

jaarverslag

2019



JAARVERSLAG 2019


Februari 2020


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

| | |
|---|----------|
| 1. ONDERZOEKSACTIVITEITEN | 5 |
| 1.1 SECTORSTATISTIEKEN | 5 |
| 1.2 BUSAANZET | 5 |
| 1.3 ARBEIDSMARKTANALYSE | 6 |
| 1.4 EVALUATIE PERMANENTE VORMING | 6 |
| 1.5 EVALUATING TO IMPROVE (ETI) | 7 |
| 1.6 INTERNATIONALE LIJNDIENSTEN | 7 |
| 1.7 KILOMETERHEFFING | 7 |
| 1.8 ECOLOGISCHE SCORE AUTOCAR | 7 |
| 1.9 CONCURRENTIESTUDIE | 8 |
| 2. ADVIESVERLENING & OPLEIDING | 8 |
| 2.1 SOCIALE GIDS | 8 |
| 2.2 KOSTPRIJSCALCULATORS | 8 |
| 2.3. PREVENTIE EN BESCHERMING OP HET WERK | 9 |
| 2.4 OPLEIDING VAKBEKWAAMHEID ONDERNEMERS | 9 |
| 2.5 CONSULTANCY | 9 |
| 3. NETWERKING EN COÖRDINATIE | 9 |

Inleiding

Het Instituut voor de autocar en de autobus is het onderzoeksorgaan van de sector van autobussen en autocarbedrijven. Ons Instituut wordt bestuurd vanuit een samenwerking van de representatieve syndicale organisaties van de sector, de patronale organisatie FBAA en de bevoegde administraties van de Federale en regionale overheden van ons land. Conform het strategisch plan dat in 2015 werd uitgewerkt concentreren de werkzaamheden van het ICB zich rond onderzoeksactiviteiten, adviesverlening, opleiding en netwerking. In dit jaarverslag geven we een beknopt overzicht van de belangrijkste taken en projecten die het ICB in de loop van 2019 in die verschillende domeinen heeft ontplooid. We geven ook mee hoeveel tijd in elk van de projecten werd geïnvesteerd. Voor meer uitgebreide informatie over de werking en het bestuur van het ICB verwijzen we naar de website www.icb-institute.be/Instituut.

1. Onderzoeksactiviteiten

1.1 Sectorstatistieken

Het verzamelen van statistische gegevens over de sector is één van de kernopdrachten van het ICB. In 2019 werden de bestaande cijferreeksen (kostprijnsindices, gegevens over het aantal bedrijven, de voertuigen, de activiteiten in het geregeld vervoer, enzoverder) verder up-to-date gehouden. Daarnaast werden de analyses op basis waarvan de cijfers worden gecreëerd zo veel als mogelijk geautomatiseerd, dit om de tijdsinvestering die met deze activiteit gepaard gaat in de toekomst te verminderen.

Net zoals voorgaande jaren werd ook een kleine enquête georganiseerd bij de bedrijven van de sector op basis waarvan een aantal indicatoren worden opgesteld. Net zoals andere jaren is de kwaliteit van de cijfers die op basis van deze gegevens verzameld worden laag omdat de samenstelling van de groep participerende bedrijven jaarlijks wijzigt. Er werd daarom beslist dat met ingang van 2020 de jaarlijkse sectorbrede enquête vervangen zou worden door een vragenlijst bij een beperkt panel van bedrijven dat bereid is ieder jaar aan de dataverzameling deel te nemen. Op die manier zal geprobeerd worden om een beter zicht te krijgen op wat echt de evoluties zijn in de sector.

Dit jaar zal het cijfermateriaal ook verder aangevuld worden met financiële indicatoren die op basis van een analyse van de balansen van de bedrijven uit de sector werden berekend. Ook deze analyse werd geautomatiseerd zodat de cijfers vanaf heden jaarlijks geüpdatet kunnen worden zonder dat dit een te grote tijdsinvestering vraagt.

Ten slotte werd een onderzoek uitgevoerd naar welke publieke data er in België beschikbaar zijn over het gebruik van de autocar. Er werd geconcludeerd dat er heel weinig bruikbare informatie beschikbaar was. Daarom werd besloten om zelf een peiling op te starten bij de Belgische consument. Op basis van die peiling zullen indicatoren worden opgesteld die dan ook jaarlijks à jour kunnen worden gebracht. De peiling zal voor het eerst gerealiseerd worden in 2020 door middel van een enquête die ieder kwartaal zal afgenomen worden van een consumentenpanel dat extern wordt ingekocht. In 2019 werd de desbetreffende enquête reeds ontwikkeld en geprogrammeerd en werden ook afspraken gemaakt in verband met het consumentenpanel.

Een goeie 17% van de gezamenlijke tijd van het ICB-team werd in deze activiteiten geïnvesteerd.

1.2 BUSaanZET

In November 2018 ging het project BUSaanZET van start. Het project focust op het concept *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 kadert binnen het zogenaamde TETRA-programma van de Vlaamse overheid. Dit is een programma voor projecten van toegepast onderzoek die door hogescholen en onderzoeksinstellingen worden uitgevoerd en door VLAIO worden gefinancierd. In het geval van BUSaanZET is er een co-financiering van VRA en enkele individuele bedrijven. Het ICB werkt in dit project samen met de Hogeschool Gent.

In de eerste maanden van 2019 concentreerden de werkzaamheden zich rond een verkenning van de wereld van de MaaS-applicaties. De belangrijkste conclusie die daaruit volgde was dat de

geavanceerde multimodale applicaties momenteel nog niet van de grond kwamen en dat het project zich daarom breder moest focussen op alle mobiele applicaties uit de mobiliteitswereld die voor de sector nuttig kunnen zijn. Na de verkennende fase werd gestart met het uitrollen van een aantal POC's (*proofs-of-concept*) waarbij deze nieuwe technologie binnen de context van de sector wordt uitgetest. Twee POC's die betrekking hadden op evenementenvervoer werden afgerond. Een derde POC met betrekking tot *on-demand transport* toegepast op het C-bus concept werd ook opgestart. Ten slotte werd een POC opgestart rond het benutten van ledige kilometers. De afronding van die laatste twee POC's is voorzien voor 2020.

Naast de onderzoekswerkzaamheden zelf werd ook ingezet op verspreiding van de resultaten. Zo werden presentaties verzorgd op het symposium van FBAA en op vergaderingen van de IRU en ITS. Daarnaast werd ook een conferentie rond het thema MaaS georganiseerd tijdens Busworld 2019 in Brussel. Ten slotte werd materiaal aangeleverd voor artikels in het Car&Bus E-zine.

De werkzaamheden rond BUSaanZET legden beslag op een goeie 17% van de tijd.

1.3 Arbeidsmarktanalyse

In 2018 werd reeds een arbeidsmarktanalyse uitgevoerd en gepresenteerd op het symposium van FBAA. Die analyse was gebaseerd op verschillende bronnen, maar maakte slecht gedeeltelijk gebruik van de rijke dataset die bij het Sociaal Fonds aanwezig is. Dit omdat de structuur van de data zodanig complex is dat een analyse niet voor de hand ligt. In 2019 werden de werkzaamheden gestart om deze cijfers toch te kunnen analyseren. De complexiteit was echter nog groter dan gedacht waardoor het werk in 2019 niet volledig kon worden afgerond. Het grootste werk is echter achter de rug en in 2020 zullen de resultaten dan ook gepresenteerd kunnen worden. Bovendien werden de analyses ook geautomatiseerd zodat in de toekomst een aantal arbeidsmarktindicatoren aan de sectorstatistieken kunnen worden toegevoegd.

Deze werkzaamheden legden beslag op een kleine 13% van de geïnvesteerde tijd.

1.4 Evaluatie permanente vorming

Vanuit de Raad van Bestuur van het ICB werd gevraagd om te onderzoeken hoe het opleidingsprogramma met betrekking tot de permanente vorming van autobus en autocarchauffeurs geëvalueerd kon worden in termen van effectiviteit.

Edubron, een onderzoeksgroep van de Universiteit 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 2018 opgestart en de methodologie werd met enige vertraging in de herfst van 2019 opgeleverd. Daarna werd gestart met het implementeren van de methodologie. Uitrol van de data-analyse en analyse van de resultaten is voorzien voor 2020.

Tijdens 2019 werd door de partner ook heel wat kwalitatief onderzoek uitgevoerd zoals de analyse van cursusmateriaal en interviews met belanghebbenden. De resultaten van dat kwalitatief onderzoek werden ook opgeleverd en zullen samen met de resultaten van de kwantitatieve analyse dienen als basis voor het rapport dat op het einde van 2020 wordt verwacht.

Dit project legde beslag op een kleine 6% van de geïnvesteerde tijd.

1.5 Evaluating to Improve (ETI)

Ten einde een maximale impact te realiseren heeft de Raad van Bestuur de opdracht gegeven om een Europees luik te koppelen aan het project rond de Evaluatie van de Permanente Vorming. 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 werd ingediend. Het dossier werd goedgekeurd en het project werd op 1 september 2019 opgestart. Het ICB staat in voor de coördinatie van het project en voor een deel van de onderzoekwerkzaamheden.

De activiteiten in de eerste maanden concentreerden zich op de systematische vergelijking van de verschillende systemen van permanente vorming tussen de verschillende Europese landen. Daarnaast werd een selectie gemaakt van opleidingsonderdelen die tijdens het project effectief geëvalueerd zullen worden en werd een guideline ontwikkeld voor de interviews met stakeholders in de verschillende landen. Ten slotte werd de kennis van de participerende opleidingsinstituten met betrekking tot opleidingsevaluatie bijgespijkerd. Daarvoor werd onder andere een bijeenkomst in onze kantoren in Brussel georganiseerd in November.

Het ETI-project legde beslag op een kleine 2% van de tijd.

1.6 Internationale lijndiensten

Op vraag van BTB zal een onderzoek worden opgestart rond de internationale lijndiensten. Het onderzoek zal zich toespitsen op de sociale aspecten van het fenomeen, met name de arbeidsvoorwaarden, loonkosten en dergelijke. De studie zal als input dienen voor gesprekken tussen de sociale partners. In 2019 werd een plan van aanpak opgesteld. De studie zelf zal in 2020 worden uitgevoerd. Tijdsbesteding: 0.5%.

1.7 Rekeningrijden

Zowel op Vlaams regionaal als op Europees niveau zijn beleidsmakers bezig met het thema rekeningrijden (of 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 een 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 zelf werd uitgevoerd in 2018. In 2019 werd ze gepubliceerd in een boek van de BIVIC (geweid aan het thema) en gepresenteerd op de wetenschappelijke conferentie *Transport Research Days*. In het najaar werd de studie ingediend bij het tijdschrift *Case Studies on Transport Policy* waar ze momenteel onderworpen wordt aan een peer review procedure. Tijdsbesteding: 0.25%.

1.8 Ecologische score autocar

Op 6 maart 2019 publiceerde de krant "Het Nieuwsblad" het een artikel dat de vergelijking maakt tussen de trein en vliegtuig op het vlak van CO₂-uitstoot en prijs. De autocar werd in dit verhaal niet betrokken. Op vraag van FBAA maakte ICB daarom een studie die de autocar aan de vergelijking toevoegde. De studie werd op de website gepromoot en er werd ook een persbericht opgesteld.

Dit project legde beslag op ongeveer 2% van de tijd.

1.9 Concurrentiestudie

De concurrentiestudie werd reeds in 2016 opgestart. Het betrof een onderzoek waarbij de waarde van verschillende elementen van kwaliteit en dienstverlening van een autocar werd in kaart gebracht. Voor het project werd samen gewerkt met de universiteiten van Antwerpen en Gent. Uit die samenwerking kwamen twee publicaties voort. Het reviewproces van de tweede publicatie werd pas in 2019 afgerond en gepubliceerd in Transport Research Part A. De publicatie kan [hier](#) geraadpleegd worden.

Dit jaar was de tijdsbesteding beperkt tot enkele uren.

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. Een eerste hoofdstuk werd op het platform gezet in de herfst van 2019.

In september werd ook een opleidings sessie rond de sociale gids georganiseerd bij BTB. Daarnaast werkte het ICB ook mee aan een opleiding sociale wetgeving van de FBAA.

In zijn totaliteit werd 6% van de tijd in de sociale gids geïnvesteerd.

2.2 Kostprijscalculators

In 2019 werden opnieuw een aantal verbeteringen uitgevoerd aan de calculators. Zo werd onder andere een BTW-module toegevoegd aan de autocarcalculator en werd voor de BS-calculator een optie gecreëerd om de kostprijs van kleine circuits uit te rekenen. Daarnaast werden ook een tiental in-company opleidingen georganiseerd en werd de tool op provinciale vergaderingen van FBAA verder gepromoot. De autocarcalculator werd ondertussen door 144 unieke bedrijven gedownload. Voor de BS-calculator tellen we 118 unieke bedrijven die de tool gedownload hebben.

De kostprijscalculators legden beslag op 6% van de tijd.

2.3. Preventie en bescherming op het werk

In 2019 werd de OIRA-tool opgeleverd. Het betreft een online tool die gebruikt kan worden om een algemene risicoanalyse rond preventie van ongevallen en welzijn op het werk uit te voeren en zo een goede basis te leggen voor het preventie- en beschermingsbeleid van de onderneming. De tool is oorspronkelijk ontwikkeld door de Europese organisatie EU-OSHA en werd in België aangepast aan de noden van de sector via een samenwerking tussen de FOD WASO, ICB en Idewe.

Om het gebruik van de OIRA-tool te promoten werd een uitgebreid communicatieplan opgesteld en uitgevoerd en werden een aantal opleidingen voorbereid die in 2020 georganiseerd zullen worden.

In het kader van preventie en bescherming op het werk werd ook een project rond de preventie van burnout voorbereid. Dit project werd niet ingediend voor subsidiëring in het programma van de NAR (in tegenstelling tot wat oorspronkelijk voorzien was) omdat het keurslijf waarbinnen gewerkt moest worden de effectiviteit in de weg stond. Er werd wel beslist om onder eigen beheer en financiering een project op te starten dat zich voornamelijk zou focussen op het in kaart brengen van de problematiek. Er werden reeds contacten gelegd met de Universiteit Leuven. Het project zal effectief opstarten in de loop van 2020.

Deze activiteit legde beslag op 11% van de tijd.

2.4 Opleiding Vakbekwaamheid ondernemers

In 2019 steeg het aantal cursussen dat door het ICB zelf verzorgd wordt binnen het opleidingsprogramma *Vakbekwaamheid ondernemers*. Daarnaast werd ook verder gewerkt aan de modernisering van het opleidingsprogramma door een hervorming van het programma en het updaten van cursussen.

In deze opdracht werd 6% van de tijd geïnvesteerd.

2.5 Overige adviesactiviteiten

Net zoals 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.

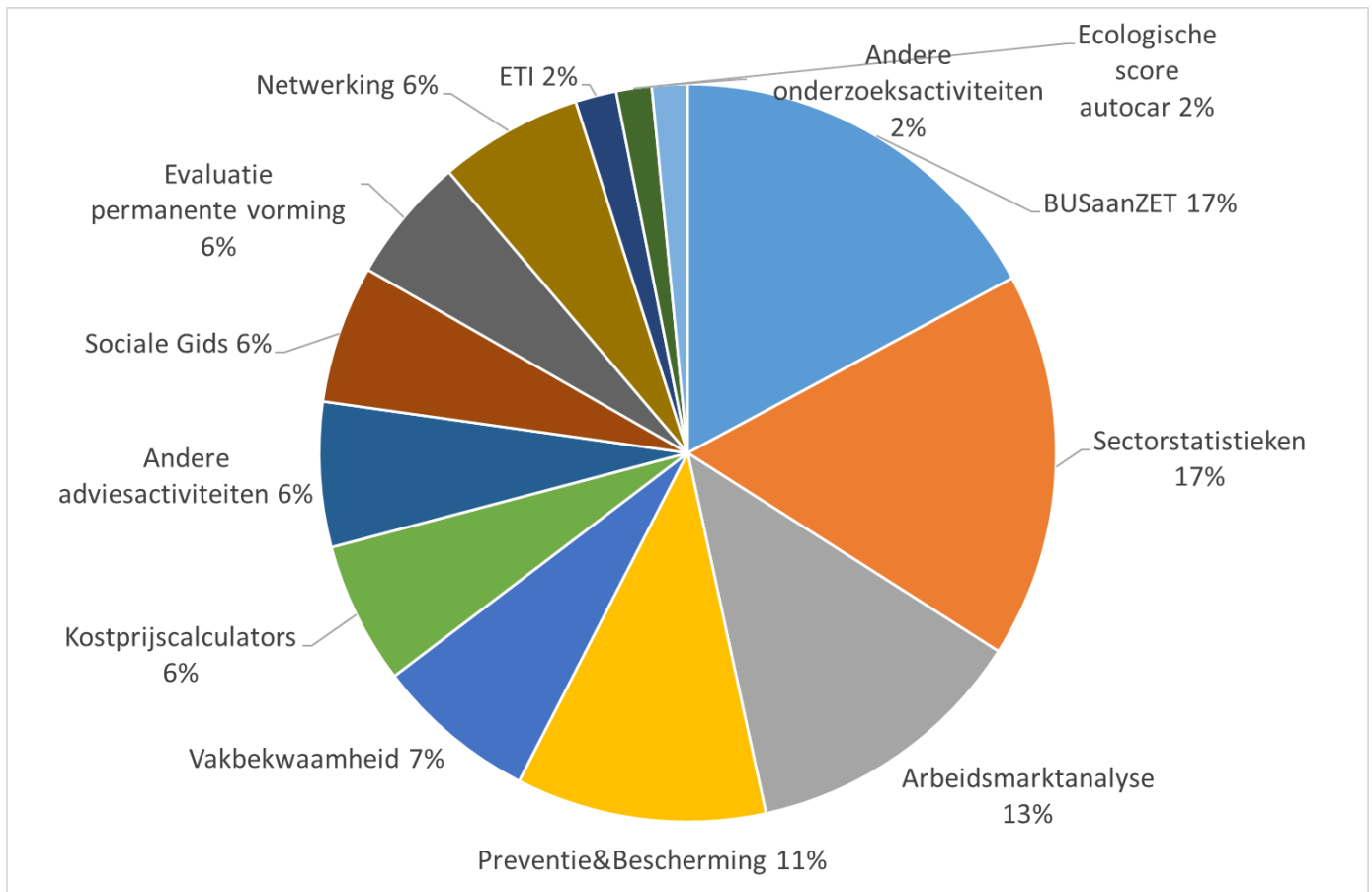
De overige adviesactiviteiten legden beslag op 6% van de tijd.

3. Netwerking en coördinatie

Het ICB is als expertiseorgaan van de sector vertegenwoordigd in verschillende nationale en internationale fora. Het betreft onder andere de MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen, een adviesorgaan van de Vlaamse overheid binnen de schoot van de SERV), de BIVEC (Benelux Interuniversitaire groepering van Vervoerseconomen) en ITS (Intelligent Transport Systems). Dit jaar werd ICB ook opnieuw actief in Eurotra (Europese vereniging van opleidingsorganen in de transportsector) omwille van de activiteiten in het kader van de evaluatie van de permanente vorming. Daarentegen werd het lidmaatschap van TOBOS (samenwerkingsverband tussen de toeristische sector en toeristische opleidingsprogramma's) stopgezet, en dat omwille van de beperkte meerwaarde die het lidmaatschap opleverde.

Ten slotte nam het ICB in de loop van het jaar ook aan een groot aantal andere netwerkingsactiviteiten deel. Eén voorbeeld is het zogenaamde OSLO-traject met betrekking tot mobiliteitsdiensten. Het betreft een initiatief van de Vlaamse overheid dat er op gericht is een standaard te ontwikkelen voor (geautomatiseerde) communicatie rond mobiliteitsdiensten.

In de netwerkingsactiviteiten werd 6% van de tijd geïnvesteerd.



FIGUUR 1: TIJDSINVESTERING PER ACTIVITEIT