

STRATEGISCH PLAN

2015 - 2017





STRATEGISCH PLAN 2015-2017
STL/NC/SAM/DIV.o8/2015.o8/o63


Oktober 2015


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

Even stilstaan bij het verleden

De geboorte van een instituut

In het begin van de jaren tachtig gingen er binnen de sector van de private autobus- en autocarbedrijven, stemmen op om een organisme in het leven te roepen dat zich zou bezig houden met het bestuderen van de economische, sociale en juridische problemen waarmee het beroep werd geconfronteerd. Een dergelijk instituut bestond al langer in de zustersectoren van het goederenvervoer en de scheepsvaart, en had daar klaarblijkelijk zijn diensten bewezen. De verantwoordelijken van de verschillende actoren in het personenvervoer vonden dat ook zij in toenemende mate nood hadden aan gespecialiseerde kennis om een doelmatig beleid te kunnen uittekenen. Ze besloten dan ook te gaan ijveren voor de oprichting van een sectorspecifiek onderzoeksinstituut.

In 1984 legden de vakbonden van de sector en de FBAA voor het eerst contact met het toenmalige Ministerie van Verkeerswezen om het belang van zo'n orgaan te bepleiten. Het zou echter nog duren tot de zomer van 1991 vooraleer het Instituut operationeel werd. In die zeven lange jaren is, zo vermeldde althans de verslagen in die tijd, heel wat bloed, zweet en tranen gevloeid om de oprichting mogelijk te maken. Maar op vrijdag 28 juni 1991 was het dan eindelijk zo ver en werd het *Instituut voor de autoCar en de autoBus* officieel boven de doopvont gehouden. Het was toenmalig vicepremier Jean-Luc Dehaene die het ICB installeerde en er werd hulde gebracht aan de voorzitter van het Sociaal Fonds José Ernst – ook wel de vader van het ICB genoemd – voor de manier waarop hij met veel doorzettingsvermogen aan de weg van het Instituut had getimmerd.

Bij de oprichting werd een lijst van potentiële studies gepubliceerd (ICB.DIV.01 - 1991) die de onderzoekers van het Instituut zouden kunnen realiseren. Deze lijst geeft een uniek inzicht in de rol die de oprichters aan het ICB wilden toe-eigenen. In de lijst is sprake van het verzamelen van economische en statistische informatie over de sector (kostprijsevolutie, evolutie van het aantal ondernemers, afgelegde kilometers, ...), beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie

(voorbereiding van een vernieuwde patronale vervoerwetgeving, evaluatie van bepaalde Europese richtlijnen, ...), marktonderzoek (imagostudie, ...), een aantal diepgaande sociaaleconomische en juridische studies (optimale beheersovereenkomst, implicaties van de oprichting van de eenheidsmarkt, ...), adviesverlening (juridisch advies bij belangrijke sectorale problemen, ...) en opleiding (uitwerking opleidingsprogramma's voor chauffeurs en ondernemers, ...).

De stichtende leden gaven met andere woorden blijk van een gezonde ambitie om het ICB te laten uitgroeien tot het expertisecentrum van het personenvervoer over de weg in België. De *universiteit van de sector* zegt maar, die via onderzoek aan kennisopbouw doet om vervolgens de verzamelde kennis aan te wenden voor het verzorgen van opleidingen en adviesverlening aan de verschillende overheden, bedrijven, sociale partners en het sociaal fonds.

Om al die zaken te realiseren werd het Instituut in een zogenaamde driedelige structuur gegoten. Het hoogste orgaan van de vereniging werd de Algemene Vergadering die

De stichtende leden gaven blijk van een gezonde ambitie om het ICB te laten uitgroeien tot hét expertisecentrum van de sector

samengesteld is uit vertegenwoordigers van de werkgevers (FBAA), de werknemers (BTB, ACV Transcom en ACV Openbare diensten) en de verschillende overheden (FOD M&V, Vlaams, Waals en Brusselse Gewest). De Algemene Vergadering kreeg de bevoegdheid om de 13 leden van de Raad van Bestuur te benoemen. Drie van die leden worden benoemd op voorstel van de bevoegde federale minister en telkens één op voorstel van de drie bevoegde gewestelijke ministers. Vier bestuursleden worden voorgedragen door de meest representatieve werkgeversorganisaties en drie door de meest representatieve syndicale organisaties in de sector. De dagelijkse werkzaamheden van het Instituut kwamen onder leiding te staan van een directeur en werden uitgevoerd door een juridisch adviseur, een economisch adviseur en een secretariaatsmedewerker.

Evaluatie

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. Naast een evaluatie van die plannen *as such* was het ook de bedoeling om 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. In wat volgt presenteren we een greep uit de inzichten die via de evaluatie verzameld werden. Een uitgebreider verslag werd eerder in een ander document gepubliceerd (ICB.NOTA.14 - 2015).

In het algemeen werd de drieledige structuur van het ICB als een grote troef ervaren. Die garandeert immers dat er onafhankelijk van partiële belangen gewerkt kan worden en dat het studiewerk op een serieuze en neutrale manier wordt uitgevoerd. Bovendien zorgt die structuur ervoor dat het ICB kan functioneren als een ontmoetingsplaats voor de verschillende actoren in de sector en kan bijdragen aan een betere coördinatie van de acties die ze allemaal apart ondernemen. Een aantal gesprekspartners was echter de mening toegedaan dat die troef tot op heden onvoldoende werd uitgespeeld. Ze verwezen naar de vaak eerder passieve manier waarop de bestuurders betrokken werden bij de genomen beslissingen. In het algemeen werd de wens uitgesproken om de vergaderingen van de Raad te dynamiseren en efficiënter te maken.

De drieledige structuur garandeert dat er onafhankelijk van partiële belangen gewerkt kan worden

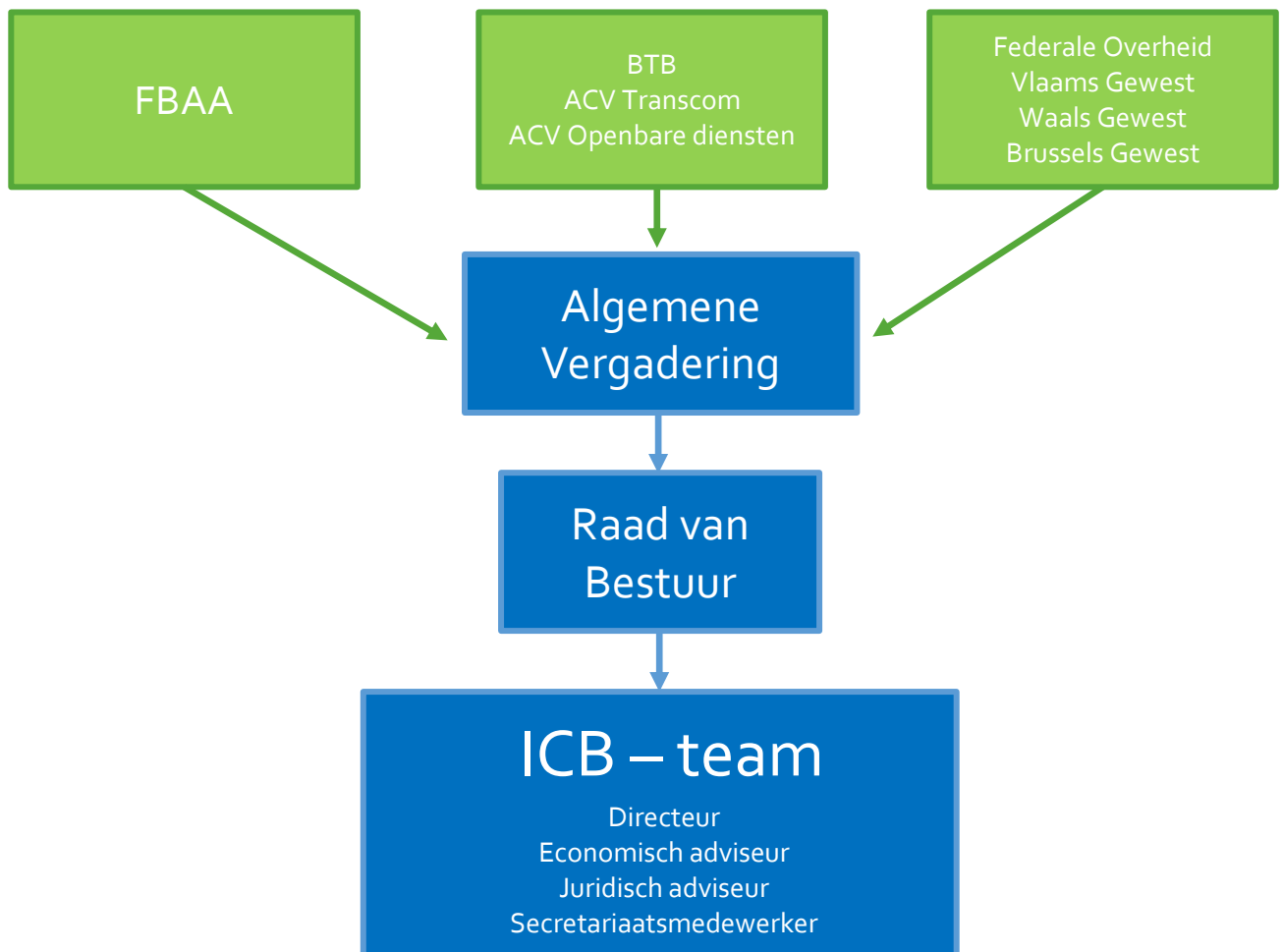
Er waren heel wat positieve geluiden te horen over een aantal projecten waar het ICB in de loop der jaren zijn schouders onder heeft gezet. Zo werden de *Sociale Gids* en de *Gids Toegang tot het Beroep* geroemd als onmisbare naslagwerken voor sectorspecifieke (sociale) wetgeving. De kostprijscalculator kreeg lof als een belangrijk instrument voor het stimuleren van eerlijke concurrentie in de sector en als een handig hulpmiddel in de dagelijkse bedrijfsvoering. Ook de rol die het ICB speelde in het recente Werkbaar Werk-onderzoek werd in het algemeen op veel enthousiasme onthaald.

Het was echter ook duidelijk dat de ambities uit het verleden die ook uit de hierboven vermelde lijst met potentiële studies naar voren kwamen, niet allemaal zijn gerealiseerd. De bijdrage van het ICB in het kader van beleidsvoorbereiding en -evaluatie blijft tot op heden bescheiden tot

onbestaand en ook op het vlak van het verzorgen van opleidingen zijn de activiteiten beperkt gebleven. Ten slotte zijn niet alle grote studies die de oprichters voor ogen hadden gerealiseerd. Aan de andere kant wordt vaak te lang vastgehouden aan het uitvoeren van bepaalde taken die ooit werden geïnitieerd, maar die hun actuele nut geheel of gedeeltelijk verloren hebben.

Eén en ander heeft te maken met de eerder beperkte middelen die ter beschikking staan van het Instituut, waaronder een beperkte personeelsbezetting. Die zorgt ervoor dat het moeilijk is om gespecialiseerde kennis in huis te hebben met betrekking tot de veelheid van domeinen die tot het officiële actieterrain van het Instituut behoren. In combinatie met de frequent voorkomende personeelwissels bemoeilijkt het kleine personeelsbestand ook de gewenste kennisopbouw. Wanneer een werknemer vertrekt gaat immers een groot stuk van de verzamelde kennis en het verzamelde netwerk mee verloren. Ten slotte zijn er doorheen de jaren ook andere organisaties ontstaan die activiteiten ontplooiën op een deel van het oorspronkelijk voorziene takenpakket van het ICB. We denken daarbij bijvoorbeeld aan het FCBO dat zich richt op de opleiding van de chauffeurs.

Het ICB heeft nood aan een duidelijke herformulering van zijn kerntaken



In het licht van deze bevindingen kwam men tot de conclusie dat het ICB nood heeft aan een duidelijke (her)formulering van zijn kerntaken. Die moet enerzijds rekening houden met de rol die door andere organisaties wordt opgenomen en anderzijds ook met de beperkingen van de middelen die voor de werking ter beschikking worden gesteld.

Een dergelijke formulering van het doel en de kerntaken van het ICB is het onderwerp van het volgende hoofdstuk van dit strategisch plan. Op basis van die kerntaken worden vervolgens meetbare operationele doelstellingen geformuleerd die in de periode 2015-2017 gerealiseerd zouden moeten worden.

De kerntaken van het ICB

De ultieme doelstelling van het ICB bestaat uit de promotie en ondersteuning van de autobus- en autocarsector. Om die doelstelling succesvol na te streven moet het Instituut drie kerntaken vervullen, namelijk het verzamelen van kennis, het verlenen van advies en optreden als netwerk- 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 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 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, ...).

Netwerk- 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.

Operationele doelen 2015 – 2017

In het kader van de kerntaken die in het voorgaande hoofdstuk werden gedefinieerd, worden hier een aantal concrete operationele doelstellingen geformuleerd, samen met de strategie die gehanteerd zal worden om die doelstellingen te bereiken.

Statistisch-economische informatie

Het ICB heeft de ambitie om het referentiepunt bij uitstek te zijn voor iedereen die betrouwbare en objectieve statistisch-economische informatie over de private autobus- en autocarsector

Het ICB wil het referentiepunt bij uitstek zijn voor iedereen die objectieve statistisch-economische informatie zoekt over de sector

zoekt. We willen deze ambitie waar maken door een brede waaier aan indicatoren ter beschikking te stellen aan het brede publiek via de publicatie ervan op de website. Het ICB wil de kwaliteit van de ter beschikking gestelde informatie garanderen door, binnen de mogelijkheden van beschikbare tijd en budget, de techniek van de informatieverzameling en berekeningen kritisch te evalueren en aan te passen aan de meest recente methodologische ontwikkelingen. Het ICB zal bovendien regelmatig zelf de evolutie

van de verschillende indicatoren bestuderen en daar korte beschouwingen over publiceren.

Het ICB zal in de periode 2015-2017 alvast volgende indicatoren berekenen en publiceren:

Kostprijsindices van het ongeregeld vervoer

De kostprijsindices beschrijven de evolutie van de kostprijsontwikkeling in de sector. Maandelijks worden ze berekend voor een aantal typeritten (nationaal en internationaal) op basis van de belangrijkste componenten van de kostprijs (brandstof, rijdend personeel, afschrijving, enz.). Deze indices worden ter beschikking gesteld op de website van het ICB. Bovendien worden ze ook door de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

Conjunctuurbarometer ongeregeld vervoer

Trimestrieel worden alle touringcarbedrijven ondervraagd over de evolutie van een aantal kernindicatoren, namelijk de vervoeractiviteit in verschillende subdomeinen, de werkgelegenheid en de geplande investeringen. Net zoals bij andere conjunctuurbarometers is het de bedoeling om de evolutie van de economische activiteit in de sector op korte termijn op te volgen en eventueel te voorspellen. Dit moet de beleidsmakers in staat stellen om de vinger aan de pols te houden van economische evoluties op korte termijn. Bedrijven die aan de enquête meewerken, krijgen persoonlijk een bedankingsmail met het verslag van de conjunctuurevolutie op sectorniveau en de situatie van hun eigen bedrijf. Op die manier moet de indicator de ondernemers in staat stellen om de evolutie van hun eigen onderneming te vergelijken met die van de sector in het algemeen.

Financieel-economische analyse

Op basis van de gegevens van de jaarrekeningen neergelegd door de ondernemingen bij de NBB, wordt een aantal financiële en economische indicatoren voor de sector berekend. Het gaat meer bepaald om de evolutie van de rendabiliteit, de financiële positie (liquiditeit, solvabiliteit) en creatie van toegevoegde waarde.

Autocarstatistieken

In het verleden werden de gegevens over de autocarsector verzameld via verplicht in te vullen maandelijkse statistieken van de federale overheid. Ten einde de administratieve last voor de bedrijven te verlichten werd beslist om zoveel mogelijk informatie te putten uit bestaande administratieve bronnen. Enkele gegevens kunnen echter enkel via de autocarondernemers verzameld worden, namelijk (1) het % van de kilometers afgelegd in België/het buitenland; (2) de gemiddelde bezettingsgraad van een autocar; (3) het gemiddeld aantal reizen dat ieder jaar per autocar wordt uitgevoerd en (4) de gemiddelde verkoopprijs per kilometer van een autocarreis. De gegevens worden verzameld via een online survey die toegevoegd wordt aan de conjunctuurenquête van het laatste kwartaal van ieder jaar. De gegevens worden overgemaakt aan de FOD en gepubliceerd op de website.

Indicatoren geregeld vervoer

Op verzoek van de Raad van Bestuur heeft het ICB de mogelijkheid onderzocht om indicatoren te verzamelen en/of te berekenen met betrekking tot de evolutie van de omzet en het aantal voltijdse equivalenten van de sector van het geregeld vervoer. De cijfers worden bekomen van de respectievelijke regionale vervoersmaatschappijen en uit eigen onderzoek. Deze nieuwe indicatoren zullen door het ICB gepubliceerd worden op de website.

Tewerkstellingsindicatoren

In het kader van de arbeidsmarktanalyse zal nagegaan worden welke arbeidsmarktindicatoren op regelmatige basis gepubliceerd kunnen worden.

Juridische informatie

Naast statistisch-economische informatie, verzamelt het ICB juridische informatie die relevant is voor de sector. Het ICB streeft er in de eerste plaats naar een betrouwbare bron van informatie te zijn voor wat betreft regelgeving die specifiek is aan de sector. Deze regelgeving wordt enerzijds

verzameld en as such ter beschikking gesteld op de site.

Anderzijds wordt deze regelgeving gesynthetiseerd in een aantal gidsen en andersoortige documenten.

Het ICB verzamelt eveneens algemeen-rechtelijke informatie over thema's die een belangrijke invloed kunnen uitoefenen op de sector of die van belang blijken te zijn voor de sector. Voor wat betreft deze informatie over thema's van algemeen recht wordt

ervoor gekozen om meer ad-hoc te werken. Zo zal deze informatie worden verzameld wanneer er vraag blijkt te bestaan en/of er nood aan is.

Het ICB streeft ernaar een betrouwbare bron van informatie te zijn voor wat betreft regelgeving specifiek aan de sector

Sociale Gids

Een eerste document dat in dit kader moet vermeld worden is de Sociale Gids. Zoals reeds in de inleiding vermeld is dit althans lijvige document uitgegroeid tot één van de stokpaardjes van het ICB voor wat betreft de juridische informatiegaring. Deze gids beoogt een volledig overzicht te geven van de omvangrijke sociale regelgeving die van toepassing is op chauffeurs binnen de sector. Naast een onderdeel gemeenschappelijk aan alle subsectoren, werd deze informatie verder onderverdeeld naargelang de verschillende subsectoren.

Naast de informatie betreffende de chauffeurs, geeft de gids ook een overzicht van de belangrijkste sociaalrechtelijke bepalingen van toepassing op zowel garagepersoneel als op bedienden.

Gids Toegang tot het Beroep en tot de Markt

De Gids Toegang tot het Beroep en tot de Markt behelst alle regelgeving die van toepassing is voor zij die als transporteur in het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg aan de slag willen. Dit document tracht daarom alle vereisten uiteen te zetten die de Europese en de omzettende nationale en regionale regelgeving opwerpt om toe te treden tot het beroep en de markt van het collectief vervoer over de weg.

Onderzoek

Als sectoraal onderzoekscentrum wil het ICB het centrale aanspreekpunt zijn voor iedereen die een antwoord zoekt op specifieke economische, juridische en sociologische vragen met betrekking tot de sector. Ten einde deze doelstelling te realiseren streeft het ICB ernaar zijn wetenschappelijke geloofwaardigheid te vergroten. Het Instituut wil de aanwezige expertise in de verf zetten door daar waar het kan de bevindingen van het wetenschappelijk onderzoek dat wordt verricht te communiceren met de wetenschappelijke wereld via het publiceren van papers en het deelnemen aan congressen. Het ICB zal daarvoor gerichte samenwerkingsverbanden

opzetten met de academische wereld. Door het opvolgen van recente wetenschappelijke ontwikkelingen en regelmatige bijscholing zal de bestaande expertise verder worden uitgediept. Daar waar onvoldoende knowhow aanwezig is, zal het Instituut projectspecifieke samenwerkingsverbanden aangaan en zo externe expertise aanspreken.

Een aantal onderzoeksprojecten zijn reeds gepland voor de periode 2015-2017, maar het ICB blijft open staan voor het voeren van nieuwe onderzoeken naar alle problematieken die betrekking hebben op de sector. De nu reeds geplande onderzoeken worden hierna kort weergegeven.

Het ICB wil het centrale aanspreekpunt zijn voor alle economische, juridische en sociologische onderzoeksvragen met betrekking tot de sector

Arbeidsmarktanalyse

Op vraag van de Raad van Bestuur zal het ICB een analyse maken van de sectorale arbeidsmarkt. De doelstelling van het onderzoek bestaat er in de evolutie en karakteristieken van de tewerkstelling in het laatste decennium in kaart brengen. Op basis van die informatie zullen projecties worden gemaakt over de toekomstige arbeidsvraag en de potentiële invloed die beleidsmaatregelen op die vraag uitoefenen. Om het onderzoek te kunnen uitvoeren zijn gegevens nodig over de omvang van de tewerkstelling in de sector (zowel in termen van personen als in termen van VTE's), het profiel van de tewerkgestelden (leeftijd, anciënniteit, statuut, enz.), en de jaarlijkse in- en uitstroom. Het onderzoek vereist met andere woorden de mededeling van gecodificeerde persoonsgegevens van de tewerkgestelden in de sector. Die werden reeds aangekocht bij de kruispuntbank Sociale Zekerheid. In het kader van deze studie zal ook, zoals eerder vermeld, worden nagegaan welke arbeidsmarktindicatoren het Instituut op regelmatige basis kan publiceren.

Studie naar de concurrentiepositie van de autocar

Het doel van de concurrentiestudie 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 willen we de resultaten van de studie gebruiken 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? ».

Er wordt gewerkt met 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. Resultaten van de studie worden verwacht in de loop van 2016.

Adviesverlening

Het ICB wil haar expertise aanwenden om advies te verlenen aan alle private en publieke actoren uit de sector. Daarvoor zal het Instituut de bestaande tools verder promoten en verfijnen, nieuwe tools ontwikkelen en blijvend te beschikking staan van de sector en de overheid voor kleine en grote consultancyopdrachten.

Het is het doel van het ICB om, enerzijds, een ondersteunende functie te vervullen, zowel bij de ontwikkeling van nieuw beleid en regelgeving als bij de evaluatie van het reeds gevoerde beleid en de regelgeving die al van toepassing is. Anderzijds wil het ICB private actoren ondersteunen bij de uitvoering van hun activiteiten en de naleving van de toepasselijke regelgeving.

Het ICB zal de bestaande tools verder promoten en verfijnen, nieuwe tools ontwikkelen en blijvend ter beschikking staan van de sector en de overheid voor kleine en grote consultancyopdrachten

Naast een eerder projectmatige aanpak, staat het ICB steeds ter beschikking van alle geïnteresseerde actoren (publieke en private) om ad hoc advies op maat te leveren. Deze manier van werken zal uiteraard gehanteerd worden wanneer op korte termijn advies moet worden verleend of wanneer het thema geen verdere uitwerking behoeft. Ook wanneer meer tekst en uitleg nodig zou zijn bij de hantering of de implementatie van de door haar ontwikkelde tools, zal het ICB al het nodige doen om actoren verder bij te staan.

Zoals hiervoor reeds aangehaald probeert het ICB op projectbasis advies te verlenen aan de sector. Het ICB zal in het bijzonder de volgende drie projecten verder uitwerken die de adviesverlening verder moeten verbeteren. Ook hier blijft het Instituut echter open staan voor nieuwe vragen die inspelen op de behoeften van de dag.

Risicoanalyse Psychosociale aspecten

Naar aanleiding van recente regelgeving met betrekking tot welzijn op het werk, werd beslist dat het ICB ook hier een ondersteunende rol te vervullen had. Het is met name bij de risicoanalyse psychosociale aspecten dat het Instituut kan ingrijpen. Zo werd ervoor gekozen om in samenwerking met een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk en enkele

actoren uit de sector, een vragenlijst te ontwikkelen. Deze lijst kan door werkgevers uit de sector afgenomen worden bij de werknemers. Aan de hand van de resultaten uit de enquête wordt dan in de schoot van het ICB een rapport opgesteld. Dat rapport kan op zijn beurt dienen als basis voor de verdere uitwerking van de risicoanalyse.

Risicoanalyse Brand

Een tweede verandering aan de wet welzijn op het werk, leidde tot de verplichting voor werkgevers om een risicoanalyse te maken van het brandgevaar in de onderneming. Omdat het opstellen van een dergelijke risicoanalyse niet altijd voor de hand ligt en omdat brandpreventie een vaak verwaarloosd onderwerp is, werd beslist om een tool te ontwikkelen. Ook hier wordt samengewerkt met een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk. De resulterende tool zal, na afwerking, integraal gebruikt kunnen worden door ondernemers als risicoanalyse. Het zal gratis ter beschikking worden gesteld op de site van het ICB.

Kostprijsberekeningstool ongeregelde diensten

Reeds enkele jaren geleden werd een Excel-programma gecreëerd waarmee ieder touringcarbedrijf op een snelle manier zijn kostprijs voor een bepaalde rit kan berekenen. In dit programma worden dezelfde kostencomponenten gehanteerd als bij de kostprijsindices. In het rekenprogramma kan elke ondernemer zijn eigen bedrijfsgegevens inbrengen en bewaren. Nadien kan hij op basis hiervan de kostprijs voor een bepaalde rit berekenen. Dit programma wordt via de website van het ICB gratis ter beschikking gesteld.

In 2014 werd het programma grondig herschreven ten einde de tool nog gebruiksvriendelijker te maken. Bovendien werd het ook mogelijk om rekening te houden met het feit dat voertuigen ook voor meerdere ritten gebruikt wordt op dezelfde dag.

In de komende jaren zal de tool verder aangepast worden wanneer zich wijzigingen in de sociale wetgeving voordoen. Daarnaast is het de bedoeling om het gebruik van de tool actief te promoten en de bedrijven bij te staan bij de implementatie ervan in de eigen bedrijfsvoering.

Netwerking en coördinatie

Het ICB wil fungeren als een platform dat de verschillende spelers in de sector met elkaar in contact brengt en overleg tussen hen stimuleert. In de eerste plaats zal daarom gepoogd worden om de Raden van Bestuur interactiever te maken en tijdens de vergaderingen debat tussen de aanwezige partijen te stimuleren. Er wordt in dat kader naar gestreefd om overleg mogelijk te maken tussen de sociale partners en de overheid. Daarnaast kan het ICB, waar nuttig en/of

nodig, actoren samenbrengen die niet noodzakelijk in de Raad van Bestuur zetelen. Er wordt aldus getracht de functie van overlegplatform in te vullen op een zo uitgebreid mogelijke wijze teneinde werkelijk alle relevante en geïnteresseerde actoren een forum te bieden.

Het ICB wil fungeren als een platform dat de verschillende spelers in de sector met elkaar in contact brengt en debat tussen hen stimuleert.

Om aan al haar kerntaken optimaal te kunnen voldoen, beoogt het ICB een zo groot mogelijk netwerk uit te bouwen waarin alle relevante actoren zo veel mogelijk worden opgenomen. Het netwerk waarvan sprake, zal zich dan spreiden over zowel de verschillende overheden, werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers als de academische- en uitgebreidere onderzoekswereld. Dit

maakt het mogelijk om samenwerking te organiseren waar nodig en met de meest geëigende partners.

Ten einde zijn netwerkfunctie te onderhouden zal het instituut zich onder andere actief blijven inzetten op de vergaderingen van de MORA (Mobiliteitsraad Vlaanderen). Daarnaast zal het ICB ook actief blijven als bestuurder van de BIVEC (Benelux Instituut voor Verkeerseconomen).