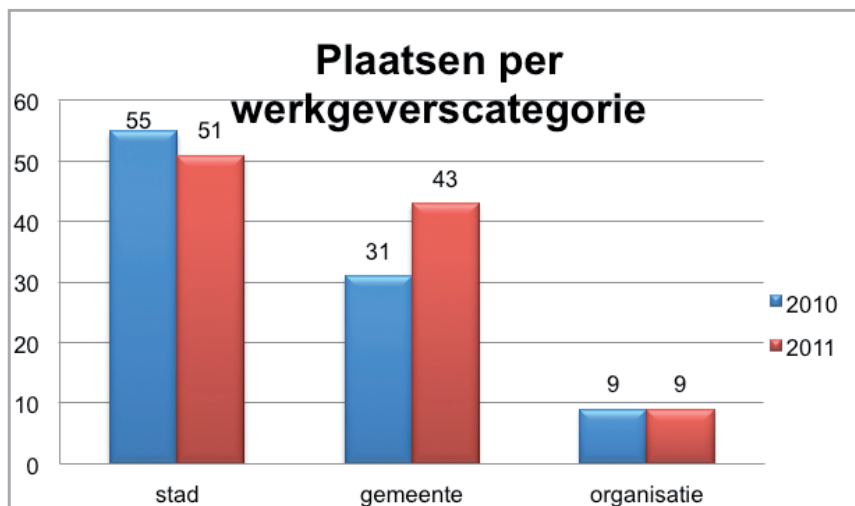
| Soort project | 2010 | | 2011 | |
|--------------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| | Aantal plaatsen | % | Aantal plaatsen | % |
| Verkeersveiligheid | 75 | 79 | 85 | 81 |
| Schoolspotters | 20 | 21 | 20 | 19 |
| Totaal | 95 | 100 | 105 | 100 |

Tabel 9. Verdeling van de plaatsen over de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011.

Gemeenten, steden of verkeersorganisaties die geïnteresseerd zijn in een plaats in het project, dienen een aanvraag tot aanstelling van een startbaner in. Als de aanvraag goedgekeurd wordt, krijgt de desbetreffende aanvrager een plaats toegewezen. De werkgever moet dan zo snel mogelijk een startbaner aanwerven. Eind 2011 waren er 83 plaatsen toegekend aan gemeenten, steden en verkeersorganisaties in het VeVe-project en 20 plaatsen in het schoolspottersproject. Alle beschikbare plaatsen waren volledig volzet op uitzondering van twee plaatsen, die op het einde van het jaar werden afgestaan. Deze twee plaatsen zullen in 2012 opnieuw worden ingevuld.

3.1. Soort werkgever

De startbaners Verkeersveiligheid en schoolspotters worden tewerkgesteld in steden, gemeenten of organisaties die werken rond verkeersveiligheid. Figuur 10 toont het aantal plaatsen per werkgeverscategorie. In 2010 werden 55 plaatsen toegewezen aan steden, 31 plaatsen aan gemeenten en negen aan verkeersorganisaties. Door de toekenning van extra plaatsen in 2011 is er een verschuiving van het aantal tewerkstellingsplaatsen per werkgeverscategorie. Zo werden 51 plaatsen toegekend aan steden, 43 plaatsen aan gemeenten en het aantal plaatsen van de verkeersveiligheidsorganisaties bleef gelijk ten aanzien van 2010.

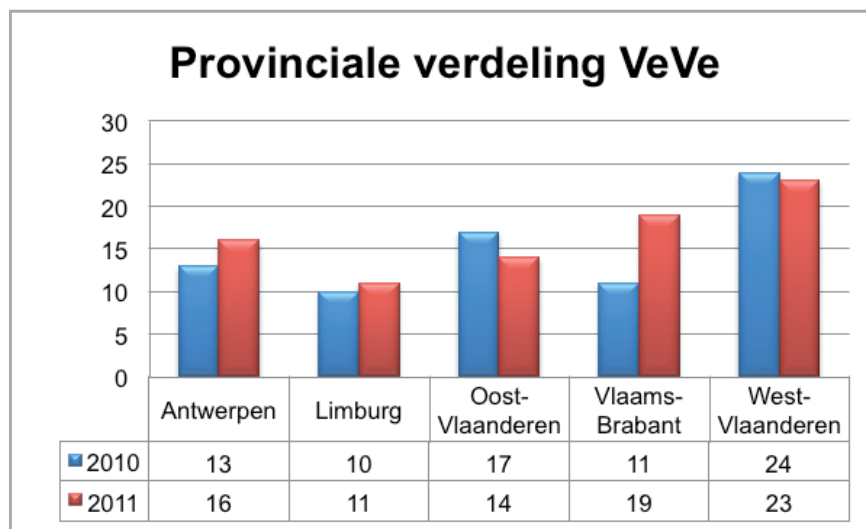


Figuur 10. Startbanenproject Verkeersveiligheid: aantal plaatsen per soort werkgever in 2010 en 2011.

De twintig plaatsen binnen het schoolspottersproject werden toegewezen aan zes steden en twee gemeenten.

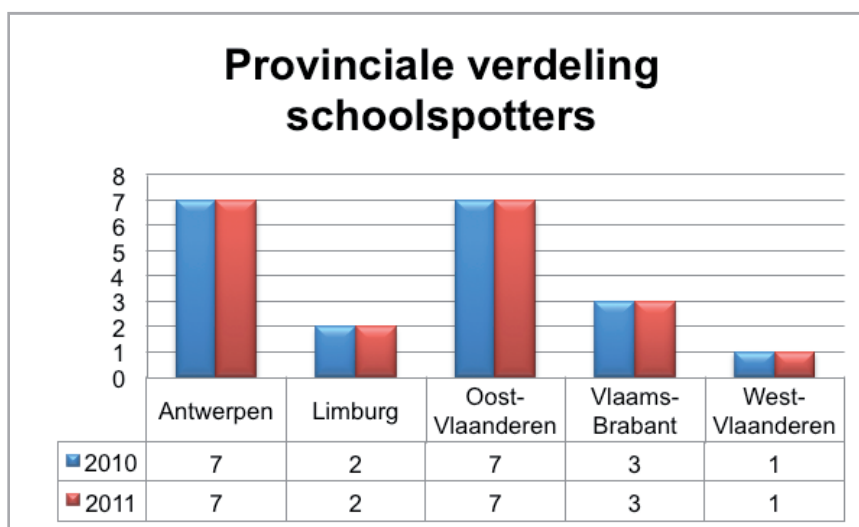
3.2. Provinciale verdeling

De provinciale verdeling van de plaatsen binnen het startbanenproject Verkeersveiligheid wordt weergegeven in figuur 11. West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen beschikken in 2010 over het grootste aandeel, met respectievelijk 32% en 23% van de plaatsen. Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg hebben respectievelijk een procentueel aandeel van 17%, 15% en 13%. In 2011 nemen West-Vlaanderen met 28% en Vlaams-Brabant met 23% meeste plaatsen in. Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Limburg volgen met een respectievelijk procentueel aandeel van 19%, 17% en 13%.



Figuur 11. Startbanenproject Verkeersveiligheid: provinciale verdeling van het aantal toegekende plaatsen 2010 en 2011.

Figuur 12 toont de provinciale verdeling in het schoolspottersproject. De cijfers zijn in 2010 en 2011 gelijk gebleven. Zo beschikken Antwerpen en Oost-Vlaanderen elk over zeven van de 20 startbaners. Vlaams-Brabant heeft drie plaatsen in het schoolspottersproject. Ten slotte beschikken Limburg en West-Vlaanderen over het minste aantal plaatsen met respectievelijk twee- en één plaatsen.



Figuur 12. Schoolspottersproject: provinciale verdeling van het aantal toegekende plaatsen 2010 en 2011.

4. Arbeidsovereenkomsten

4.1. Startbanenproject Verkeersveiligheid

In 2010 waren er 115 contracten bij gemeenten, steden en organisaties in het kader van het startbanenproject Verkeersveiligheid. 57 contracten begonnen in 2009 en 58 in 2010. Er werkten in 2010 91 jongeren in het VeVe-project. In 2011 werden er 117 contracten afgesloten, waarvan er 45 contracten startten in 2010 en 72 in 2011. In totaal werkten er in 2011 95 jongeren voor het project.

Tabel 10 toont aan dat er in 2010 8% minder contracten werd afgesloten dan in 2009. In 2011 is er een lichte stijging van 1% ten aanzien van 2010. De verhouding tussen het aantal contracten en het aantal jongeren is voor beide periodes ongeveer gelijk.

| Startjaar | 2009 | | 2010 | | 2011 | |
|---------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren |
| 2008 | 57 | ↓ | - | ↓ | - | ↓ |
| 2009 | 68 | ↓ | 57 | ↓ | - | ↓ |
| 2010 | - | ↓ | 58 | ↓ | 45 | ↓ |
| 2011 | - | ↓ | - | ↓ | 72 | ↓ |
| Totaal | 125 | 97 | 115 | 91 | 117 | 95 |

Tabel 10. Startbanenproject Verkeersveiligheid: overzicht van aantal contracten en startbaners in 2009, 2010 en 2011.

4.2. Schoolspottersproject

In het schoolspottersproject werden in 2010 25 verschillende jongeren tewerkgesteld en werden er 32 contracten afgesloten. De ene helft van het totale aantal contracten begon al in 2009, de andere helft werd opgestart in 2010. In 2011 waren er 35 contracten bij steden en gemeenten in het kader van het schoolspottersproject. Vijftien contracten begonnen in 2010 en 20 in 2011.

| Startjaar | Gewerkt in 2009 | | Gewerkt in 2010 | | Gewerkt in 2011 | |
|---------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren | Aantal contracten | Aantal jongeren |
| 2008 | 15 | ↓ | - | ↓ | - | ↓ |
| 2009 | 19 | ↓ | 16 | ↓ | - | ↓ |
| 2010 | - | ↓ | 16 | ↓ | 15 | ↓ |
| 2011 | - | ↓ | - | ↓ | 20 | ↓ |
| Totaal | 34 | 28 | 32 | 25 | 35 | 31 |

Tabel 11. Schoolspottersproject: overzicht van aantal contracten en startbaners in 2009, 2010 en 2011.

Het aantal arbeidsovereenkomsten ligt bij beide projecten steeds hoger dan het aantal toegekende plaatsen. Contracten lopen immers niet altijd af op het einde van het jaar. Contracten kunnen zowel bij het VeVe-project als bij het schoolspottersproject verlengd worden met een tweede jaar en/of een derde jaar (=uitzonderlijke verlenging). Daarnaast worden sommige contracten vroegtijdig stopgezet, dat kan zowel door de werkgever als de werknemer. Eén tewerkstellingsplaats kan dus gedurende een jaar door verschillende startbaners worden ingevuld.

In 2010 is bij beide projecten een daling vast te stellen in enerzijds het aantal contracten dat werd afgesloten en anderzijds het aantal jongeren dat tewerkgesteld werd. Vooral bij het startbanenproject Verkeersveiligheid is die daling relatief groot. Naast de goede opvolging omtrent de invulling van de toegekende plaatsen heeft AgODi een bevraging georganiseerd om die daling te verklaren.

In die bevraging gaven werkgevers aan dat plaatsen vaak gedurende een bepaalde periode niet worden ingevuld omdat ze geen geschikte kandidaat vinden. Daardoor moeten ze de vacature verscheidene keren openstellen. Daarnaast is het draagvlak voor het project binnen gemeenten, steden en organisaties bepalend voor het al dan niet invullen van de toegekende plaatsen. Het creëren van een goed werkend draagvlak wordt bepaald door de middelen die door een werkgever worden vrijgemaakt om de startbaner te ondersteunen en hem acties te laten ondernemen. Ook de mate waarin het project een meerwaarde vormt voor een werkgever, zijn externe partners en de coach speelt een belangrijke rol. Negatieve ervaringen met vorige startbaners zijn daarbij zeer bepalend. Het project probeert daarop in te spelen met een aantal ondersteuningsmogelijkheden.

Zo moet elke werkgever een coach aanstellen die de startbaner begeleidt. Die begeleiding is een belangrijke succesfactor voor het slagen van het project. Om in te spelen op de relatie van de startbaner en de coach is er vanuit het agentschap in 2011 een nieuwe invulling gegeven aan de introductiecurssussen voor zowel de startbaners als de coaches. Een betere kennis van het project en de daarmee verbonden mogelijkheden zullen ervoor zorgen dat ook in de praktijk de meerwaarde nog zichtbaarder wordt. Naast het aanbieden van een sterk vormingsaanbod, proberen we de plaatsen nog steeds zo goed mogelijk op te volgen bij nieuwe aanwervingen en (uitzonderlijke) verlengingen. Aanvullend werden in 2011 extra plaatsen toegekend aan steden, gemeenten en verkeersorganisaties die daarvoor in aanmerking komen.

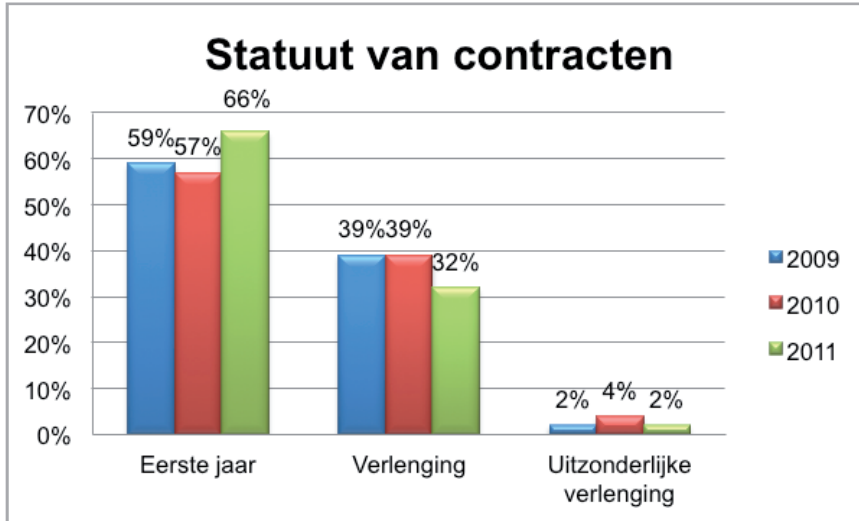
Eind juni 2011 kregen tien steden, gemeenten en verkeersorganisaties een plaats voor een startbaner Verkeersveiligheid toegewezen. Op dat moment werd er voor de eerste keer ook een wachtlijst opgesteld voor het VeVe-project met 18 gemeenten en steden. Dankzij een maandelijkse doorlichting van alle toegewezen plaatsen in het project, konden regelmatig gemeenten en steden van de wachtlijst gehaald worden. Gemeenten, steden en verkeersorganisaties waarvan de plaats niet ingevuld was, werden gecontacteerd. Naar aanleiding van deze contacten beslistten een aantal werkgevers om niet langer een startbaner Verkeersveiligheid in dienst te nemen en dus uit het project te stappen. Deze opvolging zorgde ervoor dat in 2011 dertien gemeenten en steden van de wachtlijst gehaald werden.

Ook in 2012 zal AgODi inspanningen doen om een goede opvolging van de toegewezen plaatsen van het startbanenproject Verkeersveiligheid te verzekeren.

4.3. Statuut van de contracten

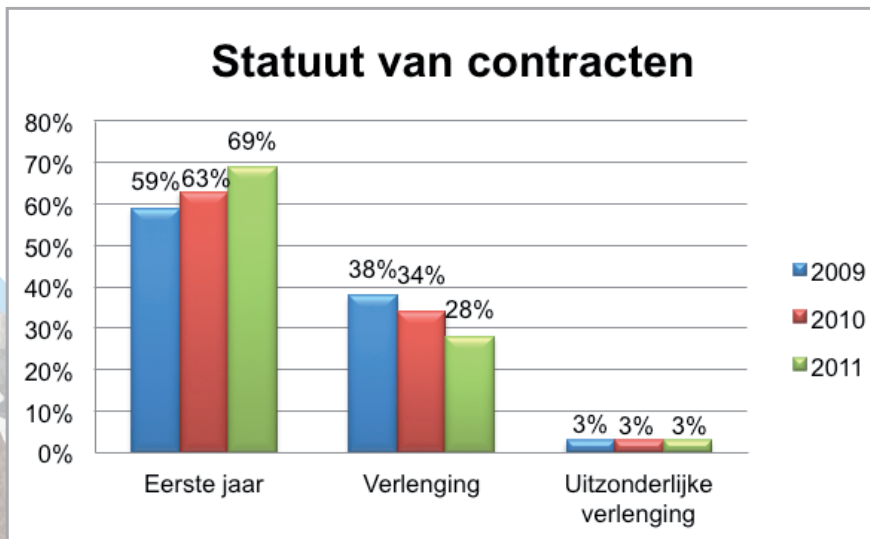
Om een verlengingscontract te verkrijgen in het kader van het project, moeten gemeenten, steden en organisaties een aanvraag indienen om het contract van de startbaner te verlengen. Voorwaarde voor die verlenging is dat de jongere een individuele opleiding volgt of minstens de intentie heeft om in het tweede jaar een opleiding te beginnen. Uitzonderlijk kan een contract verlengd worden met een derde jaar. Dat is alleen mogelijk als de startbaner in het eerste jaar gestart is met een opleiding en een derde jaar nodig heeft om deze opleiding af te ronden.

Figuur 13 geeft de verdeling van de arbeidsovereenkomsten in het kader van het VeVe-project weer. Er liepen in 2010 115 arbeidsovereenkomsten. Daarvan waren er 66 nieuwe contracten, 45 verlengingscontracten en 4 uitzonderlijke verlengingen. In 2011 werden 117 contracten afgesloten. In vergelijking met de voorbije twee jaar zien we een stijging van het aantal eerstejaarscontracten (77) en een blijvende daling van de verlengingscontracten (38). In 2011 zijn er, net als in 2009, 2 uitzonderlijke verlengingen afgesloten.



Figuur 13. Startbanenproject Verkeersveiligheid: statuut van de contracten van startbaners in 2009, 2010 en 2011.

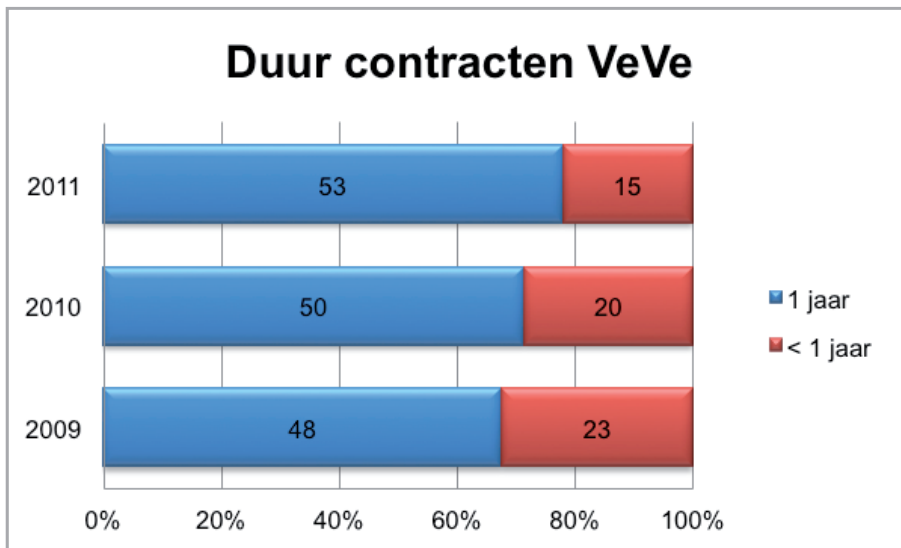
Bij de schoolspotters werden in 2011 35 contracten afgesloten. Bij 24 van deze contracten ging het om een eerstejaarscontract. Tien keer ging het om een verlengingscontract en één keer om een uitzonderlijk verlengingscontract. Hierbij is er een verschuiving van het aantal eerstejaarscontracten en verlengingscontracten ten aanzien van 2010. Toen werden in totaal 32 contracten afgesloten. Er waren twintig nieuwe contracten, elf van de contracten hadden betrekking op een verlenging en één contract was een uitzonderlijke verlenging.



Figuur 14. Schoolspottersproject: statuut van de contracten van startbaners in 2009, 2010 en 2011.

4.4. Duur

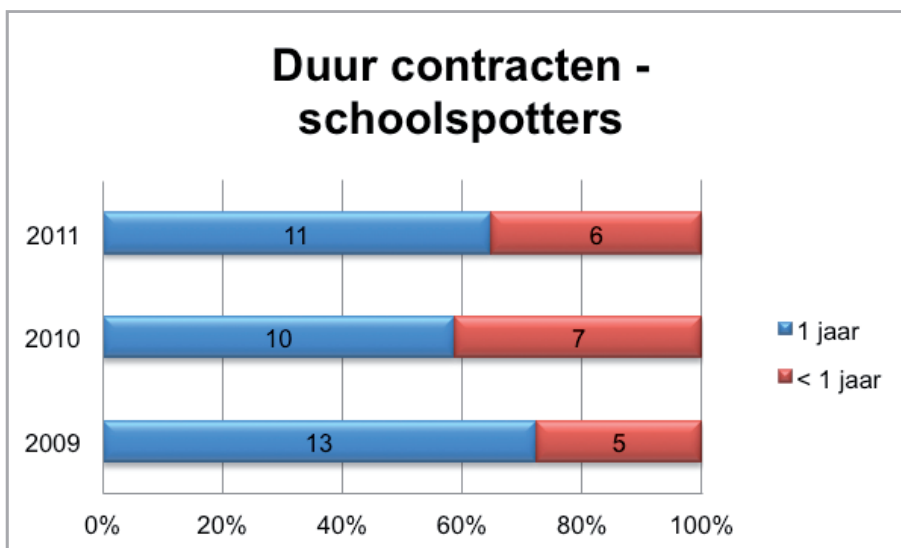
In 2011 liepen er 71 contracten van startbaners Verkeersveiligheid af. 23 contracten werden vroegtijdig beëindigd, waarvan vijf contracten voor minder dan een jaar omdat de startbaner 26 jaar werd en zes contracten eindigden in de proeftijd. In 2010 eindigden 70 contracten, waarvan er 20 contracten stopten voor het einde van het tewerkstellingsjaar. Ten aanzien van 2009 is het aandeel vroegtijdig opgezegde contracten in 2010 en 2011 gedaald. Figuur 15 geeft de duur van de contracten grafisch weer.



Figuur 15. Startbanenproject Verkeersveiligheid: duur van de contracten in 2009, 2010 en 2011.

In het schoolspottersproject liepen er 17 contracten af in 2011. Zes contracten werden voor het einde van het jaar stopgezet. In 2010 werden ook 17 contracten beëindigd. Zeven contracten daarvan werden vroegtijdig stopgezet. Vergelijken met 2009 werden in 2010 en 2011 iets meer contracten vroegtijdig opgezegd. Vijf van de 18 contracten werden in 2009 vroegtijdig beëindigd (zie figuur 16).

Net zoals in het JoJo-project zijn er verschillende redenen voor de stopzetting van een contract. In de proefperiode kunnen zowel werkgever als startbaner het contract opzeggen als ze niet tevreden zijn. Buiten de proefperiode is een beëindiging alleen mogelijk met wederzijds akkoord, als de startbaner ander werk vindt of bij dringende redenen.



Figuur 16. Schoolspottersproject: duur van de contracten in 2009, 2010 en 2011.

5. Startbaners

5.1. Herkomst en sociaal-economische achtergrond

Startbanenproject Verkeersveiligheid

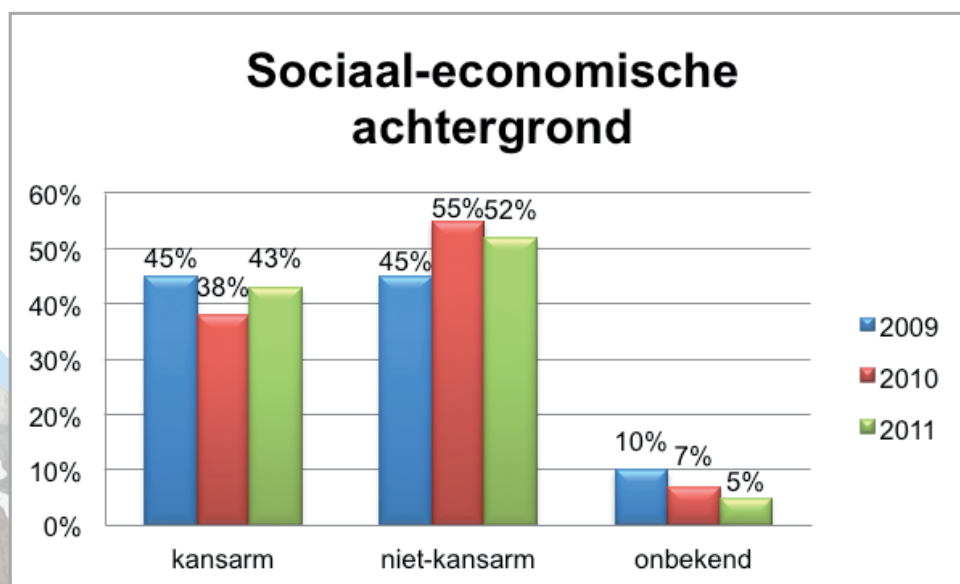
In het startbanenproject Verkeersveiligheid vertegenwoordigen de allochtone jongeren maar een klein aandeel van de jongeren. Het contrast met het project Scholen voor Jongeren – Jongeren voor Scholen is groot. In 2010 waren er 11% allochtone jongeren in het VeVe-project tewerkgesteld, een lichte daling tegenover het vorige jaar. In 2011 is er een lichte stijging naar 15% allochtone jongeren.

| Werkjaar | Aantal startbaners van allochtone afkomst | Totaal aantal startbaners | % |
|----------|---|---------------------------|----|
| 2009 | 13 | 97 | 13 |
| 2010 | 10 | 91 | 11 |
| 2011 | 14 | 95 | 15 |

Tabel 12. Startbanenproject verkeersveiligheid: aantal allochtone startbaners in 2009 en 2010.

De tien allochtone jongeren in 2010 en de veertien jongeren in 2011 waren allemaal kansarm. Zoals we al in hoofdstuk 1 definieerden, worden laaggeschoolde, allochtone jongeren sowieso beschouwd als kansarm.

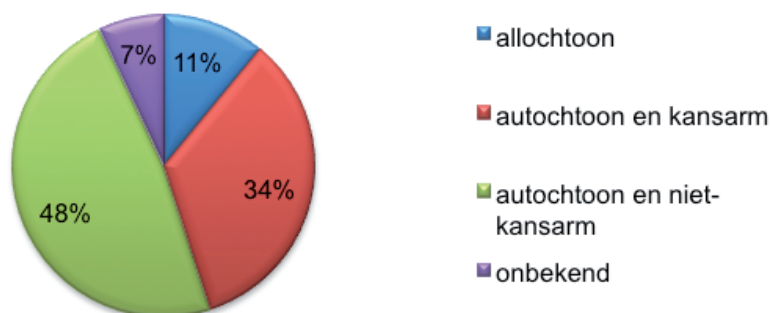
Zowel in 2011 als in 2010 werden 81 autochtone jongeren tewerkgesteld. In 2010 waren 31 autochtone jongeren kansarm en 44 niet-kansarm. Voor 6 jongeren beschikken we niet over deze gegevens. Ten aanzien van 2010 is er in 2011 een stijging vast te stellen van het aantal kansarmen. Voor vier jongeren beschikken we in 2011 niet over deze gegevens. In figuur 17 wordt dit grafisch weergegeven.



Figuur 17. Startbanenproject Verkeersveiligheid: sociaal-economische achtergrond van de autochtone startbaners.

Figuur 18 geeft het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in 2010 weer. 11% van de startbaners in het project Verkeersveiligheid is allochtoon. Tot de doelgroep autochtoon en kansarm behoort 34% van de tewerkgestelde jongeren. 48% is autochtoon en komt niet uit een kansarm milieu. Over 7% van de startbaners beschikken we over onvoldoende gegevens.

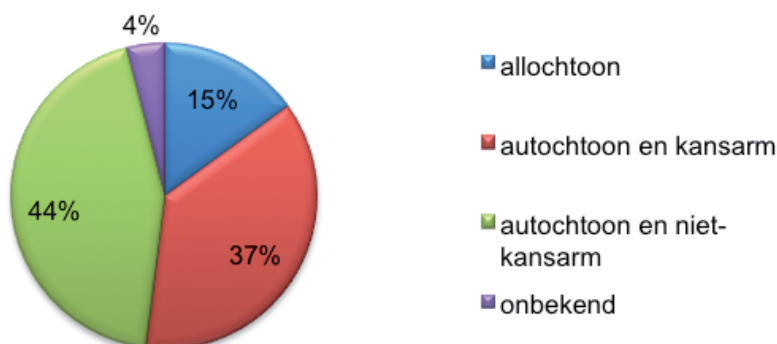
Aandeel kansarme startbaners volgens afkomst 2010



Figuur 18. Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het VeVe-project in 2010.

Figuur 19 schetst het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in 2011. 15% van de startbaners Verkeersveiligheid tot doelgroep van de allochtonen. 37% behoort tot de groep autochtonen en niet-kansarmen. Het aandeel autochtone en niet-kansarme startbaners bedraagt 44%. Voor 4% van de startbaners beschikken we over onvoldoende gegevens.

Aandeel kansarme startbaners volgens afkomst 2011



Figuur 19. Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het VeVe-project in 2011.

Schoolspottersproject

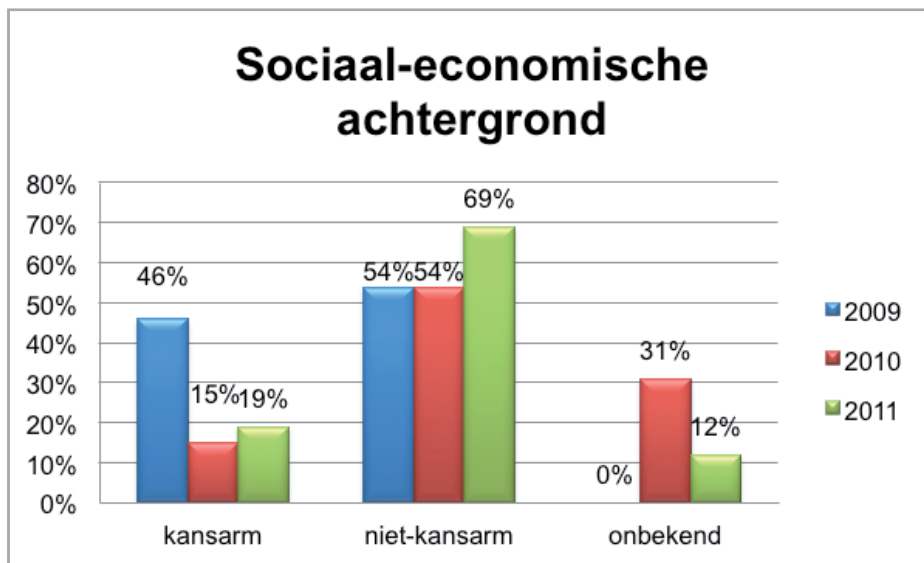
Tabel 13 geeft het aantal startbaners van allochtone afkomst voor de werkingsjaren 2009, 2010 en 2011 weer. In het schoolspottersproject werden in 2010 25 jongeren tewerkgesteld. Van vier jongeren zijn geen gegevens over hun herkomst gekend. Van de overige 21 schoolspotters waren er twaalf van allochtone afkomst en negen van autochtone afkomst. In 2011 werkten 31 startbaners in het project als schoolspotter. Van hen behoorden vijftien jongeren tot de allochtone doelgroep en er waren zestien autochtonen.

| Werkjaar | Aantal startbaners van allochtone afkomst | Totaal aantal startbaners | % |
|----------|---|---------------------------|----|
| 2009 | 9 | 28 | 41 |
| 2010 | 12 | 25 | 48 |
| 2011 | 15 | 31 | 48 |

Tabel 13. Schoolspotters: aantal allochtone startbaners in 2009, 2010 en 2011.

Net zoals bij de andere projecten worden alle allochtone schoolspotters als kansarm beschouwd.

In 2011 hadden 11 van de 16 autochtone schoolspotters geen kansarme achtergrond. Dat is een stijging in vergelijking met 2010. Toen kwamen van de negen autochtone schoolspotters over wie we gegevens hebben twee jongeren uit een kansarm milieu. Zeven jongeren komen niet uit een kansarm milieu. In 2009 was 46% van de autochtone schoolspotters kansarm, 54% had geen kansarme achtergrond.

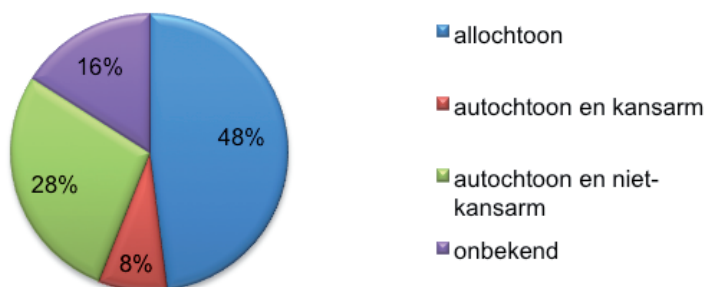


Figuur 20. Schoolspotters: sociaal-economische achtergrond van de autochtone startbaners in 2009, 2010 en 2011.

In het schoolspottersproject in 2010 was 48% van de startbaners allochtoon en 8% van de jongeren behoorde tot de autochtone en kansarme doelgroep (figuur 21). 28% was autochtoon en kwam niet uit een kansarm milieu. Bij 16% van de startbaners waren er onvoldoende gegevens beschikbaar betreffende hun sociaal-economische achtergrond. In 2011 vond een stijging van de autochtone schoolspotter zonder kansarme achtergrond (35%) plaats (figuur 22). De verdeling bij de andere doelgroepen blijft ongeveer gelijk.

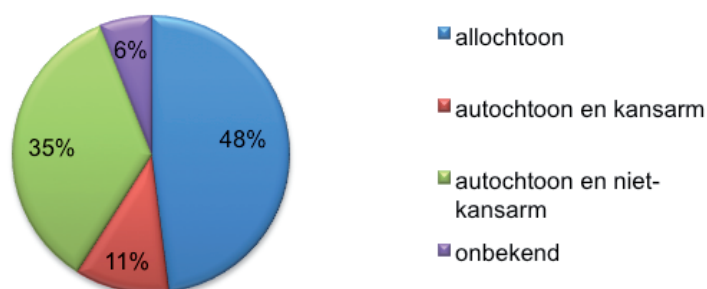


Aandeel kansarme startbaners volgens afkomst 2010



Figuur 21. Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het schoolspottersproject in 2010.

Aandeel kansarme startbaners volgens afkomst 2011



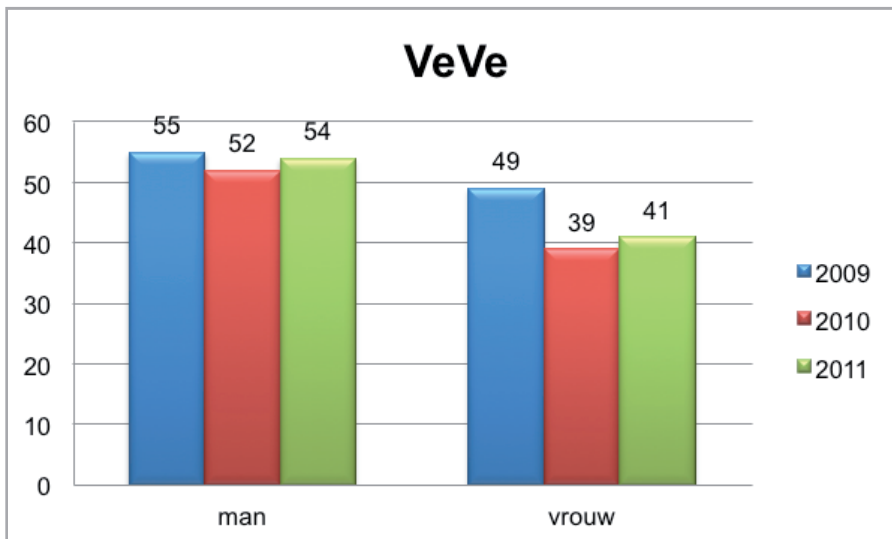
Figuur 22. Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het schoolspottersproject in 2011.

Opvallend is dat allochtone jongeren beter vertegenwoordigd zijn in het schoolspottersproject dan in het startbanenproject Verkeersveiligheid.

5.2. Geslacht

Startbanenproject Verkeersveiligheid

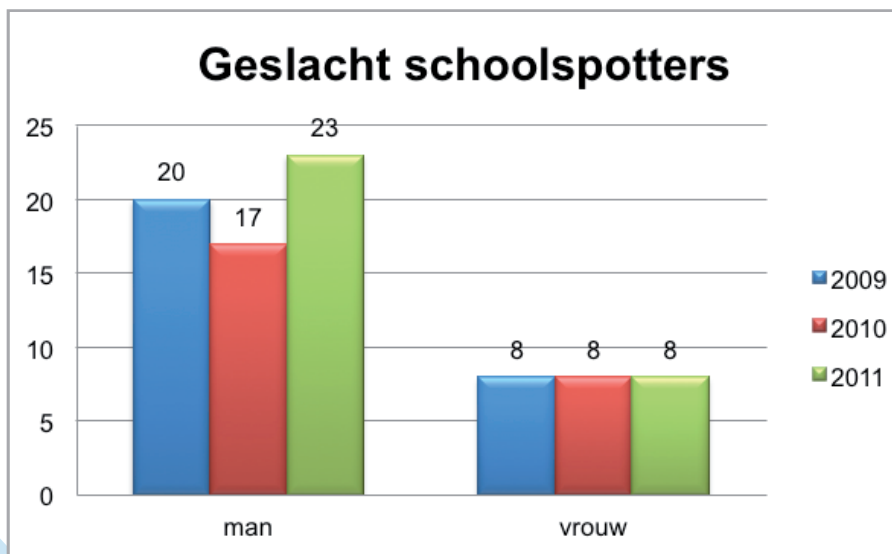
In het startbanenproject Verkeersveiligheid werkten zowel in 2011 als in 2010 57% mannen en 43% vrouwen. Er is een behoorlijk gelijke man-vrouwverhouding ten opzichte van 2009. Figuur 23 geeft dit grafisch weer.



Figuur 23. Startbanenproject Verkeersveiligheid: aantal mannen-vrouwen in 2009, 2010 en 2011.

Schoolspottersproject

In 2011 is er een stijging, ten opzichte van 2009 en 2010, van het aantal mannelijke schoolspotters (figuur 24). Er waren in 2011 74% mannelijke en 26% vrouwelijke schoolspotters. In 2009, 2010 en 2011 bleef het aantal vrouwen gelijk.



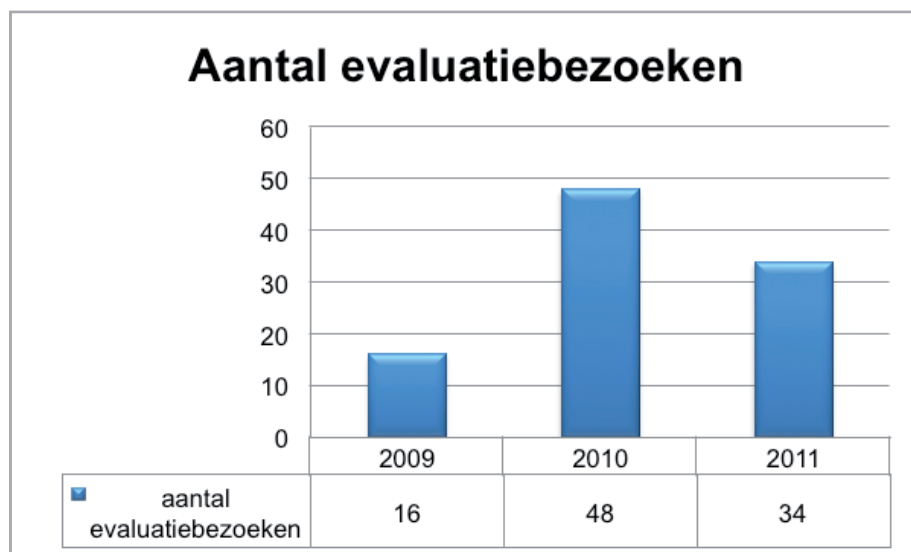
Figuur 24. Schoolspotters: verhouding mannen-vrouwen in 2009, 2010 en 2011.

Over de beide projecten heen stellen we vast dat de vrouwen ook ondervertegenwoordigd blijven in 2010 en 2011.

6. Evaluatiebezoeken

Het agentschap gaat ook bij startbaners Verkeersveiligheid langs om de tewerkstelling te evalueren. In 2009 ging het om 16 evaluatiebezoeken. Dat is 21% van het aantal plaatsen in het project Verkeersveiligheid. In 2010 werd de vooropgestelde doelstelling om meer evaluatiebezoeken af te leggen behaald. Het aantal evaluatiebezoeken steeg naar 48; dat is 50% van het aantal toegekende plaatsen. In 2011 is er een daling vast te stellen. Er werden 34 evaluatiebezoeken uitgevoerd. Er werden het afgelopen jaar wel inspanningen geleverd worden om de startbaners binnen het schoolspottersproject te bezoeken.

AgODi streeft ernaar om de frequentie van het aantal evaluatiebezoeken bij het startbanenproject Verkeersveiligheid opnieuw te verhogen in 2012.



Figuur 25: Aantal evaluatiebezoeken in 2009, 2010 en 2011.



HOOFDSTUK 4

Budgetten

1. Loon

1.1. Federaal budget

Het budget ter beschikking gesteld door de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg is vastgelegd op € 5.733.498. Met dat budget worden zowel de drie coördinatoren van de startbanenprojecten als een deel van de startbaners betaald. Concreet gaat het om alle startbaners Verkeersveiligheid en de schoolspotters en ongeveer 60% van de JoJo-preventiemedewerkers.

In 2010 en 2011 werd 84% van het beschikbare federale budget gespendeerd.

| 2010 | JoJo | VeVe | Totaal |
|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1/1 – 31/3 | 683.483,41 | 429.904,26 | 1.113.387,67 |
| 1/4 - 30/6 | 858.963,94 | 532.767,67 | 1.391.731,61 |
| 1/7 – 30/9 | 663.703,78 | 422.486,01 | 1.086.189,79 |
| 1/10 – 31/12 | 804.247,45 | 446.468,57 | 1.250.716,02 |
| Totaal | 3.010.398,58 | 1.831.626,51 | 4.842.025,09 |

Tabel 14. Uitgaven startbanenprojecten in 2010 op federaal budget.

| 2011 | JoJo | VeVe | Totaal |
|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1/1 – 31/3 | 716.998,58 | 391.372,79 | 1.108.371,37 |
| 1/4 - 30/6 | 875.266,98 | 509.067,30 | 1.384.334,28 |
| 1/7 – 30/9 | 706.620,65 | 425.357,53 | 1.131.978,18 |
| 1/10 – 31/12 | 827.863,38 | 534.651,41 | 1.362.514,79 |
| Totaal | 3.126.749,59 | 1.860.449,03 | 4.987.198,62 |

Tabel 15. Uitgaven startbanenprojecten in 2011 op federaal budget.

1.2. Vlaams budget

Het Vlaams ministerie van Onderwijs en Vorming betaalt de laaggeschoolde startbaners aan barema 229 (preventiemedewerkers, startbaners verkeersveiligheid en schoolspotters) of barema 131 (onderhoudsmedewerkers). De niet-geïndexeerde bruto jaarwedge bedraagt € 13.356,50. Na omrekening op basis van de huidige index (1/10/2011) krijgen alle startbaners maandelijks een brutowedge van € 1.720,76. De haard- en standplaatsvergoedingen bedragen eind 2011 respectievelijk € 92,75 en € 46,37. Voor het vakantiegeld geldt de regeling van het contractueel personeel binnen het gemeenschapsonderwijs. Een startbaner kost met andere woorden op jaarbasis € 25.620,20.

In het kader van het Vlaamse Meerbanenplan wordt jaarlijks 5 miljoen euro toegekend aan het JoJo-project voor de betaling van de lonen van de startbaners. Daarmee worden alle onderhoudsmedewerkers en ongeveer 40% van de preventiemedewerkers betaald. In onderstaande tabel wordt een vergelijking gemaakt met de werkingsjaren 2008 en 2009 inzake de besteding van het Vlaamse budget. De cijfers in de tabel voor 2008 en 2009 zijn uitgezonderd het vakantiegeld en de eindejaarstoelage. Voor 2010 en 2011 zijn deze bedragen wel inbegrepen.

| Vlaams budget | Voorzien | Besteed | % |
|---------------|-----------|--------------|--------|
| 2008 | 5.000.000 | 3.734.175,80 | 74,68% |
| 2009 | 5.000.000 | 3.845.030,37 | 76,90% |
| 2010 | 5.000.000 | 4.054.740,00 | 81,09% |
| 2011 | 5.000.000 | 4.251.775,17 | 85,04% |

Tabel 16. Uitgaven startbanenprojecten op Vlaams budget.

2. Vormingsbudget

2.1. Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen

In 2010 beschikte het JoJo-project over een vormingsbudget van 104.000 euro. In 2011 lag dat budget op 125.000 euro. Deze financiële middelen dienen om zowel de individuele opleidingen van de startbaners als de vormingen die door AgODi worden georganiseerd te bekostigen. In 2010 werd 95,93% van het budget gebruikt, in 2011 was dat 79,32%. Deze daling is te wijten aan het grotere beschikbare budget.

| Doel | Besteed in 2010 (euro) | Besteed in 2011 (euro) |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|
| Persoonlijke vormingen startbaners | 32.147,30 | 32.492,90 |
| Verwachte kosten voorgaand jaar | 7.649,00 | 3.320,90 |
| Collectieve vormingen | 57.774,23 | 60.458,85 |
| Kosten coördinatoren | 2.195,47 | 2.877,53 |
| Totaal | 99.766,00 | 99.150,18 |
| Resterend | 4.234,00 | 25.849,82 |
| Besteed (percentage) | 95,93% | 79,32% |

Tabel 17. Vormingsbudget voor de startbanenprojecten in 2010 en 2011.

2.2. Besteding van het budget

De startbanenprojecten trachten het vormingsbudget zo goed mogelijk te besteden door een kwaliteitsvol vormingsaanbod samen te stellen ter professionalisering van de startbaners en hun coaches. Zowel voor het JoJo-project als voor het project Verkeersveiligheid werden daarom op het einde van het voorgaande jaar vormingsplannen opgesteld voor 2010 en 2011. Op basis daarvan konden de aanbestedingen uitgeschreven worden voor de vormingen die plaatsvonden. Ook eind 2011 zijn we op die manier te werk gegaan. Er zijn opnieuw vormingsplannen opgesteld en er zijn aanbestedingen voor vormingen in 2012 uitgeschreven. Bij de organisatie van geschikte vormingen gaat AgODi op zoek naar en waakt het over een gevarieerd, kwalitatief en coherent aanbod. Bovendien organiseert het agentschap de vormingen op verschillende plaatsen in Vlaanderen. Dat zorgde ervoor dat we in 2010 78 vormingsdagen en in 2011 74 vormingsdagen organiseerden. Rekening houdend met vakanties en examenperiodes (de meeste startbaners volgen ook nog een individuele opleiding) is het niet mogelijk om het aantal vormingsdagen per kalenderjaar nog te verhogen. Naar aanleiding van het tienjarig bestaan van het startbanenproject werd in oktober 2011 een JoJo-dag georganiseerd voor de preventiemedewerkers. Maar liefst 100 startbaners schreven zich daarvoor in.

Alle coaches ontvangen bij het begin van het semester (augustus en januari) een brochure met het vormingsaanbod. Die brochure omvat een korte inhoud, de data en de locaties van de geplande vormingen. Het vormingsaanbod wordt ook gepubliceerd op de website van de startbanenprojecten (www.ond.vlaanderen.be/jojo en www.ond.vlaanderen.be/veve). In 2011 werd ook de inspanning gedaan om een inschrijvingswebsite te ontwikkelen voor de startbaners. Daardoor hebben de startbaners en de coaches nu ook de mogelijkheid om zich digitaal in te schrijven voor het vormingsaanbod van AgODi.

Het vormingsbudget dient voor een stuk ook om de individuele opleidingen van de startbaners terug te betalen. Ook in 2010 en 2011 werden de startbaners via allerlei kanalen (website, e-mail, informatiebrochure, introductie cursus, evaluatiebezoeken...) aangemoedigd om hun opleidingskosten in te dienen. Voor het JoJo-project is er een opmerkelijke stijging waarneembaar in het bedrag dat daaraan gespendeerd werd. Waar er in 2009 22.732,40 euro werd terugbetaald, liepen deze opleidingskosten in 2010 op tot 29.582,45 euro in 2010 en 27.240,10 in 2011. Er was ook telkens een stijgend aantal aanvragen ingediend. Daaruit kunnen we concluderen dat de inspanning van AgODi om de preventie- en onderhoudsmedewerkers beter te informeren resultaat heeft gekend. Voor het project Verkeersveiligheid stellen we een daling vast in het gespendeerde budget in 2010 ten aanzien van 2009. In 2011 was er een kleine stijging van het budget, ondanks een daling van het aantal vormingsaanvragen.

| Project | Jaar | Aantal aanvragen | Totale bedrag |
|--------------------|------|------------------|---------------|
| JoJo | 2009 | 115 | 24.139,40 |
| | 2010 | 138 | 29.582,45 |
| | 2011 | 142 | 27.240,10 |
| Verkeersveiligheid | 2009 | 41 | 9.340,40 |
| | 2010 | 40 | 6.258,85 |
| | 2011 | 35 | 6.937,80 |

Tabel 18. Aantal aanvragen voor terugbetalingen van en budget uitgegeven aan individuele vormingen van de startbaners in 2009, 2010 en 2011.



BESLUIT



Dit jaarrapport geeft een overzicht van de belangrijkste cijfers van de startbanenprojecten Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen en Verkeersveiligheid voor de werkingsjaren 2010 en 2011.

Door het verslag heen wordt er regelmatig een vergelijking gemaakt met het werkingsjaar 2009. Daaruit blijkt dat voor het JoJo-project de cijfers met betrekking tot de plaatsen, de arbeidsovereenkomsten en de startbaners ongeveer gelijk zijn gebleven. In dit project werden alle beschikbare plaatsen toegewezen waardoor het project ook in 2010 en 2011 volledig volzet was. Er werd met een wachtlijst gewerkt waar ook dit jaar scholen en scholengemeenschappen aan werden toegevoegd, maar door een goede opvolging van de plaatsen konden er ook enkele aanvragers van de wachtlijst gehaald worden en zodoende een plaats binnen het project verkrijgen. Het Agentschap voor Onderwijsdiensten zal ook in 2012 zorgen voor een adequaat beheer van de plaatsen binnen dit project.

Zowel in 2010 als in 2011 werden er binnen het JoJo-project veel inspanningen gedaan om zowel de coaches als de startbaners nog meer en beter te informeren en te professionaliseren. Zo ontwikkelde AgODi in 2010 een nieuwe informatiebrochure voor de preventiemedewerkers en werd er een intervisiemoment georganiseerd voor de coaches van preventiemedewerkers. Om ook de onderhoudsmedewerkers zo goed mogelijk te informeren is er in 2011 voor hen een informatiebrochure opgesteld en werden de startbaners en hun coaches uitgenodigd voor een introductie cursus.

In het project Verkeersveiligheid werd in 2010 een opmerkelijke daling vastgesteld in het aantal afgesloten arbeidsovereenkomsten en het aantal tewerkgestelde startbaners. Dat heeft uiteraard een impact op de bestedingsgraad van het loonbudget. Naar aanleiding van deze problematiek werd er een onderzoek uitgevoerd waaruit enkele actiepunten werden gegenereerd. In 2011 werd een nieuwe invulling gegeven aan de introductie cursussen voor de startbaners en hun coaches en blijft een adequaat beheer van de toegekende plaatsen van zeer groot belang. Ten slotte werden er extra plaatsen toegekend aan geïnteresseerde steden, gemeenten en organisaties. In 2012 zal de impact van deze acties worden opgevolgd.

Zoals in 2009 werd er in 2010 en 2011 opnieuw ruime aandacht besteed aan het vormingsaanbod voor startbaners en hun coaches. Er werd opnieuw gekozen voor een kwaliteitsvol en coherent collectief vormingsaanbod met als doelstelling de professionalisering en het informeren van de startbaners en de coaches. Ook deed AgODi inspanningen om de jongeren beter te informeren over individuele opleidingsmogelijkheden en de terugbetaling daarvan door het agentschap. Dat leidde vooral binnen het project Scholen voor Jongeren - Jongeren voor Scholen tot een opmerkelijke stijging in de onkosten voor deze persoonlijke vormingen.

Een actiepunt voor het werkingsjaar 2012 is het opzetten van een onderzoek om de doelstellingen van het project te evalueren. Door te peilen naar ervaringen van werkgevers en startbaners die met het project betrokken zijn of waren, willen we nagaan of het project een meerwaarde is voor de werkgevers en of dat leidt tot een betere arbeidsmarktpositie voor de startbaners. De erva-

ringen zullen worden bevestigd aan de hand van telefonische enquêtes, evaluatieformulieren en online vragenlijsten. Het onderzoeksrapport zal in de loop van 2012 gefinaliseerd worden.

De resultaten van 2010 en 2011 zijn een stimulans voor AgOD*i* om samen met de scholen, de lokale besturen en de startbaners ook in 2012 het welslagen van het project te verwezenlijken. De actiepunten die doorheen dit evaluatieverslag beschreven werden, zullen extra aandacht krijgen in het nieuwe werkingsjaar.



LIJST VAN TABELLEN



| | | |
|----------|--|----|
| Tabel 1 | Verdeling van de plaatsen over de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011. | 8 |
| Tabel 2 | Deelnemende onderwijsinstellingen aan preventieproject volgens type in 2010 en 2011. | 9 |
| Tabel 3 | Deelnemende onderwijsinstellingen aan onderhoudsproject volgens type in 2010 en 2011. | 9 |
| Tabel 4 | Aantal contracten en startbaners in het JoJo-project in 2009, 2010 en 2011. | 11 |
| Tabel 5 | Aantal contracten per deelproject in 2009, 2010 en 2011. | 11 |
| Tabel 6 | Soort contracten in de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011. | 12 |
| Tabel 7 | Het aandeel allochtone startbaners tewerkgesteld in 2010 en 2011. | 14 |
| Tabel 8 | De verhouding tussen mannen en vrouwen binnen het JoJo-project tewerkgesteld in 2010 en 2011. | 15 |
| Tabel 9 | Verdeling van de plaatsen over de verschillende deelprojecten in 2010 en 2011. | 18 |
| Tabel 10 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: overzicht van aantal contracten en startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 20 |
| Tabel 11 | Schoolspottersproject: overzicht van aantal contracten en startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 20 |
| Tabel 12 | Startbanenproject verkeersveiligheid: aantal allochtone startbaners in 2009 en 2010. | 24 |
| Tabel 13 | Schoolspotters: aantal allochtone startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 26 |
| Tabel 14 | Uitgaven startbanenprojecten in 2010 op federaal budget. | 30 |
| Tabel 15 | Uitgaven startbanenprojecten in 2011 op federaal budget. | 30 |
| Tabel 16 | Uitgaven startbanenprojecten op Vlaams budget. | 31 |
| Tabel 17 | Vormingsbudget voor de startbanenprojecten in 2010 en 2011. | 31 |
| Tabel 18 | Aantal aanvragen voor terugbetalingen van en budget uitgegeven aan individuele vormingen van de startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 32 |



LIJST VAN FIGUREN

| | | |
|-----------|--|----|
| Figuur 1 | Schematisch overzicht van de startbanenprojecten. | 6 |
| Figuur 2 | Verdeling van de plaatsen in het JoJo-project tussen en binnen de provincies in 2010 en 2011. | 10 |
| Figuur 3 | Soort contracten in deelproject preventie in 2009, 2010 en 2011. | 12 |
| Figuur 4 | Soort contracten in deelproject onderhoud in 2009, 2010 en 2011. | 12 |
| Figuur 5 | Duur van de contracten in het JoJo-project in 2009, 2010 en 2011. | 13 |
| Figuur 6 | Sociaal-economische status van de autochtone startbaners binnen het JoJo-project. | 14 |
| Figuur 7 | Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het JoJo-project. | 15 |
| Figuur 8 | Aandeel mannen en vrouwen tewerkgesteld in de projecten in 2010 en 2011. | 15 |
| Figuur 9 | Aantal evaluatiebezoeken in 2009, 2010 en 2011. | 16 |
| Figuur 10 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: aantal plaatsen per soort werkgever in 2010 en 2011. | 19 |
| Figuur 11 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: provinciale verdeling van het aantal toegekende plaatsen 2010 en 2011. | 19 |
| Figuur 12 | Schoolspottersproject: provinciale verdeling van het aantal toegekende plaatsen 2010 en 2011. | 20 |
| Figuur 13 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: statuut van de contracten van startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 22 |
| Figuur 14 | Schoolspottersproject: statuut van de contracten van startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 22 |
| Figuur 15 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: duur van de contracten in 2009, 2010 en 2011. | 23 |
| Figuur 16 | Schoolspottersproject: duur van de contracten in 2009, 2010 en 2011. | 23 |
| Figuur 17 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: sociaal-economische achtergrond van de autochtone startbaners. | 24 |
| Figuur 18 | Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het VeVe-project 2010. | 25 |
| Figuur 19 | Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het VeVe-project 2011. | 25 |
| Figuur 20 | Schoolspotters: sociaal-economische achtergrond van de autochtone startbaners in 2009, 2010 en 2011. | 26 |

| | | |
|-----------|--|----|
| Figuur 21 | Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het schoolspottersproject in 2010. | 27 |
| Figuur 22 | Het aandeel kansarme startbaners volgens afkomst in het schoolspottersproject in 2011. | 27 |
| Figuur 23 | Startbanenproject Verkeersveiligheid: aantal mannen-vrouwen in 2009, 2010 en 2011. | 28 |
| Figuur 24 | Schoolspotters: verhouding mannen-vrouwen in 2009, 2010 en 2011. | 28 |
| Figuur 25 | Aantal evaluatiebezoeken in 2009, 2010 en 2011. | 29 |

