

jaarverslag

2015





JAARVERSLAG 2015
SAM/---/---/---.---/2016.---/---


Februari 2016


ICB – Instituut voor de autoCar en de autoBus vzw

«Dobbelenberg»
Metrologielaan 8
1130 Brussel

 02/245 90 53

 02/245 91 29

 info@icb-institute.be

 www.icb-institute.be

Inhoud

Het Instituut	3
Visie en Missie: een nieuw strategisch plan	3
Kennisverzameling.....	3
Adviesverlening	4
Netwerking- en coördinatieplatform	4
Algemene Vergadering & bestuur	4
Verslag van de activiteiten.....	3
1. Kennisverzameling	3
1.1 Statistisch-economische indicatoren	3
1.1.1 Kostprijsindices ongeregeld vervoer	3
1.1.2 Conjunctuurbarometer ongeregeld vervoer	3
1.1.3 Financieel-economische analyse	3
1.1.4 Autocarstatistieken	4
1.1.5 Indicatoren geregeld vervoer.....	4
1.1.6 Opleiding	4
1.2 Juridische informatie	4
1.2.1. Sociale Gids.....	4
1.2.2. Gids voor Toegang tot het Beroep en tot de Markt	5
1.2.3. Vervaldagenkalender	5
1.2.4. Gepersonaliseerde vervaldagenkalender	5
1.2.5. Docroom.....	6
1.3 Doelgericht onderzoek.....	6
1.3.1 Studie naar de concurrentiepositie van de autocar	6
1.3.2 Werkbaar Werk	7
1.3.3 Vrije busbanen.....	7
1.3.4 Marktonderzoek autocar	7
1.3.5. Spiegelafstelplaatsen	7
1.3.6 Preventie en bescherming op het werk	8
2. Adviesverlening.....	8
2.1 Tools.....	8

2.1.1 Kostprijscalculator ongeregeld vervoer	8
2.1.2. Risicoanalyse brand	8
2.1.3. Risicoanalyse psychosociale aspecten	9
2.2 Consultancy.....	9
2.2.1 Climate Express	9
2.2.2 VICA	9
2.2.3 Verkeer en parkeren autocars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	10
2.2.4 Opleidingen vakbekwaamheid personenvervoer	10
2.2.5 Preventie en bescherming op het werk	10
2.2.6 Sociaal recht	10
2.2.7 Overheidsopdrachten	10
3. Netwerking en coördinatie	10
3.1 MORA.....	10
3.2 BIVEC	10
3.3 Commissies FBAA.....	11
3.4 Netwerk Duurzame Mobiliteit	11
3.5 Busworld.....	11
3.6 IRU	11

Visie en Missie: een nieuw strategisch plan

Het Instituut voor de autCar en de autoBus werd opgericht in 1980 opgericht als een samenwerkingsverband tussen de werkgevers, werknemers en de bevoegde overheden van de private autobus en autocarsector. De stichtende wilden het Instituut laten uitgroeien tot hét expertisecentrum van het personenvervoer over de weg in België, en op die manier ondersteuning geven aan de verschillende relevante actoren uit de sector.

Doorheen de jaren is de gewoonte ontstaan om periodiek een strategisch plan op te maken dat als leidraad kan dienen voor de activiteiten van het ICB. Naar aanleiding van de opmaak van een nieuw plan voor de periode 2015-2017 werd binnen de Raad van Bestuur de vraag geformuleerd om de plannen van de voorgaande periodes te evalueren en in één klap de volledige werking tegen het licht te houden. De onderzoekers van het ICB gingen daarop langs bij de verschillende partijen uit de sector om te polsen naar wat in het verleden goed en minder goed functioneerde en waar het in de toekomst met het ICB naar toe moet.

Er werd een verslag opgemaakt met de belangrijkste bevindingen van de rondvraag (NOTA.14). Die werden vervolgens verwerkt in een nieuw Strategisch Plan voor de periode 2015-2017 (DIV.o8). Het nieuwe plan voorzag onder andere in een herformulering van de kerntaken van het Instituut. De ultieme doelstelling van het ICB werd gedefinieerd als de promotie en ondersteuning van de autobus- en autocarsector. Ten einde die doelstelling succesvol na te streven moet het Instituut drie kerntaken vervullen, namelijk het verzamelen van kennis, het verlenen van advies en optreden als netwerking- en coördinatieplatform.

Kennisverzameling

De eerste kerntaak van het ICB bestaat erin om kennis te verzamelen en te produceren over de sector, en dit op drie domeinen.

- (1) **statistisch-economische indicatoren:** het ICB is verantwoordelijk voor het verzamelen van statistisch-economische informatie over de sector. Het gaat hier onder andere over de evolutie van de kostprijzontwikkeling, productie van toegevoegde waarde, rendabiliteit, afgelegde kilometers, verkopen, enzoverder. Het ICB staat daarbij in voor het ontwikkelen van de methodologie van de datacollectie, de dataverzameling zelf en het ter beschikking stellen van de gegevens.
- (2) **juridische informatie:** het ICB verzamelt kennis over de regelgeving die specifiek betrekking heeft op de sector. Het gaat daarbij onder andere over specifieke sociale reglementering, toegang tot het beroep en de markt, enzoverder. De verzamelde kennis wordt gecodificeerd en ter beschikking gesteld van alle mogelijke geïnteresseerden.
- (3) **doelgericht onderzoekswerk:** op vraag van één of meerdere actoren uit de sector kan het ICB onderzoek doen naar bepaalde specifieke economische, juridische en sociologische onderwerpen met betrekking tot de sector.

Adviesverlening

De tweede kerntaak van het ICB bestaat uit adviesverlening aan de sector. We onderscheiden daarbij twee sub domeinen waarop het Instituut actief moet zijn:

- (1) **ontwikkelen van tools**: het ICB staat in voor de creatie van tools ter ondersteuning van de verschillende actoren in de sector. Het gaat bijvoorbeeld om de kostprijsberekeningstool en dergelijke.
- (2) **consultancy**: via kleine en grote consultancy-opdrachten geeft het ICB juridisch en economisch advies aan overheid, werknemers en werkgevers (vb.: advies over kostprijsberekening, advies over sociale regelgeving, VICA, ...).

Netwerking- en coördinatieplatform

Het ICB fungeert als een platform dat de verschillende spelers in de sector met elkaar in contact brengt en debat tussen hen stimuleert. Daarnaast moet het ICB ook de brug slaan met de buitenwereld om het bewustzijn over de sector te vergroten bij beleidsmensen en in de academische wereld.

Algemene Vergadering & bestuur

Zowel in de Algemene Vergadering als in de Raad van Bestuur van het ICB zetelen vertegenwoordigers van de verschillende overheden met bevoegdheden in de sector (Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken en de Service Public de Wallonie), de representatieve werknemersverenigingen (ACV-Transcom, ACV-Openbare Diensten en BTB) en de representatieve werkgeversorganisatie (de Federatie van Belgische Autobus en Autocarondernemingen en van reisorganisatoren). Deze unieke structuur, zoals weergegeven in het diagram op de volgende pagina, laat het ICB toe haar rol als ontmoetings- en overlegplatform, coördinator en expertisecentrum ten volle waar te maken.

In 2015 waren er 4 vergaderingen van de Raad van Bestuur (op 9/02, 27/04, 22/06 en 7/12). De Algemene Vergadering kwam 2 keer samen (op 22/06 en 7/12).

Samenstelling Raad van Bestuur op 31 december 2015

Federale Overheid

- Philippe COLPAERT (VOORZITTER)
- Michel LOCCUFIER
- Bart MUSCH

Vlaams Gewest

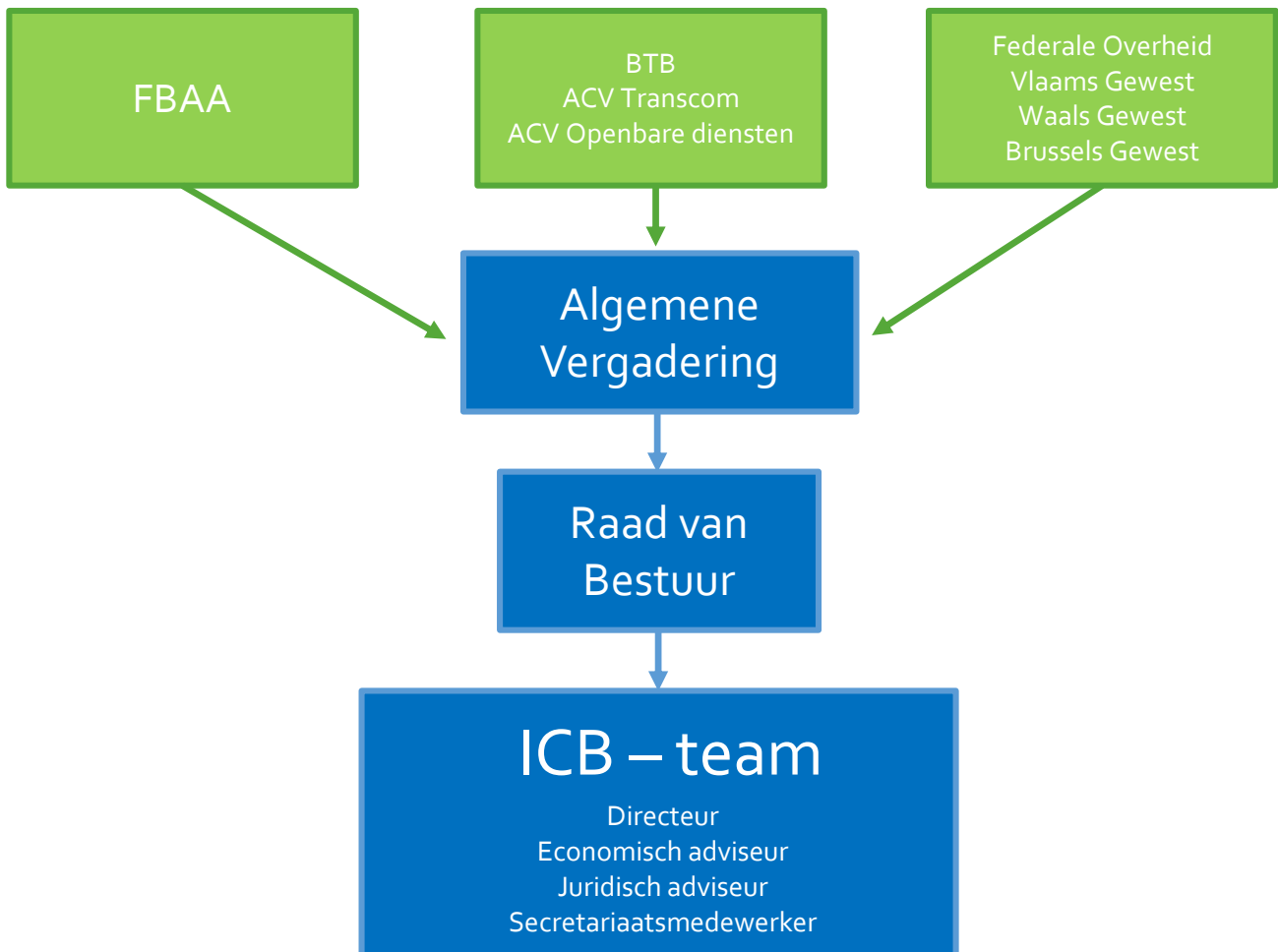
- Eric SEMPELS

Waals Gewest

- Patrick IMBRECKX

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Eric AERDEN



FBAA

- Mark D'EIGENS
- Walter DE REYS
- Hubert LATOUR (ONDERVOORZITTER)
- Patrick WESTELINCK

ACV-Transcom

- Jan SANNEN

ACV-Openbare Diensten

- Jan COOLBRANDT (ONDERVOORZITTER)

BTB

- John REYNAERT

Samenstelling Algemene Vergadering op 31 december 2015

Federale Overheid

- Jean-Marie NEVENS

FBAA

- Jean-François GOHY
- Albert HOC
- Yves MANNAERTS
- Geert VAN HOVE

CSC Services Publics

- Bruno BELLUZ

UBOT

- Daniël MARATTA

BTB

- Steven STEYAERT

Team op 31 december 2015

- Yves MANNAERTS (DIRECTEUR)
- Nathalie CLAM (DIRECTIESECRETARESSE)
- Steven LANNOO (ECONOMISCH ADVISEUR)
- Sander MOUTON (JURIDISCH ADVISEUR)

Verslag van de activiteiten

Verslag van de inhoudelijke projecten uitgevoerd door het ICB in het kader van haar kerntaken.

1. Kennisverzameling

1.1 Statistisch-economische indicatoren

1.1.1 Kostprijsindices ongeregeld vervoer

Sinds 2008 berekent het ICB maandelijks de evolutie van de kostprijs in de sector van het ongeregeld vervoer. In 2015 werd van start gegaan met een nieuwe methodologie. De berekeningen werden sterker geautomatiseerd zodat in deze taak minder tijd geïnvesteerd diende te worden. Ook werden een aantal berekeningsmethodes aangepast om een nog realistischer beeld van de kostprijsevolutie te krijgen. Omdat de methodologie werd aangepast, kregen de indices een nieuwe basis: de kostprijs op 1/1/2014 wordt gelijk gesteld aan 100. De indices geven dan ook de procentuele evolutie van de kostprijs weer sinds die datum. Om de vergelijkbaarheid met de periode 2008-2014 te behouden werden omzettingsscoëfficiënten berekend.

De indices worden nog steeds maandelijks ter publicatie opgestuurd naar het Belgisch Staatsblad. Omdat die publicatie echter vaak veel vertraging oploopt worden de indices ook op de website weergegeven. De gebruiker vindt er steeds een uitgebreid verslag van de indices van de laatste maand en een downloadbaar Excel bestand met alle indices sinds 2008.

1.1.2 Conjunctuurbarometer ongeregeld vervoer

Ieder kwartaal stelde het ICB een conjunctuurbarometer op van de sector van het ongeregeld vervoer. De barometer. Daarvoor wordt in het begin van het trimester steeds een enquête verzonden naar alle bedrijven uit de sector. In het verleden werd een beroep gedaan op de databank van de FBAA om de contactgegevens te verkrijgen. Sinds 2015 werkt het Instituut hiervoor samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het aantal bedrijven dat gecontacteerd kan worden is daardoor uitgebreid tot 306. Ieder kwartaal neemt ongeveer 1/3 van de gecontacteerde ondernemers deel aan de enquête.

De resultaten van de enquête werden via de klassieke kanalen bekend gemaakt: de website, de Newsflash, Twitter en Nieuws in 't Kort (NK, het wekelijks nieuwsbulletin van de federatie). Daarnaast worden de deelnemende bedrijven persoonlijk gecontacteerd met de resultaten van de enquête. Bovendien wordt hen een persoonlijke analyse van de antwoorden van hun eigen bedrijf aangeleverd.

1.1.3 Financieel-economische analyse

In 2014 werd nog een zeer uitgebreide financieel-economische analyse van de sector opgemaakt op basis van de balansgegevens van de bedrijven verkregen via de Nationale Bank van België. Alhoewel het opmaken van zo'n uitgebreide analyse erg arbeidsintensief is, was het niet altijd duidelijk of de resultaten een grote meerwaarde vormden voor de sector. De analyse werd bovendien in het begin van het jaar doorgevoerd. Dit had als voordeel dat de gegevens volledig waren. Het nadeel was echter dat de resultaten altijd pas twee jaar na datum beschikbaar waren. In het kader van de evaluatie van het strategisch plan 2012-2014 werd nagegaan of de sector nog nood had aan een dergelijke analyse en onder welke vorm die dan moest gebeuren. Er werd

besloten de financieel-economische indicatoren verder berekend en opgevolgd moesten worden, maar dat de analyse beperkt moest worden tot de voornaamste wijzigingen. Op verzoek van de Raad van Bestuur of andere belanghebbenden uit de sector kunnen dan steeds diepere analyses worden uitgevoerd. Bovendien moest het moment van analyse verschuiven naar het najaar. De gegevens van de nationale bank zijn op dat moment iets minder accuraat, maar dat weegt niet op tegen de hogere actualiteitswaarde van de statistieken. De vernieuwde financieel-economische analyse zal voor het eerst worden doorgevoerd in 2016.

1.1.4 Autocarstatistieken

Op verzoek van de FOD Mobiliteit en Vervoer werkt het ICB mee aan het opmaken van de officiële statistieken over de autocarsector. De relevante gegevens worden verzameld via een uitbreiding van de conjunctuurenquête van het laatste kwartaal. In januari 2015 werden de statistieken voor het eerst verzameld. De resultaten werden op de website beschikbaar gemaakt en overgemaakt aan de FOD. Een analyse van de gegevens werd eveneens beschikbaar gesteld op de website. De samenwerking werd in de loop van het jaar door beide partijen positief geëvalueerd. Er werd dan ook besloten ook in de toekomst de autocarstatistieken op dezelfde manier te gaan verzamelen.

1.1.5 Indicatoren geregeld vervoer

In de loop van 2015 werd in de Raad van Bestuur gevraagd om te onderzoeken of het mogelijk zou zijn statistieken te verzamelen in verband met de evoluties in de sector van het geregeld vervoer, in het bijzonder over de omzet en het aantal voltijdse equivalenten (VTE's). Na wat speurwerk kwamen we tot de conclusie dat de openbare vervoersmaatschappijen de enige betrouwbare bron vormden voor deze informatie. Voor de VVM slaagden we erin om een gegevensreeks op te stellen over omzet en gereden kilometers vanaf 2007 en over VTE's vanaf 2009. Voor Wallonië waren de gegevens over omzet en kilometers beschikbaar vanaf 2010. Betrouwbare gegevens over VTE's bleken helaas niet beschikbaar bij de SRWT. Uit een kleine enquête bij enkele ondernemers vonden we echter een gemiddelde verhouding tussen het aantal ingezette voertuigen en het aantal voltijdse chauffeurs. Omdat het aantal voertuigen gekend is konden we op die manier een schatting maken.

De cijfers werden ter beschikking gesteld op de website. Er werd eveneens een analyse gemaakt die gepresenteerd werd aan de Raad van Bestuur en op het comité geregeld vervoer van de VRA.

1.1.6 Opleiding

Om de continuïteit van de gegevensverzameling en de kwaliteit van de analyses verder te garanderen, schoolde de economisch adviseur zich bij in het statistische programma *R*. Het betreft een zogenaamd open source programma dat toelaat om een brede range van statistische analyses te verrichten zonder dure licenties te moeten aankopen.

1.2 Juridische informatie

1.2.1. Sociale Gids

Sociaal recht is omvangrijk en complex. Om de ondernemingen, de werknemers, de vakbondsorganisaties, de sociale secretariaten en alle andere actoren die actief zijn binnen de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg te ondersteunen in de vereiste van conformiteit met de sociale wetgeving, stelt het ICB de Sociale Gids ter beschikking.

De Sociale Gids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg bevat een duidelijk, beknopt en volledig overzicht van de sectorale sociale reglementering, maar ook van de algemene sociale reglementering die belangrijk is voor de sector.

Deze overzichtelijke en praktische leidraad doorheen de sociale wetgeving wordt regelmatig aangevuld en geactualiseerd, onder andere wat betreft de loonschalen, de eindejaarspremies, de ARAB-vergoedingen en alle andere vaak wijzigende en onontbeerlijke informatie voor het dagelijks beheer van de sector. Om dat te kunnen doen en tegelijk de kwaliteit en de juistheid van de gids te kunnen waarborgen, worden de evoluties in de sociale regelgeving op de voet gevolgd.

Naast een papieren versie die tegen betaling verdeeld wordt, kan de Sociale Gids ook online, gratis, geraadpleegd worden.

1.2.2. Gids voor Toegang tot het Beroep en tot de Markt

De praktijk leert dat er behoefte bestaat om de informatie over de toegang tot het beroep en tot de markt voor het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg op een bevattelijke en praktijkgerichte manier te bundelen. De Raad van Bestuur besloot een praktische gids over deze materie te publiceren in 2013 via de website van het ICB. De materie die aan de basis ligt van de gids, werd ook in 2015 verder opgevolgd. Dit document geldt reeds als standaardwerk waarnaar steevast wordt verwezen als er vraag is naar informatie met betrekking tot de regelgeving betreffende de toegang tot het beroep en tot de markt.

1.2.3. Vervaldagenkalender

Voor de actoren die actief zijn binnen de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer is het essentieel om periodieke vervaldagen na te leven. Op de website van het ICB werd daarom een rubriek opgenomen met de uiterste betalingsdatums van de verschillende overheidsinstanties, zoals de uiterste datum voor de overschrijvingen van de BTW, de voorafbetaling van belasting, de bedrijfsvoorheffing en de RSZ. Ook werden de sociale, fiscale, sectorale en milieuverplichtingen die belangrijk zijn voor de sector in de kalender opgenomen.

1.2.4. Gepersonaliseerde vervaldagenkalender

De gepersonaliseerde vervaldagenkalender is een beheersinstrument dat gratis ter beschikking staat van een onderneming of van een andere actor die actief is binnen de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg (de gebruiker).

Deze vervaldagenkalender bevat drie rubrieken:

- voertuigen;
- chauffeurs;
- onderneming.

Voor elke rubriek werden verschillende vervaldagen aangemaakt die de gebruiker kan selecteren via een dropdownlijst. Per vervaldag kan hij een vervaldatum en een rappeldatum invoeren eigen aan de onderneming. Op de ingegeven rappeldatum krijgt de gebruiker een eerste herinnering via mail. Eén week na de ontvangst van deze rappel ontvangt de gebruiker een tweede herinnering via mail. Gebruikers kunnen gratis een login en een paswoord verkrijgen door zich te registreren. FBAA-leden hebben toegang tot deze toepassing door middel van de login en het paswoord van de FBAA-website.

1.2.5. Docroom

De "Docroom" is een tool van het ICB die gemakkelijk toegang biedt tot de informatie en documentatie over de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg. De verschillende onderwerpen eigen aan de sector worden er per thema gegroepeerd en kunnen gemakkelijk teruggevonden worden met behulp van een zoekmotor door middel van trefwoorden. Voor elk onderwerp worden de desbetreffende wetgeving, de informatieve artikels, de eventuele studies van het ICB en links naar andere relevante websites voorgesteld.

De Docroom bevat tevens een volledige databank met alle collectieve arbeidsovereenkomsten van de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg. In 2015 werd begonnen met de herwerking van dit onderdeel om het overzichtelijker en gebruiksvriendelijker te maken.

Alle documenten kunnen gemakkelijk en gratis gedownload worden.

1.3 Doelgericht onderzoek

1.3.1 Studie naar de concurrentiepositie van de autocar

Bij de start van 2015 besliste de Raad van Bestuur om een studie uit te voeren naar de concurrentiepositie van de autocar als transportmodus. Het doel van de studie is het identificeren en kwantificeren van de parameters die een invloed hebben op de competitiviteit van de autocar als transportmodus ten opzichte van alle andere modi. Deze informatie moet toelaten om na te gaan of er een markt is voor de autocar op de middellange afstand en met welke ingrepen meer marktaandeel gewonnen kan worden. Daarnaast moeten de resultaten gebruik worden als voorbeeld van hoe marktonderzoek ondernemers kan helpen wanneer ze overwegen om nieuwe producten te lanceren of nieuwe markten te verkennen. De centrale doelstelling van het project betreft het beantwoorden van de vragen « Hoe kunnen we mensen overtuigen om een autocar te nemen op de middellange afstand? » en « Wat willen mensen betalen voor extra service op de autocar? ».

Concreet bestaat het onderzoek uit een *discrete choice experiment* (conjoint experiment). Bij het experiment wordt een aantal kenmerken van de rit gemanipuleerd. Dankzij die manipulatie kan later worden nagegaan wat het effect is van die kenmerken op de kans dat iemand zal kiezen voor de autocar.

Voor de studie werd een samenwerking opgezet met een aantal verschillende partners. Het wiskundig ontwerp van het experiment wordt gemaakt door dr. Roselinde Kessels van de Universiteit Antwerpen. Programmatie van het experiment gebeurde door het bedrijf Solutions-2 uit Deinze. De proefpersonen werden aangeleverd door GFK Belgium. Daarnaast zal voor een aantal analyses samengewerkt worden met Professor Frank Witlox en Veronique Van Acker van de Universiteit Gent.

In de loop van 2015 werd het inhoudelijk en technisch ontwerp van de studie afgerond en werd ook het veldwerk uitgevoerd. Het experiment werd daarvoor geïntegreerd in een enquête die door het ICB bij de proefpersonen werd afgenomen. De concrete resultaten worden verwacht in de loop van 2016.

1.3.2 Werkbaar Werk

De voortdurende verbetering van de arbeidsomstandigheden in de sector is een belangrijke doelstelling van het Sociaal Fonds en bij uitbreiding alle andere actoren in de sector. Daarom heeft het ICB een studie naar de werkomstandigheden in de sector uitgevoerd in opdracht van en in samenwerking met het Sociaal Fonds. De studie werd gefinancierd door het Europees Sociaal Fonds Vlaanderen.

De voorbereidingen en het veldwerk werden reeds uitgevoerd in 2014. De analyse van de verzamelde gegevens en de redactie van een uitgebreid rapport gebeurde in het begin van 2015. De resultaten werden ook op verschillende plaatsen mondeling toegelicht, onder andere op een studiedag van ACV délégués. Het ICB werkte daarnaast ook samen met het Sociaal Fonds aan het verspreiden van de informatie in de sector, onder andere via het opstellen van een flyer.

Ten slotte werd, in samenwerking met professor Elsy Verhofstadt van de Universiteit Gent, een wetenschappelijke paper geschreven op basis van het werkbaar werk onderzoek. De paper is momenteel onder review bij het gerenommeerde tijdschrift *Transportation Research Part A: Policy and Practice* (A1).

1.3.3 Vrije busbanen

Op het einde van 2014 ontdekte het ICB dat het Federaal Planbureau zeer pessimistische voorspellingen maakt over de toekomstige vraag naar transport per bus. De pessimistische voorspellingen waren gedeeltelijk te verklaren uit het feit dat het econometrisch model dat gebruikt wordt voor de voorspellingen veronderstelde dat bussen nooit over vrije banen kunnen rijden. Die veronderstelling werd gemaakt omdat het Planbureau geen informatie had over het belang van die banen voor het busverkeer. Na overleg met het Planbureau werd begin 2015 besloten dat het ICB die informatie zou verzamelen en overmaken. Dit is in de loop van het jaar dan ook gebeurd en de informatie wordt sindsdien ook geïntegreerd in het econometrisch model van het planbureau.

1.3.4 Marktonderzoek autocar

De studenten bedrijfsmanagement (richting marketing) van de Thomas More hogeschool in Mechelen hebben een marktonderzoek verricht voor de autocarsector. Dat onderzoek spitte zich toe op twee vragen: wat is het imago van de autocar en wat zijn de noden en verlangens van de reiziger bij een uitstap met een touringcar? Tijdens het onderzoek werden in totaal 752 enquêtes afgenomen, gedeeltelijk online en gedeeltelijk op straat. De verzamelde data werden vervolgens geanalyseerd door het ICB. De resultaten van de analyse werden gepresenteerd in het autocarcomité en gepubliceerd op de website.

1.3.5 Spiegelafstelplaatsen

Naar aanleiding van de ingebruikname van een openbare spiegelafstelplaats op de terreinen van het BIVV in Haren, werd gekeken naar de bruikbaarheid van een dergelijke installatie voor bussen en autocars. Een test met een opleidingsvoertuig van het Sociaal Fonds richtte de aandacht echter op een groter thema: de uitrusting van onze voertuigen met achter- en vooruitkijkspiegels.

Uit een onderzoek naar de regelgeving die de materie regelt bleek dat er een (groot) verschil bestaat tussen de verplichtingen voor vrachtwagens, enerzijds, en bussen en autocars, anderzijds. Een uitgebreide test met verschillende voertuigen (bussen en autocars van verschillende leeftijden

en verschillende constructeurs) wees ook op een verschil in uitrusting tussen deze voertuigen onderling. De conclusies die hieruit getrokken werden, waren eenduidig: er is ruimte voor verbetering als het gaat over de zichtbaarheid van de omgeving van de voertuigen uit de sector.

In de eerste plaats werd daarom onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de uitrusting van bussen en autocars aan te vullen om een vollediger beeld te bieden aan de chauffeur van de omgeving van zijn voertuig.

Daarnaast werd een aantal artikels geschreven om de aandacht te trekken op het belang van een goede afstelling en goede uitrusting van de voertuigen. In het eerste nummer van Car & Bus Magazine van 2016 zal dit thema tevens een centrale rol bekleden.

Ten slotte wordt er nog een iets ruimer rapport over deze materie verwacht in het begin van 2016.

1.3.6 Preventie en bescherming op het werk

Omwille van de verhoogde aandacht die het thema van preventie en bescherming op het werk kreeg na de wijzigingen en aanvullingen van de regelgeving in 2014, werd in 2015 deze thematiek door het ICB uitgediept. In dit kader werd, naast de opvolging van de algemene regelgeving, de focus gelegd op brandpreventie en psychosociale aspecten van werk.

In dit kader volgde de juridisch adviseur de basisopleiding preventieadviseur niveau III. Daarnaast werden een aantal vormings(namiddagen) gevolgd met betrekking tot psychosociale aspecten van werk.

2. Adviesverlening

2.1 Tools

2.1.1 Kostprijscalculator ongeregeld vervoer

Omdat de calculator pas in 2014 sterk was herwerkt, werd het programma in de loop van 2015 slechts in beperkte mate aangepast. Het gebruik van de tool werd wel verder actief gepromoot. Zo was het ICB aanwezig op Busworld in oktober, waar de tool gepromoot werd via een flyer en een promotiefilm. Daarnaast werden ook een aantal trainingen gegeven in bedrijven en werd de tool gebruikt in het kader van een aantal ander consultancy-projecten, zoals *Climate Express* (cf. infra).

2.1.2. Risicoanalyse brand

Sinds september 2014 rust de verplichting op werkgevers om een risicoanalyse te maken van de brandrisico's binnen hun bedrijfsgebouwen. Omdat dit een vrij zware verplichting is voor kleine bedrijven en dit eveneens een zekere kennis vereist, werd besloten om, in samenwerking met Amelior, een tool te ontwerpen waardoor werkgevers uit de sector zich in regel kunnen stellen met hun verplichtingen op dit vlak.

Voor de ontwikkeling van het instrument werden een aantal bedrijven van verschillende grootte en met activiteiten in de verschillende sub-sectoren bezocht. Hierbij werd speciaal aandacht besteed aan de ervaring en het niveau van kennis met betrekking tot dit thema. Uiteindelijk resulteerde deze oefening in een analyse die zowel een kwantitatief luik, als een kwalitatief luik heeft.

Het instrument is gratis te downloaden op de site van het ICB.

2.1.3. Risicoanalyse psychosociale aspecten

In 2014 werd eveneens een nieuw stuk regelgeving uitgevaardigd met betrekking tot de psychosociale aspecten van arbeid. Ook hier werd in de schoot van het ICB besloten om de sector te ondersteunen bij het invullen van haar verplichtingen door het ontwikkelen van een tool.

Ook hier werd gekozen voor een samenwerking met Amelior en ook hier werd nauw samengewerkt met de sector zelf. Er werd gekozen voor een minimale invulling van de verplichting. Dit is vooral te wijten aan de afhankelijkheid van de concrete situatie binnen elk bedrijf, die de specifieke invulling van de verschillende verplichtingen sterk kan doen uiteen lopen. Het is vooral daarom dat aan het gebruik van dit tool ook een dienst wordt gekoppeld, geleverd vanuit het ICB zelf.

Het uiteindelijke resultaat van de werkzaamheden in dit kader, bestaat uit een vragenlijst die opgesteld werd in overleg met verschillende actoren binnen de sector (preventieadviseurs en bedrijfsleiders). De vragenlijst gaat peilen naar de verschillende parameters die het psychosociaal welzijn van werknemers kunnen beïnvloeden. Aan de hand van de resultaten van deze vragenlijst stelt het ICB een kort rapport op, aan de hand waarvan de preventieadviseur of bedrijfsleider zijn verdere beleid kan uittekenen.

Een eerste testcase uitgevoerd in de zomer bleek alvast voldoende resultaat op te leveren om aan de controle door de bevoegde ambtenaar te weerstaan.

2.2 Consultancy

Net als andere jaren stonden de adviseurs van het Instituut dagelijks ter beschikking van bedrijven, werknemers en beleidsmakers voor alle juridische en economische vragen in verband met de sector. Heel vaak ging het om kleinere vragen of opdrachten, soms om wat grotere projecten. Tot nu toe werd in het Instituut geen informatie bijgehouden over het aantal vragen die ontvangen worden, wat de onderwerpen zijn, en dergelijke. Vanaf 2016 werd daar echter wel mee gestart.

In wat volgt lijsten we enkele consultancy-opdrachten op van het afgelopen jaar weer.

2.2.1 Climate Express

Climate Express is een vrijwilligersorganisatie die zich als doel had gesteld om met 10 000 Belgen te gaan demonstreren in het kader van de klimaatonderhandelingen in Parijs. Om al die mensen te vervoeren hebben ze een beroep gedaan op de Federatie. Op haar beurt vroeg de Federatie aan het ICB om mee te werken aan het project. In eerst instantie ging het over de berekening van een correcte prijs waartegen de opdracht moest worden uitgevoerd. Daarnaast werd ook meegewerkt aan de praktische organisatie. Omwille van de gebeurtenissen in Parijs op 13 november werd het evenement jammer genoeg verboden. Het ICB was echter ook betrokken bij de uitwerking van de verschillende alternatieve formules die voor het project werden bedacht.

2.2.2 VICA

VICA staat voor Vlaams Innovatiecentrum voor de Autocar. Het is een samenwerking van VRA, BAAV en Thomas More Hogeschool. Het project wil zoveel mogelijk autocarbedrijven samen brengen om productontwikkeling te stimuleren en een innovatief reisaanbod te creëren. Het ICB is vertegenwoordigd in het projectteam waar het mee het project ondersteunt.

2.2.3 Verkeer en parkeren autocars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Deze zomer nam het ICB deel aan een openbare aanbesteding uitgeschreven door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De opdracht bestond uit het in kaart brengen van de belangrijkste uitdagingen en mogelijkheden in verband met het verkeer van autocars en autobussen in het Gewest. Er werd een aanbestedingsdossier ingediend, maar de opdracht werd helaas niet binnen gehaald.

2.2.4 Opleidingen vakbekwaamheid personenvervoer

De economisch en juridisch adviseur verzorgden een aantal vakken binnen de opleiding *Vakbekwaamheid personenvervoer* die door het ITLB wordt georganiseerd. Het betreft de vakken Organisatie en Beheer van de Onderneming, Verzekeringen specifiek voor de sector, milieurecht, nationale & internationale organismen, de vervoersovereenkomst en de reisovereenkomst. Ook de cursussen voor deze vakken werden in de loop van 2015 sterk herwerkt.

2.2.5 Preventie en bescherming op het werk

Doordat het thema van preventie en bescherming op het werk steeds meer aan belang wint, bleken verschillende actoren (ondernemers & chauffeurs) binnen de sector hierin geïnteresseerd. Dit leidde tot het ontwikkelen van enkele tools, zoals in supra beschreven. Voor de juiste implementatie van deze tools werd tevens voorzien in een passende begeleiding. Daarnaast werden talloze vragen vanuit verschillende hoeken van de sector, met betrekking tot deze thematiek beantwoord.

2.2.6 Sociaal recht

Ook met betrekking tot vraagstukken van algemeen en sectorspecifiek sociaal recht werd dit jaar regelmatig ad hoc-informatie verstrekt. De meest vraagstukken betroffen de juiste toepassing van rij- en rusttijden, arbeidstijd en ontslag. Daarnaast was er ook bijzondere interesse voor de regelgeving over zelfstandige chauffeurs.

2.2.7 Overheidsopdrachten

Naar aanleiding van enkele vragen in de eerste helft van 2015, werd de reglementering betreffende overheidsopdrachten grondig uitgeplozen.

3. Netwerking en coördinatie

3.1 MORA

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid. In de Mobiliteitsraad zetelt een brede groep van maatschappelijke organisaties die samen een representatief beeld vormen van de stakeholders van het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Het is aanwezig als expert in de commissie Personenvervoer.

Binnen de MORA werkte het ICB mee aan de uitwerking van verschillende adviezen. Belangrijke dossiers voor onze sector waren onder andere het concept basisbereikbaarheid, vergroening van de fiscaliteit en de visie 2050.

3.2 BIVVEC

De Benelux Interuniversitaire associatie van Verkeerseconomen is een ontmoetingsplaats voor lesgevers, onderzoekers en beleidsmakers uit alle hoeken van de transportsector, zowel van de

academische wereld, de overheid als de privésector. het ICB is reeds jaren vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur van deze vereniging.

Bivec is voor het ICB in de eerste plaats een netwerkomgeving. Zo werd de kiem voor de samenwerking met de Universiteit Gent in het kader van de concurrentiestudie (cf. supra) binnen de Bivec gelegd. Daarnaast werd in de loop van 2015 beslist om een seminarie te organiseren rond de toekomst van de sector van het collectief personenvervoer over de weg. Dat seminarie zal doorgaan in de loop van 2016.

3.3 Commissies FBAA

Net als voorgaande jaren nam het ICB deel als observator aan de verschillende commissies en comités van de FBAA, de VRA en de CFA.

3.4 Netwerk Duurzame Mobiliteit

Het Netwerk Duurzame Mobiliteit verenigt, versterkt en vertegenwoordigt mobiliteitsverenigingen én neemt initiatieven om de coalitie van mensen, organisaties en ondernemingen voor duurzame mobiliteit te doen groeien en versterkt te laten klinken. Op die manier willen het van duurzame mobiliteit realiteit maken: een mobiliteit waarbij iedereen veilig, aan een aanvaardbare kostprijs en zonder de omgeving schade te berokkenen activiteiten kan ontplooiën.

Het ICB nam ook dit jaar deel aan een aantal activiteiten met betrekking tot, onder andere, de verandering van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid, verkeersveiligheid en de toekomst van mobiliteit.

3.5 Busworld

Zoals het al enige tijd traditie is, werd ook in 2015 het tweejaarlijkse evenement "Busworld" georganiseerd. Op deze hoogmis van de sector kon ook het ICB niet ontbreken. Daarom was het ICB ook dit keer vertegenwoordigd op de met het Sociaal Fonds, FCBO en FBAA gedeelde stand.

Naast de aanwezigheid op de stand werden contacten gelegd met verschillende constructeurs van zowel voertuigen als onderdelen ervan (bvb. achteruitkijkspiegels). Verder werden een aantal zittingen van Busworld Academy bijgewoond.

3.6 IRU

Ook in 2015 nam het ICB deel aan enkele evenementen en de werking van de IRU.