

# jaarverslag

2018





## **JAARVERSLAG 2018**


Februari 2019


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](mailto:info@icb-institute.be)

 [www.icb-institute.be](http://www.icb-institute.be)

# Inhoud

<b>1. DE KERNTAKEN VAN ONS INSTITUUT .....</b>	<b>4</b>
1.1 ONDERZOEK.....	4
1.2 ADVIESVERLENING & OPLEIDING.....	4
1.3 NETWERKING- EN COÖRDINATIEPLATFORM .....	5
<b>2. BESTUUR .....</b>	<b>5</b>
<b>1. ONDERZOEKSACTIVITEITEN .....</b>	<b>6</b>
1.1 SECTORSTATISTIEKEN .....	6
1.2 EVALUATIE PERMANENTE VORMING .....	6
1.3 ARBEIDSMARKTANALYSE.....	6
1.4 KILOMETERHEFFING .....	7
1.5 ZERO EMISSION BUS .....	7
1.6 BUSAANZET.....	7
<b>2. ADVIESVERLENING &amp; OPLEIDING .....</b>	<b>7</b>
2.1 SOCIALE GIDS.....	7
2.2 KOSTPRIJSCALCULATORS .....	8
2.3. PREVENTIE EN BESCHERMING OP HET WERK .....	8
2.4 GDPR .....	9
2.6 TRAIN THE TRAINER: VERKEERSVEILIGHEID .....	9
2.7 INZETBAARHEIDSVERHOGENDE MAATREGELEN .....	9
2.8 CONSULTANCY.....	9
2.9 OPLEIDING VAKBEKWAAMHEID ONDERNEMERS .....	9
<b>3. NETWERKING EN COÖRDINATIE .....</b>	<b>10</b>
3.1 MORA.....	10
3.2 BIVEC .....	10

# Missie, visie en bestuur

## 1. De kerntaken van ons Instituut

Het Instituut voor de autoCar en de autoBus is het kenniscentrum van de sector van private autobus- en autocarbedrijven. Het Instituut werd in 1991 opgericht als een samenwerkingsverband tussen de werkgevers, werknemers en de bevoegde overheden. De stichtende leden hadden de bedoeling een organisatie te creëren die via onderzoek, adviesverlening, opleiding en netwerking de verschillende geledingen van de sector zou ondersteunen.

### 1.1 Onderzoek

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 kostprijsontwikkeling, 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 betrokken 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.

### 1.2 Adviesverlening & opleiding

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

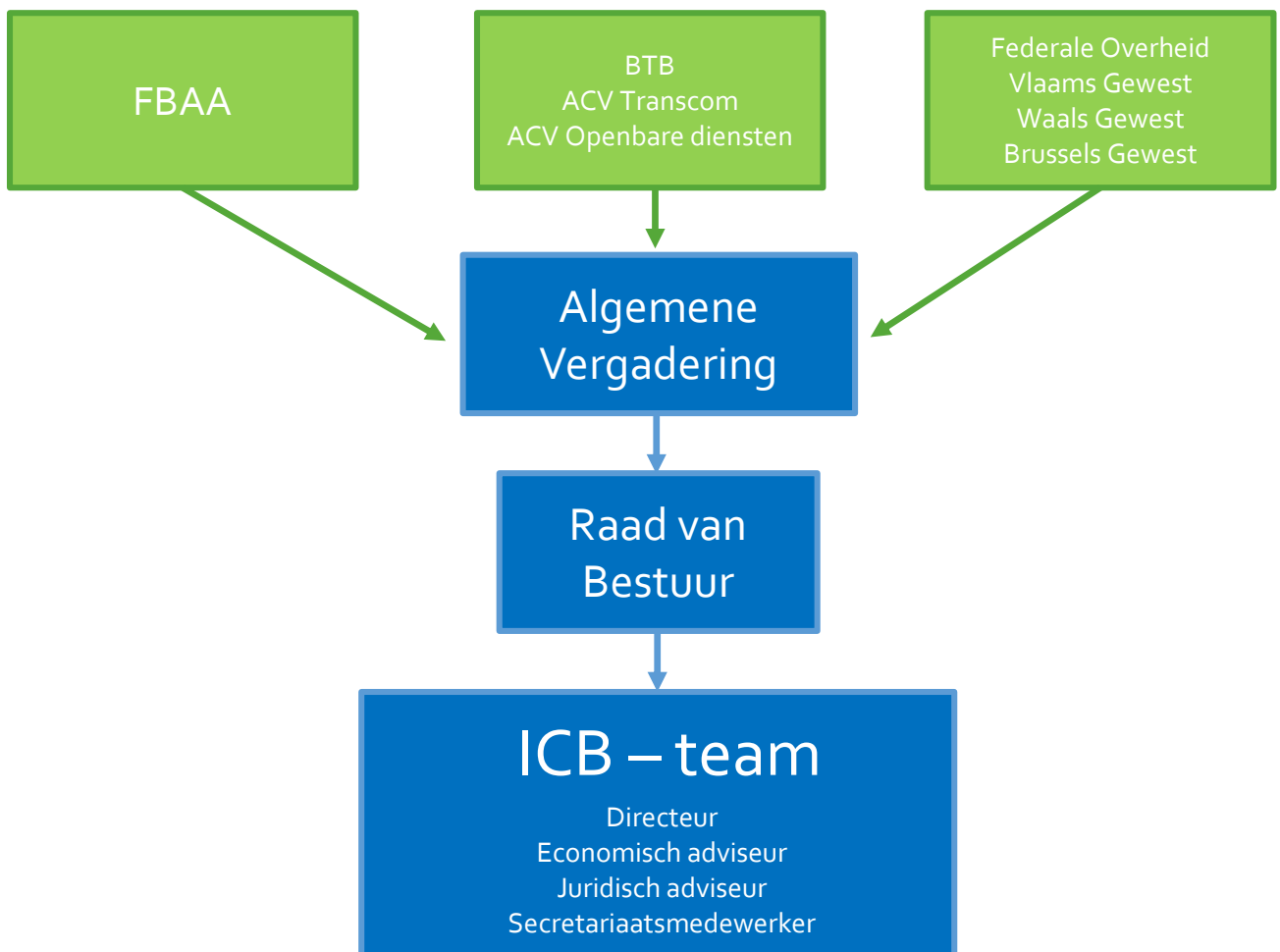
- (1) **ontwikkelen van tools:** het ICB staat in voor de creatie van tools ter ondersteuning van de verschillende actoren in de sector. Het gaat bijvoorbeeld om de kostprijsberekeningstool en dergelijke.
- (2) **consultancy:** via kleine en grote consultancy-opdrachten geeft het ICB juridisch en economisch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

### 1.3 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.

## 2. 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 Autocarondernemers en van reisorganisatoren). Deze unieke structuur, zoals weergegeven in het diagram hieronder, laat het ICB toe haar rol als ontmoetings- en overlegplatform, coördinator en expertisecentrum ten volle waar te maken.



# Activiteitenverslag

## 1. Onderzoeksactiviteiten

### 1.1 Sectorstatistieken

Op het einde van 2016 werd de aanpak in verband met het verzamelen van statistische gegevens over de sector geëvalueerd. De oefening toonde aan dat er een gebrek was aan gegevens over de sector in zijn geheel en dat extra informatie welkom zou zijn, vooral met betrekking tot het bijzonder geregeld en het ongeregeld vervoer.

Op basis van deze oefening werd door het ICB een nieuw plan van aanpak gemaakt rond de sectorstatistieken. Zo werd er onder andere enquête voor de bedrijven ontwikkeld. De enquête werd door een ruime groep van bedrijven ingevuld, maar sommige gegevens blijken niet echt beschikbaar te zijn. In de versie van 2018 werden een aantal vragen dan ook geschrapt en een aantal andere gewijzigd. De responsgraad was dit jaar echter aan de lage kant. Een aantal bedrijven is van mening dat bepaalde vragen te vertrouwelijk zijn. De enquête zal daarom opnieuw worden aangepast in de loop van 2019.

De ander indicatoren (kostprijsontwikkeling, voertuigen, ...) werden eveneens geüpdatet in de loop van het jaar.

### 1.2 Evaluatie permanente vorming

De Europese regelgeving bepaalt dat professionele chauffeurs van autobussen en autocars vijf dagen opleiding dienen te volgen over een periode van 5 jaar, om de geldigheid van hun rijbewijs te behouden. De opleiding dient te gebeuren binnen een door de overheid erkend programma voor permanente vorming (Code 95). Vanuit de Raad van Bestuur van het ICB werd gevraagd om te onderzoeken hoe dit opleidingsprogramma geëvalueerd zou kunnen worden op het vlak van effectiviteit en efficiëntie.

Edubron, een onderzoeksgroep van de Universiteit van Antwerpen gespecialiseerd in onderwijskunde werd aangesteld om een evaluatiemethodologie uit te werken en het ICB te ondersteunen bij de interpretatie van de resultaten. De onderzoeksactiviteiten werden in de zomer van 2018 opgestart.

Ten einde een maximale impact te realiseren heeft de Raad van Bestuur de opdracht gegeven om een Europees luik aan het project te koppelen. Opleidingsinstellingen uit Frankrijk, Finland, Duitsland, Tsjechië en Denemarken werden bereid gevonden om aan het project deel te nemen. Er werd een subsidiedossier opgemaakt in het kader van het Erasmus+ programma dat in maart 2019 zal worden ingediend.

### 1.3 Arbeidsmarktanalyse

In het kader van het jaarlijks symposium van FBAA, dat in 2018 gefocused was op het thema arbeidsmarkt, werd een eerste deel van een studie naar de arbeidsmarkt van de sector uitgevoerd. De studie concentreerde zich op de instroom en de kenmerken van de populatie van chauffeurs. De belangrijkste resultaten werden op het symposium gepubliceerd.

## 1.4 Kilometerheffing

Zowel op Vlaams regionaal als op Europees niveau zijn beleidsmakers bezig met het thema kilometerheffing. Ook op academisch vlak krijgt het thema (reeds lang) heel wat aandacht. Minder aandacht is er vaak voor de gevolgen van een dergelijke heffing voor kleine sector zoals die van de autobus- en autocarondernemingen. Het ICB besloot daarom om zelf een studie uit te voeren naar de impact van een mogelijke heffing op de sector. De studie zal in de loop van 2019 in een boek van de BIVEC (geweid aan het thema) worden gepubliceerd. Ze zal eveneens worden voorgesteld op *Transport Research Days*, de tweejaarlijkse conferentie van BIVEC.

## 1.5 Zero Emission Bus

Binnen het project "ZEB-platform" willen de marktpartijen actief rond Zero Emissie Busvervoer (ZEB) nagaan hoe we in Vlaanderen de transitie naar Zero Emissie voor het collectief busvervoer kunnen versnellen. Het project bevat een consortium waarin verschillende partijen betrokken zijn: constructeurs, technologiebedrijven, Busbedrijven en hun federaties. Het ICB behoort als kennispartner tot het consortium. Het werk mee aan de onderzoeksactiviteiten en aan de communicatie van de conclusies aan de bedrijven uit de sector.

In de loop van 2018 werden de werkzaamheden van het platform afgerond. Er werd een rapport opgesteld inclusief beleidsaanbevelingen. Er werd een voorstelling van die aanbevelingen georganiseerd in het Vlaams parlement in de maand juni. In september werden de resultaten gepresenteerd aan de volledige sector tijdens een evenement van het bedrijf Multiobus in Tienen. De resultaten werden eveneens voorgesteld tijdens vergaderingen van de provinciale afdelingen van FBAA.

## 1.6 BUSaanZET

In 2018 bereidde het ICB een project voor rond *Mobility-As-A-Service*: een innovatief mobiliteitsconcept waarbij reizigers niet langer zelf hun verplaatsingsmiddelen hoeven te bezitten, maar overal en op verzoek toegang krijgen tot een gevarieerd mobiliteitspakket. BUSaanZET is project dat kadert binnen het zogenaamde TETRA-programma. Het betreft projecten van toegepast onderzoek die door hogescholen en onderzoeksinstituten worden uitgevoerd en gefinancierd worden door de Vlaamse overheid (met een co-financiering van VRA en enkele individuele bedrijven) Het ICB werkt in dit project samen met de Hogeschool Gent. In de loop van 2018 werden de subsidies toegekend. In November werden de onderzoeksactiviteiten opgestart.

# 2. Adviesverlening & Opleiding

## 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 werd net als andere jaren regelmatig aangevuld en geactualiseerd, wat betreft de loonschalen, de eindejaarspremies, de ARAB-vergoedingen en alle andere vaak wijzigende en onontbeerlijke informatie voor het dagelijks beheer van de sector. Teneinde de sociale gids nog eenvoudiger en gebruiksvriendelijker te maken, werd beslist om een nieuw online platform te gaan gebruiken. De structuur van de gids werd vereenvoudigd en ook de inhoud werd bijgewerkt. Het nieuwe platform moet afgewerkt zijn in de herfst van 2019.

De Gids kan nog steeds gratis online geraadpleegd worden. De betaalde papieren versie werd omwille van een dalend aantal abonnementen afgeschaft.

Het ICB ontving in 2018 enkele verzoeken om opleidingen in het kader van de Sociale Gids te organiseren. In dit kader werden twee proefsessies georganiseerd. Gezien de positieve evaluatie van deze sessies werd besloten om ook in de toekomst positief te reageren op dergelijke vragen.

## 2.2 Kostprijscalculators

In 2016 werden de kostprijscalculators voor het ongeregeld en bijzonder geregeld vervoer grondig herwerkt. In 2017 en 2018 werd voornamelijk ingezet op de promotie van het gebruik ervan. Het functioneren van de tool werd toegelicht op de provinciale vergaderingen van de FBAA. Het aantal geregistreerde gebruikers liep verder op tot 69 voor de autocarcalculator en 82 voor de calculator bijzondere diensten.

## 2.3. Preventie en bescherming op het werk

De regelgeving met betrekking tot het preventie en bescherming wordt steeds uitgebreider en vele bedrijven voelen zich onvoldoende gewapend om ermee om te gaan. Sedert enkel jaren wordt daarom volop ingezet op de uitbreiding van het aanbod van ICB met betrekking tot dit thema.

Daarom werd in samenwerking met Idewe (externe dienst voor preventie en bescherming op het werk) een stappenplan ontwikkeld. Het plan geeft specifiek voor autobus- en autocarbedrijven aan welke stappen ze moeten ondernemen om zich met de wetgeving in orde te kunnen stellen. Dit stappenplan werd gepresenteerd op info-sessies in Vlaanderen en Wallonië. Ook via andere kanalen werd publiciteit gemaakt (newsflash, provinciale vergaderingen FBAA, ...). Om bedrijven te helpen bij de toepassing van deze wetgeving werd het stappenplan vervolledigd met een tool die bedrijven toelaat om een globaal preventieplan (GPP) en jaarlijks actieplan (JAP) op te stellen.

Daarnaast werd ook een initiatief opgestart om een zogenaamde OIRA-tool voor de sector te laten ontwikkelen. OIRA is een elektronisch platform dat door het Europees Agentschap voor Veiligheid en Gezondheid op het werk (EU-OSHA) werd ontworpen. Het is een hulpmiddel voor het uitvoeren van een uitgebreide risicoanalyse voor het bedrijf en dus van grote waarde voor de implementatie van het welzijnsbeleid in de onderneming. Onder leiding van de FOD WASO zal de tool aangepast worden op maat van autobus- en autocarbedrijven. Op termijn zal deze tool het bestaande document *inventarisatie en evaluatie van de risico's* vervangen. Deze online risico-analyse zal tegelijk completer en gebruiksvriendelijker zijn. In het voorjaar van 2019 zal de tool afgewerkt zijn. Er werd reeds een communicatieplan opgesteld teneinde een effectieve promotie voor de tool te kunnen voeren.



Ten slotte heeft het ICB een subsidieaanvraag ingediend voor een pilootproject met betrekking tot de primaire preventie van burn-out in de sector. Deze subsidies werden toegekend door de minister van werk. Helaas werd het ingediende voorstel niet weerhouden. De inhoud van het project is echter niet verloren en kan nog steeds via andere kanalen worden benut.

Met de uitbreiding van haar aanbod rond welzijn op het werk streeft het ICB een dubbel doel na. Aan de ene kant wil het de administratieve last van de bedrijven verlichten en aan de andere kant verhinderen dat de wetgeving rond welzijn op het werk enkel een papieren tijger blijft.

## 2.4 GDPR

Vanaf mei 2018 wordt de nieuwe Europese regelgeving voor de bescherming van persoonsgegevens van kracht. De *General Data Protection Regulation* of *Algemene Verordening Gegevensbescherming* brengt ook voor autobus- en autocarbedrijven een aantal veranderingen en nieuwe verplichtingen met zich mee. Het ICB onderzocht de belangrijkste consequenties voor de ondernemingen. Op basis van de bevindingen werd een handleiding opgesteld voor de bedrijven en werd een aantal tools ontwikkeld (privacy policy, register, clauses, ...). Diverse infosessies, waaronder een webinar, werden in 2018 georganiseerd.

Naar de bedrijven meer vertrouwd geraakten met het thema werd het ICB geconfronteerd met een aantal terugkerende praktische vragen van de ondernemingen. Daarom werd beslist om een FAQ te creëren. Naar mate ander vragen eveneens frequenter opduiken zal de FAQ nog worden uitgebreid.

## 2.6 Train the Trainer: Verkeersveiligheid

In samenwerking met FCBO en FBAA organiseerde het ICB voor het derde jaar op rij een aantal *train-the-trainersessies* rond verkeersveiligheid op de bus. De sessies zijn specifiek gericht op leraren en preventieadviseurs van scholen die de aangeleerde principes op hun beurt kunnen doorgeven aan andere leraren en aan leerlingen/studenten van hun eigen school. Dit jaar vonden de sessies plaats in Wondelgem, Herentals en Luik. Een vierde promotieronde is gepland voor 2019.

## 2.7 Inzetbaarheidsverhogende maatregelen

Op vraag van de Raad van Bestuur startte het ICB met de voorbereiding van een dossier rond inzetbaarheidsverhogende maatregelen. Het dossier bevat een overzicht van de relevante regelgeving, samen met voorstellen van mogelijke maatregelen. De informatie werd gepresenteerd en overgemaakt aan de sociale partners van de sector ter ondersteuning van de onderhandelingen die terzake lopende zijn.

## 2.8 Consultancy

Zoals steeds 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.

## 2.9 Opleiding Vakbekwaamheid ondernemers

Net als de voorgaande jaren verzorgde het ICB een aantal cursussen binnen de opleiding Vakbekwaamheid voor ondernemers in het personenvervoer.

In het kader van haar bevoegdheid over de “intellectuele” invulling van het opleidingsprogramma voor personenvervoer, besliste het ICB om een modernisering door te voeren. Enkele vakken werden geschrapt, nieuwe werden ingevoerd en oude werden aangepast. Er werden eveneens een aantal nieuwe lesgevers aangesteld.

## 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 ICB 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 meer de discussie over basisbereikbaarheid en haar proefprojecten en de vernieuwde taxiregelgeving.

### 3.2 BIVEC

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 speelt reeds jaren een actieve rol in de Raad van Bestuur van deze vereniging met de bedoeling het academisch onderzoek over de sector te stimuleren en het academisch netwerk van de organisatie te versterken.