

# jaarverslag

2016



**JAARVERSLAG 2016**

*DIV.01/2017.01/008*


Februari 2017


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

Voorwoord .....	5
Missie, visie en bestuur .....	6
1. DE KERNTAKEN VAN ONS INSTITUUT .....	6
1.1 Kennisverzameling.....	6
1.2 Adviesverlening & opleiding .....	6
1.3 Netwerking- en coördinatieplatform.....	7
2. BESTUUR .....	7
2.1 Samenstelling Raad van Bestuur op 31 december 2016 .....	8
2.2 Samenstelling Algemene Vergadering op 31 december 2016 .....	8
2.3 Team op 31 december 2016.....	9
Activiteitenverslag.....	10
1. KENNISVERZAMELING .....	10
1.1 Statistisch-economische indicatoren .....	10
1.1.1 Kostprijsindices ongeregeld vervoer.....	10
1.1.2 Conjunctuurbarometer ongeregeld vervoer .....	10
1.1.3 Autocarstatistieken.....	10
1.1.4 Indicatoren geregeld vervoer .....	10
1.1.5 Geïntegreerde aanpak voor de sectorstatistieken .....	10
1.2 Juridische informatie.....	11
1.2.1. Sociale Gids .....	11
1.2.2. Gids voor Toegang tot het Beroep en tot de Markt .....	11
1.2.3. Preventie en bescherming op het werk .....	11
1.3 Doelgericht onderzoek .....	11
1.3.1 Studie naar de concurrentiepositie van de autocar .....	11
1.3.2 Werkbaar Werk.....	12
1.3.3 Marktverkenning intercity lijndiensten.....	12
1.3.4. Dode hoek .....	12
1.3.5. Capita Selecta .....	13
2. ADVIESVERLENING .....	13
2.1 Tools.....	13
2.1.1 Kostprijscalculators.....	13
2.1.2. Subsidiewijzer.....	13

2.1.3. Preventie en bescherming op het werk .....	14
2.2 <i>Consultancy</i> .....	14
2.3 <i>Opleiding</i> .....	14
2.3.1 Opleiding Vakbekwaamheid ondernemers .....	14
2.3.2 Opleiding Openbaar Busondernemer (OBO).....	14
2.3.3 Train the Trainer: Verkeersveiligheid .....	14
3. NETWERKING EN COÖRDINATIE.....	15
3.1 <i>MORA</i> .....	15
3.2 <i>BIVEC</i> .....	15
3.3 <i>PLANET-studie</i> .....	15
3.4 <i>Subsidies voor aardgasbussen</i> .....	16
3.5 <i>VICA</i> .....	16
4. WERKING VAN HET INSTITUUT .....	16
4.1 <i>Een nieuwe website voor het ICB</i> .....	16

# Voorwoord

Terroristische aanslagen, de Brexit en de bijzondere uitslag van de verkiezingen in de Verenigde Staten: 2016 was op zijn zachtst gezegd een bewogen jaar. De effecten van de nationale en internationale actualiteit lieten zich ook in de sector van het collectief personenvervoer gevoelen. Als het toerisme een oplawaai krijgt, deelt de autocarsector vanzelfsprekend mee in de klappen. Bovendien werden de bedrijven uit onze sector het afgelopen jaar geconfronteerd met de gevolgen van een stroeve samenwerking op Europees vlak: de files op de autostrades richting Frankrijk zijn daar één voorbeeld van, de groeiende administratie in het kader van de detacheringsrichtlijn een ander.

Toch was 2016 niet alleen maar kommer en kwel. De besparingen in het openbaar vervoer lijken over hun hoogtepunt heen. Het marktaandeel van de autocar in de Belgische reismarkt liet volgens onderzoek van het WES voor het eerst in jaren een stijging optekenen. En met de kantoorbus werd dit jaar een project gelanceerd dat de sector van het personeelsvervoer nieuw leven kan inblazen. Bovendien toonden onze bedrijven hiermee aan dat ze hun steentje kunnen bijdragen aan een oplossing voor de steeds langer wordende structurele files op onze wegen.

Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen werkten we met het ICB aan een aantal nieuwe initiatieven voor de bedrijven, werknemers en beleidsmakers uit de sector. Afgelopen voorjaar presenteerden we de resultaten van ons onderzoek naar de markt van interstedelijke buslijnen en naar de concurrentiepositie van de autocar. Ten voordele van het leerlingenvervoer ontwikkelden we deze zomer een kostprijscalculator voor de bijzonder geregelde diensten. We stelden eveneens een *Train the Trainer*-programma samen in verband met verkeersveiligheid in en rond de schoolbus. Dit najaar lanceerden we de subsidiewijzer, een instrument dat bedrijven helpt hun weg te vinden in het labyrint van subsidiesystemen. Verder organiseerden we, in samenwerking met de Bivec, een academische studiedag over de toekomst van de autobus en autocarsector. Dit alles is maar een greep uit de dienstverlening en activiteiten die door ons Instituut werden aangeboden en die we, onder meer via onze nieuwe website, ter beschikking stelden.

Dankzij de inspanningen die het afgelopen jaar geleverd zijn hebben we een stuk van de doelstellingen uit ons strategisch plan kunnen realiseren. Er blijft echter nog werk op de plank liggen. Met de lancering van een jaarlijkse enquête willen we de rol van het ICB als referentiepunt voor objectieve informatie over de sector verder versterken. En ook op het vlak van welzijn op het werk willen we onze dienstverlening dit jaar verder uitbouwen. Bovendien moeten we als ICB blijven klaar staan om in te spelen op nieuwe vragen die vanuit de sector gesteld worden. Zo hopen we voor 2017 opnieuw een goed gevuld jaarverslag te kunnen afleveren. Ik wens u nu alvast veel leesplezier met dit verslag van 2016.

Steven Lannoo  
Team Leader ICB

# Missie, visie en bestuur

## 1. De kerntaken van ons Instituut

Het Instituut voor de autoCar en de autoBus werd in 1991 opgericht als een samenwerkingsverband tussen de werkgevers, werknemers en de bevoegde overheden van de private autobus en autocarsector. De stichtende leden wilden het Instituut laten uitgroeien tot hét kenniscentrum van het personenvervoer over de weg in België, en op die manier ondersteuning geven aan de verschillende relevante actoren uit de sector.

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.

### 1.1 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.

### 1.2 Adviesverlening & opleiding

De tweede kerntaak van het ICB bestaat uit adviesverlening aan de sector. We onderscheiden daarbij drie 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, ...).

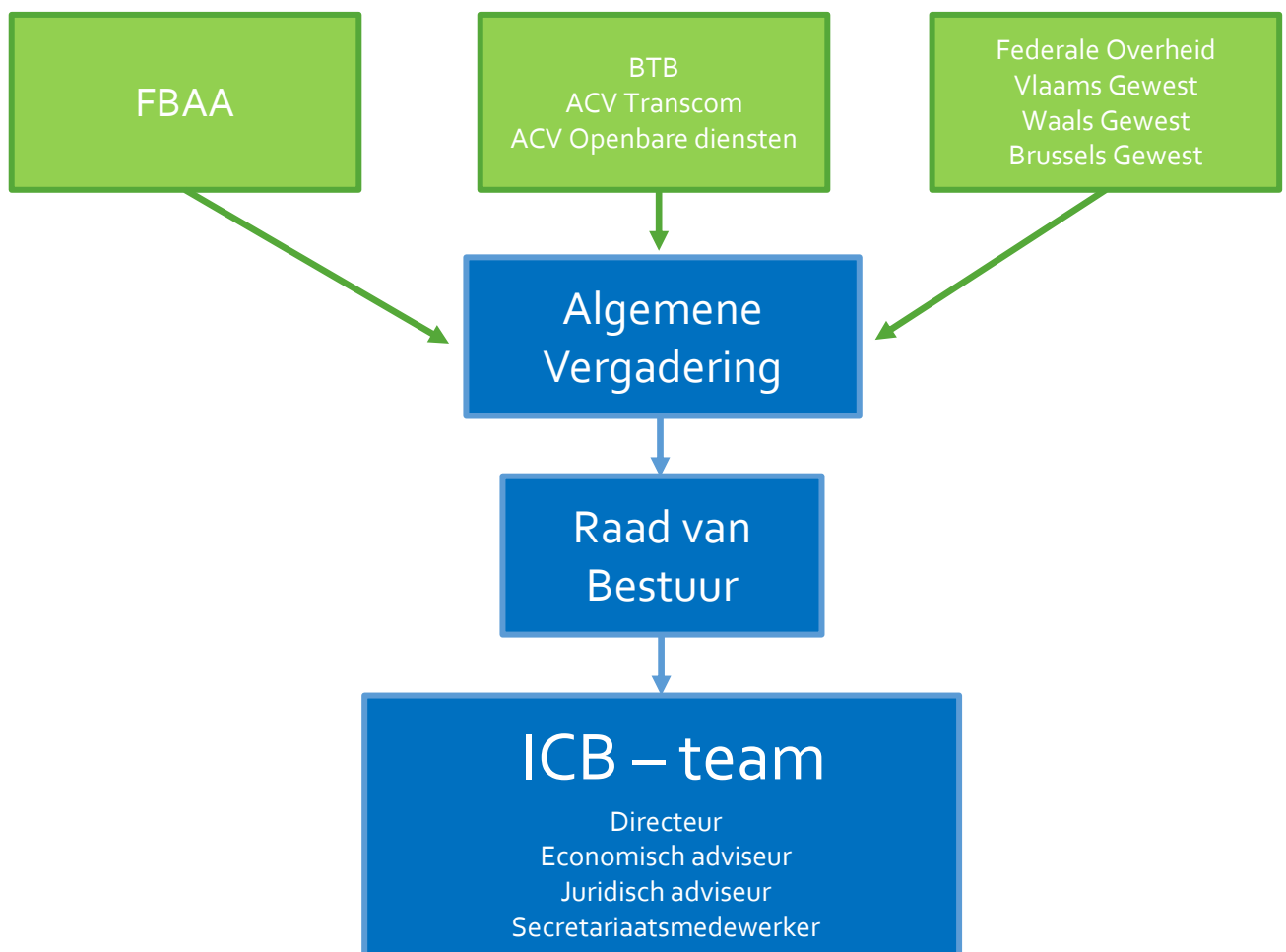
- (3) **opleiding:** het ICB is verantwoordelijk voor de intellectuele ondersteuning van de opleiding *Vakbekwaamheid voor ondernemers* en werkt mee aan de opleiding *Openbaar Busondernemer*.

### 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.



In 2016 waren er 4 vergaderingen van de Raad van Bestuur (op 1/03, 7/06, 6/09 en 6/12). De Algemene Vergadering kwam 2 keer samen (op 7/06 en 6/12).

## 2.1 Samenstelling Raad van Bestuur op 31 december 2016

### Federale Overheid

- Jan BONTE (VOORZITTER)
- Michel LOCCUFIER
- Bart MUSCH

### Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- Eric AERDEN

### Vlaams Gewest

- Eric SEMPELS

### Waals Gewest

- Patrick IMBRECKX

### FBAA

- Mark D'EIGENS
- Dirk HELLEMANS
- Hubert LATOUR (ONDERVOORZITTER)
- Patrick WESTELINCK

### ACV-Openbare Diensten

- Jan COOLBRANDT (ONDERVOORZITTER)

### ACV-Transcom

- Jan SANNEN

### BTB

- Steven STEYAERT

## 2.2 Samenstelling Algemene Vergadering op 31 december 2016

### Federale Overheid

- Jean-Marie NEVENS

### FBAA

- Walter DE REYS
- Louis ELOY
- Albert HOC
- Geert VAN HOVE



#### ACV-Openbare Diensten

- Bruno BELLUZ

#### BTB

- Daniël MARATTA
- Sandra LANGENUS

### 2.3 Team op 31 december 2016

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

# Activiteitenverslag

## 1. Kennisverzameling

### 1.1 Statistisch-economische indicatoren

#### 1.1.1 Kostprijnsindices ongeregeld vervoer

Sinds 2008 berekent het ICB maandelijks de evolutie van de kostprijs in de sector van het ongeregeld vervoer. Net zoals de voorgaande jaren werden de indices maandelijks ter publicatie opgestuurd naar het Belgisch Staatsblad en op de website van het Instituut bekend gemaakt.

#### 1.1.2 Conjunctuurbarometer ongeregeld vervoer

Net zoals in 2014 en 2015 stelde het ICB in 2016 een driemaandelijkse conjunctuurbarometer op van de sector van het ongeregeld vervoer. Daarvoor werd in het begin van elk trimester een enquête verzonden naar alle bedrijven uit de sector. De resultaten werden op de website gepubliceerd en via Newsflash en Twitter bekend gemaakt.

#### 1.1.3 Autocarstatistieken

Voor het tweede jaar op rij werkte het ICB mee aan het opmaken van de officiële statistieken over de autocarsector van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De relevante gegevens werden verzameld via een uitbreiding van de conjunctuurenquête van het laatste kwartaal. De resultaten werden op de website beschikbaar gemaakt en overgemaakt aan de FOD.

#### 1.1.4 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, voltijdse equivalenten (VTE's) en gereden kilometers. In 2016 werd de dataverzameling verder gezet.

#### 1.1.5 Geïntegreerde aanpak voor de 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. Ook werden vraagtekens geplaatst bij de toegevoegde waarde van bestaande informatieverzameling, voornamelijk met betrekking tot de conjunctuurbarometer.

Op basis van deze oefening werd door het ICB een nieuw plan van aanpak gemaakt rond de sectorstatistieken. Er werd beslist om de driemaandelijkse conjunctuurbarometer stop te zetten en te vervangen door een jaarlijkse dataverzameling over de hele sector die zich zal concentreren op informatie rond het economisch gewicht van de sector, geproduceerde kilometers, vervoerde passagiers en gebruiksdagen van de voertuigen. Verder zou er rond dataverzameling nog nauwer samengewerkt worden met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit nieuwe plan moet in de loop van 2017 in de praktijk gebracht worden.

## 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 (84 abonnees), 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 2016 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. Preventie en bescherming op het werk

Omdat welzijn op het werk steeds meer aan belang wint, de exponentiële groei in de regelgeving met betrekking hierop illustreert dit, volgt het ICB dit onderwerp op de voet op. In 2016 werden de instrumenten voor brandpreventie en voor psychosociale aspecten op het werk gepubliceerd op de site en verder verspreid via de geëigende kanalen. Begeleidende documentatie werd daarnaast ook ter beschikking gesteld.

## 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 gebruikt 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? ».

De studie werd opgeleverd in de loop van 2016. Er werd een uitgebreid rapport opgemaakt dat op de website werd gepubliceerd. Daarnaast werden heel wat inspanningen geleverd om de resultaten te communiceren naar het publiek: er werden verschillende Newsflashes verstuurd rond het thema, er kwam een artikelreeks in *Nieuws in 't kort* en een meer uitgebreid artikel in *Car&Bus Magazine*. Daarnaast werden alle autocarondernemers persoonlijk aangeschreven met een executive summary van de resultaten en een link naar het volledige verslag. Ten slotte werden de resultaten gepresenteerd aan het autocarcomité, tijdens de conferentie *The Future of Passenger Transport by Road* (cf. infra) en op *Busworld South America* in Medellin.

### 1.3.2 Werkbaar Werk

In de loop van 2015 werd een wetenschappelijk paper geschreven over het Werkbaar Werk-onderzoek in samenwerking met professor Elsy Verhofstadt van de Universiteit Gent. In 2016 werd deze paper gepubliceerd in het gerenommeerde wetenschappelijke tijdschrift *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. De paper kan gedownload worden via volgende link: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415300938>. Conclusies uit de paper werden verwerkt in een artikel voor Car&Bus-magazine.

In navolging van het werkbaar werk-onderzoek is het Sociaal Fonds in het najaar van 2016 gestart met de organisatie van een reeks workshops rond het verbeteren van de kwaliteit van de arbeid in de sector. De workshops moeten uiteindelijk uitmonden in een toolbox waar bedrijven gebruik van kunnen maken om te werken aan werkbaar werk in hun eigen bedrijf. Het ICB ondersteunt het Sociaal Fonds bij dit initiatief.

### 1.3.3 Marktverkenning intercity lijndiensten

Na de liberalisering van het lange afstandsvervoer over de weg in Duitsland en meer recent in Frankrijk, lijkt de markt van de interstedelijke busverbindingen steeds aantrekkelijker belangrijker te worden. Het ICB voerde daarom een onderzoek uit naar de recente evolutie van de regelgeving en de ontwikkelingen op de markt zelf. Bij het onderzoek werd de nadruk gelegd op de mogelijkheden die deze evoluties kunnen bieden voor de Belgische ondernemers.

De resultaten van het onderzoek werden in eerste instantie gepresenteerd op het symposium in het kader van de Lentereceptie 2016 van de FBAA. Daarnaast werd een verslag van het onderzoek gepresenteerd op de website en verscheen er een artikel in *Car&Bus Magazine*.

### 1.3.4. Dode hoek

Volgend op het onderzoek gedaan in 2015 naar de dode hoek, en belangrijker, de oplossingen hiervoor voor autobussen en autocars, werd in 2016 een rapport opgesteld. Dit rapport behelst de huidige situatie op vlak van regelgeving voor wat betreft de verplichte achteruitkijk- en andere spiegels. Daarnaast werden in dit document de verschillende mogelijkheden opgelijst om het probleem van de dode hoek te beperken.

### 1.3.5. Capita Selecta

Ook in 2016 werd op regelmatige basis gecommuniceerd over veranderingen binnen de regelgeving die relevant is voor de sector. Het gaat hier in het bijzonder over arbeidsrechtelijke en vennootschapsrechtelijke onderwerpen.

## 2. Adviesverlening

### 2.1 Tools

#### 2.1.1 Kostprijscalculators

In het begin van 2016 werd de kostprijscalculator voor het ongeregeld vervoer grondig vernieuwd. Bij de herwerking werd de nadruk gelegd op een grotere flexibiliteit en een nog groter gebruiksgemak. Het nieuwe product werd gepromoot onder de naam *Kostprijscalculator 3.0*. De kostprijscalculator voor het ongeregeld vervoer kreeg in 2016 bovendien een broertje in de vorm van een calculator voor het bijzonder geregeld vervoer. Deze volledig nieuwe calculator kreeg de naam *BS-calculator 1.0*.

In de loop van het jaar werden heel wat inspanningen gedaan om het gebruik van de calculators te promoten in de sector. Via de gebruikelijke kanalen (Newsflash, NK, Twitter en de website) werd de beschikbaarheid van de kostprijscalculator in de verf gezet. Bovendien werd een specifieke mailing gezonden naar alle ondernemers waarvan geweten is dat zij actief zijn in het bijzonder geregeld vervoer.

Het ICB trok ook de boer op om de calculators actief te gaan promoten bij de ondernemers zelf. De calculators werden onder andere gepresenteerd tijdens een vergadering van de provinciale afdelingen van FBAA in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Namen. De BS-calculator werd voorgesteld op twee Algemene Ledenvergaderingen van de VRA in Brussel en Gent en er werden een beperkt aantal trainingen binnen bedrijven georganiseerd. Ten slotte werd het gebruik van de calculators mee opgenomen in het programma van de opleiding vakbekwaamheid ondernemers.

De inspanningen leverden ook tastbaar resultaat op. Sinds september 2016 worden de downloads van de calculators op de website geregistreerd. De *kostprijscalculator 3.0* voor autocar werd afgelopen jaar door 53 unieke bedrijven gedownload (42 Nederlandstalige, 11 Franstalige). De *BS-calculator 1.0* werd 70 unieke bedrijven gedownload (65 Nederlandstalige, 5 Franstalige). Het verschil tussen Franstalige en Nederlandstalige bedrijven laat zich voor een groot stuk verklaren door de grote aandacht dat aan kostprijsberekening werd besteed in Vlaanderen naar aanleiding van de grote marktraadpleging van De Lijn in het bijzonder geregeld vervoer.

#### 2.1.2. Subsidiewijzer

De verschillende overheden in ons land reiken heel wat subsidies uit in het kader van verschillende beleidsmaatregelen. Veel bedrijven doen nu reeds zaken die voor subsidies in aanmerking komen, maar zijn zich daar niet van bewust. Of soms willen zij zaken realiseren die financieel niet haalbaar zijn zonder subsidies of waarvan ze het financiële risico niet wensen te dragen. De regelgeving rond subsidies vormt echter een moeilijk te ontrafelen kluwen waar de meeste bedrijven hun weg niet in vinden.

Ter ondersteuning van de bedrijven ontwikkelde het ICB een online tool waarmee bedrijven op thematische basis op zoek kunnen gaan naar de passende subsidieregeling voor hun bedrijf. De tool is gratis online te raadplegen op de website van het ICB.

### 2.1.3. Preventie en bescherming op het werk

Aan het begin van 2016 werden de voornamelijk in 2015 ontwikkelde instrumenten voor de risicoanalyse brand en psychosociale aspecten afgewerkt en ter beschikking gesteld.

## 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, soms om wat grotere projecten of opdrachten.

In maart werd begonnen met de registratie van de verschillende vragen die aan het instituut werden gesteld. In het totaal werden 171 kleine en grotere informatievragen geregistreerd. De meeste vragen werden gesteld door ondernemers (40%), gevolgd door de FBAA (23%), externen (19%) en chauffeurs (16%).

## 2.3 Opleiding

### 2.3.1 Opleiding Vakbekwaamheid ondernemers

In 2016 verzorgde het ICB volgende cursussen binnen de opleiding Vakbekwaamheid voor ondernemers in het personenvervoer: Transporteconomie, Organisatie en Beheer, Vervoersovereenkomst, Milieurecht, Organisaties in verband met vervoer en een gedeelte van de cursus Kostprijberekening. Alle cursussen werden in beide landstalen gegeven. Voor de cursus Organisatie en Beheer werd een vernieuwde cursus uitgewerkt.

### 2.3.2 Opleiding Openbaar Busondernemer (OBO)

Voor het eerst in een aantal jaar werd de opleiding Openbaar Busondernemer opnieuw georganiseerd. Het ICB verzorgde twee cursussen uit deze opleiding, met name een cursus Milieurecht en een cursus Subsidiebeleid. Voor beide opleidingsonderdelen werden volledig nieuwe cursussen ontwikkeld.

### 2.3.3 Train the Trainer: Verkeersveiligheid

Omdat elke leerling jaarlijks minstens éénmaal plaats neemt in een bus of autocar en er nog veel vaker mee geconfronteerd wordt in het verkeer, is het uiterst belangrijk dat jongeren aangeleerd wordt op een correcte manier om te gaan met deze voertuigen. Daar het echter onmogelijk is om al deze jongeren rechtstreeks te bereiken en op te leiden, werd ervoor geopteerd om zich te richten op leraars, preventieadviseurs, .... die zelf lessen willen organiseren ivm veiligheid in en rond de bus. Het is daarom dat in de loop van 2016 beslist werd een opleiding te organiseren die het voor deze mensen mogelijk maakt hun leerlingen of jongeren op te leiden.

Met dit doel voor ogen werden een syllabus en verschillende affiches ontwikkeld. Deze werden gebruikt en verspreid tijdens de opleidingen die op 25-26-27 oktober plaatsvonden.

Omwille van het succes van deze opleiding wordt een volgende sessie in het najaar van 2017 voorzien.

## 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, het mobiliteitsbudget, het klimaatbeleid met betrekking tot transport, het mobiliteitsverslag rond woon-werkverkeer en de transitiebeheersovereenkomst met VVM-De Lijn.

### 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 is reeds jaren vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur van deze vereniging.

In November 2016 organiseerde BIVEC een studiedag getiteld *The Future of Collective Passenger Transport by Road*. De studiedag werd op vraag van ICB ingelegd en werd zowel inhoudelijk als organisatorisch vanuit het ICB aangestuurd. Tijdens de conferentie hadden Nicole Van Doninck (VIM) en Steven Lannoo (ICB) het over nieuwe markten voor de sector. Ze gaven respectievelijk een uiteenzetting over de "kantoorbus" en over "intercity busverbindingen". Professor Stef Proost (KU Leuven) had het over de gevolgen van een mogelijke kilometerheffing voor de sector en Arnoud Mouwen (VU Amsterdam) besprak verschillende modellen van overheidsinterventie en liberalisering van de openbaar vervoermarkt. Ten slotte gaf professor Chris Tampère (KU Leuven) een kritische uiteenzetting over de impact van autonome voertuigen op de sector. De conferentie werd afgesloten met een debat tussen politici van de belangrijkste politieke partijen van België.

In het najaar van 2016 werd het ICB verantwoordelijk voor het ontwikkelen en beheren van de nieuwe website van BIVEC.

### 3.3 PLANET-studie

Reeds in 2014 had het ICB vastgesteld dat het Planbureau een zeer negatieve voorspelling maakte met betrekking tot de toekomst van de markt voor bus transport. Er werd echter ook vastgesteld dat de gebruikte methodologie onvoldoende rekening hield met de realiteit. Met behulp van het ICB paste het Planbureau haar methodologie enigszins (doch ons inziens onvoldoende) aan.

De resultaten van de nieuwe studie die in 2016 werd gepubliceerd waren echter nog negatiever voor de sector dan voorheen. Op vraag van het ICB onderzocht het Planbureau in hoeverre de resultaten het gevolg konden zijn van de gehanteerde methodologie. De conclusie was dat de negatieve voorspellingen allicht enigszins overdreven waren. De hoofdconclusie van het

onderzoek, i.e. dat de congestie bij ongewijzigd beleid zal leiden tot een afname van de vraag naar verplaatsingen met de bus, blijft echter overeind.

In het kader van deze conclusies werd door het ICB een onderzoeksvorstel ingediend bij de vakgroep geografie van de KU Leuven. Het betreft een voorstel voor masterproef waarbij studenten op zoek gaan naar mogelijke oplossingen voor de negatieve invloed van congestie op de aantrekkingskracht van de bus als transportmodus.

Daarnaast blijft het ICB ervoor ijveren dat het Planbureau een zo realistisch mogelijke methodologie zou hanteren. De FOD Mobiliteit en Vervoer en het Kabinet van de Minister van Mobiliteit gaven dienaangaande de garantie dat het ICB in de gebruikersgroep van de PLANET-studie zal worden opgenomen.

### 3.4 Subsidies voor aardgasbussen

Vrachtwagens op aardgas zijn reeds enige tijd opgenomen op de limitatieve technologielijst van de Vlaamse Regering waardoor ze in aanmerking komen voor subsidiëring via het stelsel van de ecologiepremie. Het ICB nam contact op met de Vlaamse administratie met de vraag om ook aardgasbussen op die lijst op te nemen. De administratie verzocht het ICB de nodige informatie te verzamelen om de subsidie te verantwoorden. Samen met de constructeurs en de NGVA startte het ICB een initiatief om de gevraagde informatie te verzamelen.

### 3.5 VICA

2016 was het tweede en laatste jaar voor het VICA-project (Vlaams Centrum voor de Autocar, een project dat productinnovatie in de autocarsector moet stimuleren). Als lid van de VICA-team zette ICB mee zijn schouder onder de verschillende initiatieven die in het kader van dit project genomen werden.

## 4. Werking van het Instituut

### 4.1 Een nieuwe website voor het ICB

De website van het ICB vormt sinds jaar en dag het belangrijkste communicatiekanaal van het Instituut. De ontwikkeling van de site dateerde echter reeds van 2007 en was dan ook dringend aan vernieuwing toe. Eind oktober werd de nieuwe website van het ICB gelanceerd. De nieuwe website werd volledig zelf door het ICB ontwikkeld (met behulp van het online platform Webnode). Ook het beheer wordt door het ICB zelf uitgevoerd.