

JAARVERSLAG 2014

Jaarverslag 2014

STL/NC/SAM/15.03/030

April 2015

ICB – Instituut voor de autoCar en de autoBus v.z.w.

“Dobbelenberg”

Metrologielaan 8 – 1130 Brussel

☎ 02/245 90 53

☎ 02/245 91 29

☎ info@icb-institute.be

☎ www.icb-institute.be

Het ICB streeft steeds naar betrouwbaarheid van de gepubliceerde informatie en stelt haar brochures samen met de grootste zorg. Niettemin neemt het ICB geen verantwoordelijkheid voor de actualiteit, de juistheid, de volledigheid en de kwaliteit van de inhoud. Deze brochure is een bron van algemene informatie en betreft op geen enkele manier de particuliere situatie van een natuurlijke of rechtspersoon en dient derhalve niet als een vervanging van een professioneel advies.

Niets uit deze publicatie mag worden gereproduceerd, opgeslagen of overgedragen in welke vorm of op welke wijze dan ook, elektronisch, mechanisch of door middel van fotokopieën, zonder voorafgaandelijke schriftelijke toestemming van het ICB.

Inhoudstafel

Voorstelling	4
1. Visie	4
2. Missie	4
3. Strategisch plan	5
4. Samenstelling Raad van Bestuur op 31/12/2014	5
5. Samenstelling Algemene Vergadering op 31/12/2014	7
6. Directeur.....	7
7. Personeel.....	7
Verslag Activiteiten	8
1. Economische projecten	8
A. Kostprijsindices voor het nationaal en internationaal personenvervoer over de weg	8
B. Herlancering conjunctuurenquête	9
C. Economische analyse	10
D. Actualisering kostprijsberekeningstool	10
E. ESF-project Werkbaar Werk.....	11
F. Project vrije busbanen	11
G. Autocarstatistieken	12
H. Arbeidsmarktanalyse	12
I. Concurrentiestudie	12
2. Juridische projecten.....	13
A. Sociale Gids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg	13
B. Milieugids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg.....	13
C. Gids voor de Toegang tot het Beroep en tot de Markt voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg	14
D. Vervaldagenkalender	14
E. Gepersonaliseerde vervaldagenkalender	15
F. Gebruik van talen in sociale betrekkingen	15
G. Vernieuwd sectoraal arbeidsreglement.....	15
3. Algemene projecten	16
A. Website ICB	16
B. Docroom.....	17
C. Nieuwsbrief ICB.....	17
D. Twitter.....	18
E. Toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg	18
4. Werking	18
A. Vergaderingen.....	18
B. Vertegenwoordiging.....	18

Voorstelling

1. Visie

Het ICB wil de motor zijn voor de ontwikkeling, de ondersteuning en de promotie van het bezoldigd collectief personenvervoer per touringcar en autobus.

2. Missie

De missie van het ICB wordt opgebouwd rond zeven strategische pijlers, met name gezonde mededinging, verkeersveiligheid, milieu, ontwikkeling van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg, opleiding, sociale aspecten met betrekking tot de chauffeurs, informatie en communicatie.



Het Instituut beoogt het expertise- en kenniscentrum te zijn inzake mobiliteit en verkeersveiligheid voor de autobussen en touringcars. De hoofdbezorgdheid van het Instituut zijn de juridische, economische, sociale en technische aspecten die de ondernemers, de chauffeurs, de voertuigen en de infrastructuur aanbelangen.

Het ICB heeft daarenboven een rol van coördinator en katalysator bij het tot stand brengen van een overlegplatform tussen de verschillende actoren van de sector.

Het Instituut heeft tenslotte de ambitie zich te profileren als de referentie voor het collectief personenvervoer per touringcar en autobus.

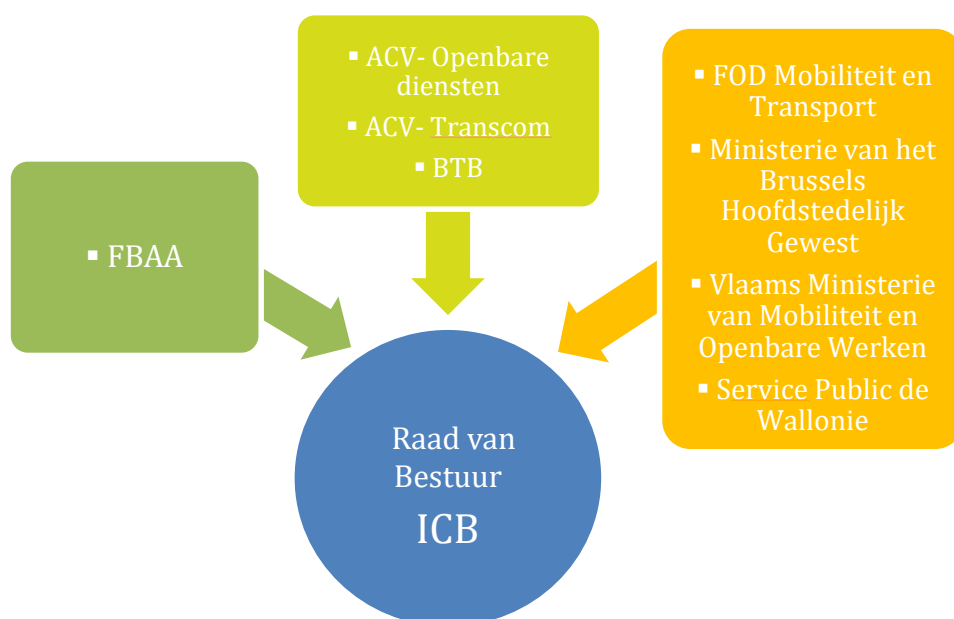
3. Strategisch plan

Het ICB stelde in 2012 een strategisch plan op rond de bovenstaande strategische pijlers voor de periode 2012-2014. Dit plan bevat onder andere de concrete projecten die het ICB tijdens die periode wil realiseren. Voor elk project werd een timing opgesteld. Vervolgens werden de financiële, alsook de personeelsimpact voor ieder project ingeschat. Tenslotte werd voor elk project eveneens een projectleider aangeduid.

4. Samenstelling Raad van Bestuur op 31/12/2014

De Raad van Bestuur van het ICB heeft een tripartiete samenstelling, bestaande uit vertegenwoordigers van de Federatie van Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van reisorganisatoren (FBAA), de meest representatieve syndicale organisaties van de sector (ACV-Transcom, ACV – Openbare Diensten en BTB) en de federale en regionale Ministeries van Mobiliteit en Transport.

Deze unieke structuur laat aan het ICB toe om het ontmoeting- en overlegplatform te zijn voor alle actoren die rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken zijn bij de sector en om een belangrijke coördinerende rol te spelen.



VOORZITTER:

- Philippe COLPAERT
Adviseur-Generaal Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

ONDERVOORZITTERS:

- Jan COOLBRANDT
Nationaal Secretaris ACV – Openbare Diensten
- Hubert LATOUR
Gemeenschapsvoorzitter FBAA - CFA

SECRETARIS:

- John REYNAERT
Vertegenwoordiger Federaal Secretariaat BTB

PENNINGMEESTER:

- Patrick WESTELINCK
Afgevaardigd Bestuurder FBAA

BESTUURDERS:

- Walter DE REYS
Vertegenwoordiger EBH
- Didier DUMONT
Vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Kurt GYSELINCK
Vertegenwoordiger voor het Vlaamse Gewest
- Patrick IMBRECKX
Vertegenwoordiger voor het Waalse Gewest
- Bart MUSCH
Attaché Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
- Cyril PAUGET
Attaché Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
- Jan SANNEN
Algemeen Sectorverantwoordelijke Vervoer en Logistiek ACV-Transcom
- Rudy VERHOEVEN
Gemeenschapsvoorzitter FBAA-VRA a.i.

PLAATSVERVANGENDE BESTUURDERS:

- Cecilia ANTENUCCI
Vertegenwoordiger voor het Waalse Gewest
- Cathy DECOODT
Attaché juriste Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

- Yves MANNAERTS
Bestuurder-Directeur FBAA
- Roberto PARRILLO
Algemeen Sectorverantwoordelijke Vervoer Wallonië ACV-Transcom
- Steven STEYAERT
Vertegenwoordiger BTB

5. Samenstelling Algemene Vergadering op 31/12/2014

Naast de leden van de Raad van Bestuur maakten op 31/12/2014 ook de volgende werkende leden van de vereniging deel uit van de Algemene Vergadering:

- Bruno BELLUZ
Permanente Secretaris Sector Vervoer ACV-Openbare Diensten
- Jean-François GOHY
Gemeenschapsondervoorzitter FBAA-CFA
- Albert Hoc
Algemeen Voorzitter FBAA
- Yves MANNAERTS
Bestuurder-Directeur FBAA
- Daniël MARATTA
Secretaris BTB
- Jean-Marie NEVENS
Vervoersraad bij de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Unie
- Steven STEYAERT
Vertegenwoordiger BTB

6. Directeur

- Yves MANNAERTS
Bestuurder-Directeur FBAA

7. Personeel

De personeelsbezetting van het ICB bestaat op 31/12/2014 uit:

- Steven Lannoo
Economisch Adviseur
- Sander MOUTON
Juridisch Adviseur
- Nathalie Clam
Secretaresse

Verslag Activiteiten

1. Economische projecten

A. Kostprijsindices voor het nationaal en internationaal personenvervoer over de weg

■ Methodologie

De laatste aanpassing aan de methodologie van de kostprijsindices dateerde van 2007. Het werd daarom opportuun gevonden om nogmaals een herziening door te voeren. De herziening bestond erin dat een aantal elementen van het berekeningsproces werden geoptimaliseerd. Zo werd bijvoorbeeld de berekening van de gehanteerde rentevoet gewijzigd om veranderingen in marktvoeten op een meer realistische manier te laten doorstromen in de index. Ook werden een aantal nieuwe posten toegevoegd, waaronder Add Blue. Daarnaast werd de plaats waar informatie wordt bekomen op een aantal punten gewijzigd. Zo wordt de evolutie van de olieprijsen opgevolgd via een online bestelling systeem. Ook werd de tool voor de berekeningen gebruiksvriendelijker gemaakt om het proces van de maandelijkse berekeningen te versnellen.

Er werd besloten de basis van het indexcijfer te veranderen naar 100 = 1/12/2014. Omzettingscoëfficiënten werden berekend en in het Staatsblad gepubliceerd.

■ Evolutie in 2014

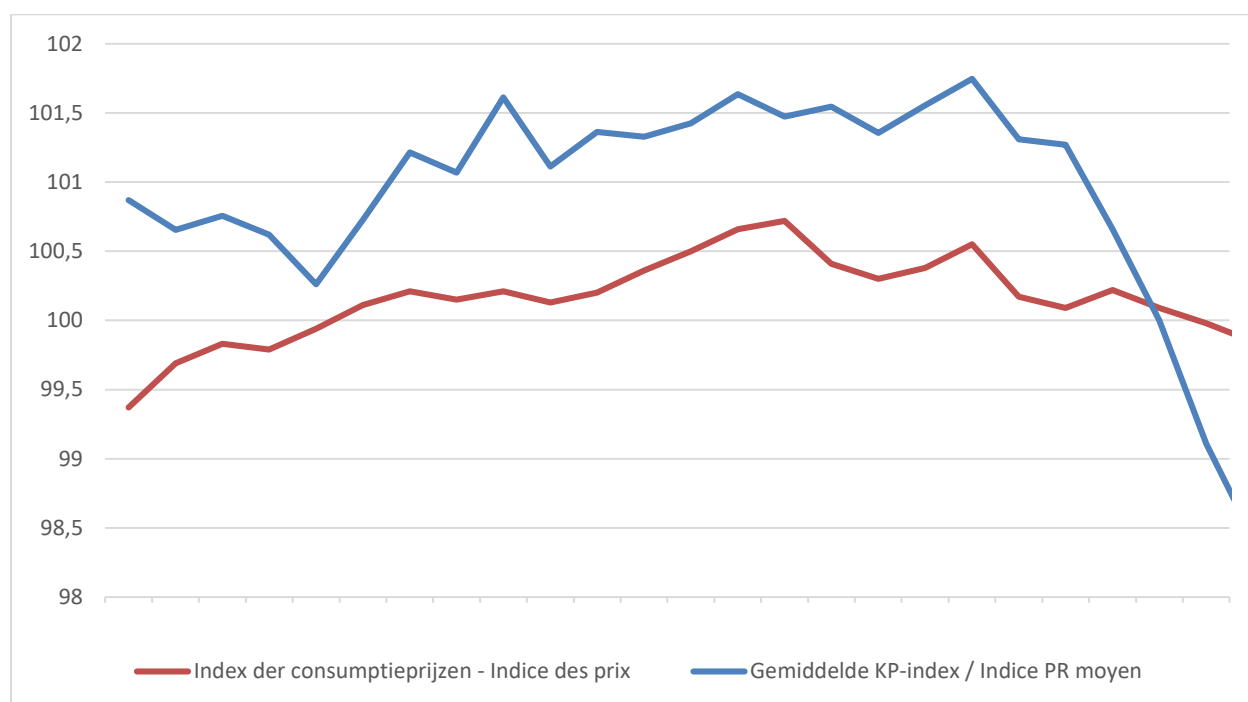
Naast de maandelijkse berekening van de kostprijsindices verschaft het ICB ook jaarlijks een overzicht van de evolutie van de kostprijs in de sector van het ongeregeld vervoer. We vergelijken daarbij de toestand op 1 december 2013 met die op 1 december 2014. De resultaten worden weergegeven in onderstaande tabel.

	Evolutie kostprijs december 2013 - december 2014					
	dagtoerisme	internationale verblijfsreis ten hoogste 6 dagen	internationale verblijfsreis meer dan 6 dagen	pendel	skireis	receptief toerisme 12 dagen
<i>Verbruik</i>	-7.2%	-8.5%	-8.8%	-8.7%	-8.9%	-8.7%
<i>Banden</i>	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
<i>Onderhoud/Herstellingen</i>	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%	0.3%
<i>Afschrijving voertuig</i>	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%	-0.3%
<i>Garage</i>	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%
<i>Verzekeringen</i>	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%	2.0%
<i>Rijdend personeel</i>	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
<i>Overige directe kosten</i>	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
<i>Administratiekosten</i>	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%
<i>Specifieke ritkosten</i>	**	-2.5%	-1.6%	4.8%	-1.5%	-2.1%
KOSTPRIJS	-0.9%	-1.3%	-1.6%	-1.6%	-1.0%	-1.6%

Onder invloed van de dalende brandstofprijzen daalden ook de kosten voor het verbruik en bleven de kosten van de banden stabiel. Door een beperkte stijging van de loonkosten en de prijs van de wisselstukken werden ook de kosten voor herstellingen wat hoger.

De dalende kosten voor afschrijvingen reflecteren de in 2014 sterk gedaalde lange termijn rente, terwijl de garagekosten gelinkt moeten worden aan een stijging van de huurprijzen. De loonkosten (voor de chauffeurs) bleven in 2014 nagenoeg stabiel. Hetzelfde geldt voor de overige directe kosten.

De daling van de specifieke ritkosten bij de internationale verblijfreizen, de skireizen en het receptief toerisme reflecteren een daling van de kostprijs van overnachtingen en van vervoersdiensten. De stijging bij de pendeldiensten reflecteert dan weer de stijging van tolkosten. Als we de kostenevolutie binnen de sector vergelijken met de algemene inflatieniveau (cf. onderstaande grafiek), dan zien we dat de daling binnen de sector eens stuk sterker was. Dat heeft uiteraard alles te maken met het belang van de brandstofprijzen voor de sector.



B. Herlancering conjunctuurenquête

Een conjunctuurenquête organiseren is geen gemakkelijke klus, net zoals dat het geval is voor andere enquêtes. De grootste uitdaging bestaat er meestal in om mensen te overtuigen deel te nemen en vooral om te blijven deelnemen. De hoofdbedoeling van de enquête bestaat er immers in om een trend weer te geven. Wanneer de samenstelling van de groep participerende bedrijven sterk wijzigt over de tijd zijn we niet zeker of de trend veroorzaakt werd door reële economische factoren, dan wel door wijzigingen in de samenstelling van de steekproef.

Bij de herlancering van de enquête hebben we daarom geprobeerd om maximaal aandacht te spenderen aan het verhogen van het aantal respondenten en het blijven vasthouden van die respondenten. Om dat doel te bereiken wilden we de vragenlijst zo kort, eenvoudig en aangenaam mogelijk maken. Daarnaast hebben we een uitgebreid contactplan opgesteld en hebben we de bedrijven die antwoorden telkens beloond met een gepersonaliseerde analyse van de situatie in hun eigen bedrijf.

Dankzij de nieuwe aanpak zijn we erin geslaagd om ieder kwartaal meer dan 90 ondernemers te overtuigen om deel te nemen aan de enquête (ongeveer 1/3 van het totaal). Dat is, zeker in vergelijking met vorige enquêtes, een vrij hoog cijfer. We zijn er bovendien in geslaagd dat cijfer nog enigszins te verhogen in de laatste kwartaalenquête van het jaar.

C. Economische analyse

In deze publicatie werd een analyse gemaakt van de economische situatie van de privébedrijven uit de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg. Via een doorlichting van de jaarrekeningen onderzochten we de financiële situatie van de bedrijven, de creatie van de toegevoegde waarde en de rendabiliteit.

Met de economische analyse streeft het ICB een dubbel doel na. Ten eerste willen we aan iedere stakeholder uit de sector een instrument aanbieden dat als benchmark kan fungeren voor de analyse van de financiële en economische toestand van een individueel bedrijf. Daarnaast heeft deze publicatie ook een signaalfunctie. Het is immers onze bedoeling om sector brede problemen te identificeren en de bewustwording errond te vergroten.

We behandelden de situatie van de bedrijven in drie grote thema's. In een eerste deel onderzochten we de solvabiliteit en liquiditeit, zodat we een zicht kregen op de financiële risico's die de bedrijven lopen. Vervolgens namen we de creatie van de toegevoegde waarde onder de loep. In het derde deel onderzochten we dan de rendabiliteit.

De resultaten van de analyse werden via de gebruikelijke kanalen verspreid (website, presentatie Raad van Bestuur, Newsflash, Twitter en NK). Daarnaast werd ook een presentatie in het Autocarcomité gehouden.

D. Actualisering kostprijsberekeningstool

Gezien de complexiteit en de verscheidenheid van de aangeboden diensten in de autocarsector, is de kostprijsberekening geen evidentie en kan deze veel tijd vragen aan de ondernemer. Daarom werkte het ICB een rekenprogramma uit waarmee een autocarondernemer zijn eigen kostprijs voor een rit kan berekenen.

De tool werd in 2014 volledig vernieuwd, met de bedoeling dat hij meer flexibel en tegelijk ook gebruiksvriendelijker zou worden. De nieuwe tool werd getest in enkele bedrijven en in het kader van het project *Climate Express* van de FBAA. Op de website van het ICB is het programma vrij te downloaden.

E. ESF-project Werkbaar Werk

In opdracht van en in samenwerking met het Sociaal Fonds realiseerde het ICB dit jaar het project *Werkbaar Werk*. Dit project werd gefinancierd door het ESF en had tot doel om de kwaliteit van de arbeid in de sector te evalueren en op zoek te gaan naar die factoren die ervoor zorgen dat de chauffeurs zich beter of minder goed voelen in hun job. Op basis van de verzamelde informatie zullen de verschillende actoren binnen de sector nu aan de slag moeten om beleid te ontwikkelen dat de kwaliteit van de arbeid stimuleert. Op deze manier kan ook een doelgericht retentiebeleid worden uitgewerkt. Uit de ervaring van werkgevers en werknemers en uit eerdere onderzoeksresultaten bleek immers dat chauffeurs gemiddeld na een relatief korte tijd de sector opnieuw verlaten, terwijl de vergrijzing de nood aan nieuwe chauffeurs verder zal opdrijven.

Het ICB nam het voortouw bij het ontwikkelen van de vragenlijst en zorgde voor methodologische en praktische ondersteuning bij de organisatie van de afname. Mede dankzij de inzet van een doorgedreven contactschema werd een responsgraad van 60% bereikt. Bovendien bleek uit een representativiteitsanalyse dat de gerealiseerde steekproef een goede afspiegeling van de werknemers uit de sector vormt. De data die voor dit onderzoek werden verzameld zijn met andere woorden van een hoge kwaliteit en lieten dan ook toe om een doorgedreven analyse te maken van de werkbaarheid in de autocar- en autobusbedrijven.

Ook de statistische analyse werd door het ICB uitgevoerd en samen met het Sociaal Fonds werd aan de redactie van een lijvig onderzoeksrapport gewerkt. De analyse bracht enkele werkpunten naar voren waarvan fysieke belasting, niet-conventionele werktijden en tijdsdruk de belangrijkste waren. Daarnaast bleek ook dat werknemers die een ondersteunende werkomgeving ervaren significant meer tevreden zijn over hun job. Wie meer wil lezen over het onderzoek wordt verwezen naar de website van het ICB of het Sociaal Fonds waar het rapport van dit onderzoek werd gepubliceerd.

F. Project vrije busbanen

Naar aanleiding van een studienamiddag van de MORA werd ontdekt dat het econometrisch model dat het Planbureau hanteert bij onderzoeken naar de toekomstige transportvraag geen rekening houdt met het bestaan van vrije busbanen. Mede ten gevolge van deze lacune in het zogenaamde PLANET-model, voorspelde het Planbureau dat de vraag naar bus verplaatsingen tussen nu en 2030 zou dalen, terwijl de vraag naar verplaatsingen met alle andere modi een stijgende trend liet optekenen.

Aangezien het PLANET-model onder andere gebruikt wordt bij de inschatting van de effecten van het overheidsbeleid inzake mobiliteit, zou deze lacune wel eens verregaande gevolgen voor de sector met zich mee kunnen brengen. Daarom werd vanuit het ICB het initiatief genomen om het Planbureau hierover te contacteren. Uit die contacten bleek dat men geen rekening hield met vrije busbanen omdat er geen informatie beschikbaar was over het belang ervan voor het totale busverkeer (i.e., het percentage van de kilometers of passagierskilometers dat afgelegd wordt over vrije busbanen). Het ICB heeft die informatie dan verzameld bij de regionale openbare vervoersmaatschappijen en overgemaakt aan het Planbureau. Zij zullen die informatie nu integreren in hun PLANET-model.

G. Autocarstatistieken

In opdracht van de FOD MOV worden de kerncijfers over de sector van de ongeregelde diensten verzameld door het ICB. Deze informatie wordt bijeengebracht met behulp van een enquête die aan de conjunctuurbarmeter van het laatste kwartaal wordt toegevoegd. Van de verzamelde cijfers wordt in 2015 een rapport gemaakt.

H. Arbeidsmarktanalyse

In de loop van 2014 werd besloten om de arbeidsmarktanalyse niet gewoon te up-to-date te brengen met nieuwe cijfers, maar de doelstellingen en de aanpak grondig bij te sturen. De nieuwe arbeidsmarktanalyse wil in dat kader aansluiten bij het VLAMT-onderzoek dat in 2013 door het Sociaal Fonds werd uitgewerkt. Ten eerste willen we met het onderzoek de evolutie en karakteristieken van de tewerkstelling tijdens het laatste decennium in kaart brengen. Op basis van die informatie zullen dan projecties worden gemaakt over de toekomstige arbeidsvraag en de potentiële invloed die beleidsmaatregelen op die vraag uitoefenen.

Ten einde zeer precieze inschattingen te kunnen maken 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. De data die door het sociaal fonds kunnen worden aangeleverd bleken onvoldoende gedetailleerd te zijn. Daarom werd een aanvraag ingediend bij de Kruispuntbank Sociale Zekerheid om gecodificeerde persoonsgegevens van de werknemers in de sector te bekomen. De aanvraag werd goedgekeurd en de data werden geleverd. De eigenlijke analyse zal in 2015 gebeuren.

I. Concurrentiestudie

De laatste jaren werd de markt van de nationale buslijnen op lange afstand in Duitsland geliberaliseerd, wat geleid heeft tot een snelle groei van de sector. Ook Frankrijk zette reeds stappen in die richting. In België ligt het open gooien van de nationale markt (voorlopig) niet op de tafel, waar toch beweegt ook hier heel wat. Het Engelse Megabus kwam zich vestigen nabij Brussel om van hieruit internationale geregelde busdiensten aan te bieden. Buitenlands spelers zoals ID-bus en IC-bus worden ook steeds actiever op de markt.

Naar aanleiding van deze evoluties werd beslist om een studie uit te voeren naar het potentieel van deze groeiende markt voor de bedrijven in de sector. De doelstelling van de studie bestaat erin de parameters te identificeren en te kwantificeren die een invloed hebben op de competitiviteit van de autocar als transportmodus ten opzichte van alle andere modi op de middellange afstand. Deze informatie moet toelaten om na te gaan of er een markt is voor onze Belgische bedrijven, met welke ingrepen meer marktaandeel gewonnen kan worden en wat de *willingness to pay* is van de consumenten. Een bijkomende doelstelling bestaat erin de studie als voorbeeld te gebruiken van hoe marktonderzoek ondernemers kan helpen wanneer ze overwegen om nieuwe producten te lanceren of nieuwe markten te verkennen.

De studie zal voornamelijk in 2015 worden uitgevoerd. In 2014 werden echter al de nodige contacten gelegd (met onderzoekers van de universiteiten van Gent en Antwerpen en met een marktonderzoeksbureau) die nodig zijn om het onderzoek tot een goed einde te brengen. Ook werden de voornaamste beslissingen in verband met de methodiek en de scope van het onderzoek reeds genomen.

2. Juridische projecten

A. Sociale Gids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg



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.

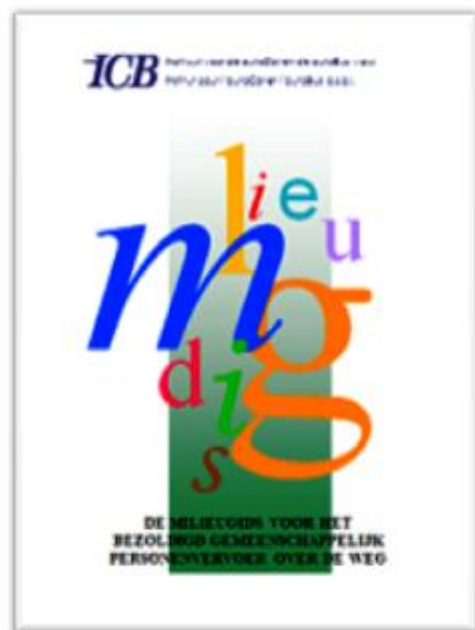
De Sociale Gids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg bevat een duidelijk, beknopt en volledig overzicht van de sectorale sociale reglementering, maar ook van de algemene sociale reglementering die belangrijk is voor de sector.

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.

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

B. Milieugids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg



Milieuzorg is voor alle ondernemingen een belangrijke aangelegenheid, en dit niet alleen om te voldoen aan de milieuwetgeving, maar ook omdat duurzaam ondernemen enkel kan worden gerealiseerd in een gezonde leefomgeving. De groeiende belangstelling voor milieuzorg gaat hand in hand met het feit dat het milieubeleid voortdurend wordt bijgestuurd en aangepast, hetgeen een permanente opvolging vereist. Het milieubeleid is tevens een gewestelijke materie met als gevolg dat de milieuwetgeving verschilt naargelang de plaats van vestiging (het Vlaams Gewest, het Waals Gewest of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

Om de ondernemingen, de werknemers en de 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 milieuwetgeving, stelt het ICB de Milieugids ter beschikking. Deze overzichtelijke en praktische leidraad doorheen

de milieuwetgeving in Vlaanderen, Wallonië en Brussel wordt regelmatig aangevuld en geactualiseerd.

In 2011 besloot de Raad van Bestuur de Milieugids volledig te herschrijven (inhoud en presentatie) in 2012 teneinde in overeenstemming te zijn met de actuele wetgeving. Enkel de internetversie werd weerhouden.

De nieuwe Milieugids voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg werd in 2012 gepubliceerd via de website.

De volgende thema's komen aan bod in deze publicatie:

- Milieuvergunning
- Afvalstoffen
- Afvalwater
- Bodemvervuiling
- Milieusubsidies

De lezers van de digitale nieuwsbrief worden tevens ingelicht over de belangrijke wijzigingen in de Milieugids.

C. Gids voor de Toegang tot het Beroep en tot de Markt voor het Bezoldigd Collectief Personenvervoer over de Weg

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. In 2014 werd deze gids verder geactualiseerd.

D. Vervaldagenkalender

Voor de actoren die actief zijn binnen de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer is het essentieel om periodieke vervaldagen na te leven.

Op de website van het ICB werd een nieuwe rubriek opgenomen met de uiterste betalingsdatums van de verschillende overheidsinstanties, zoals de uiterste datum voor de overschrijvingen van de BTW, de voorafbetaling van belasting, de bedrijfsvoorheffing en de RSZ. Ook werden de sociale, fiscale, sectorale en milieuverplichtingen die belangrijk zijn voor de sector in de kalender opgenomen.

E. Gepersonaliseerde vervaldagenkalender

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

Deze vervaldagenkalender bevat drie rubrieken:

- voertuigen;
- chauffeurs;
- onderneming.

Voor elke rubriek werden verschillende vervaldagen aangemaakt die de gebruiker kan selecteren via een dropdownlijst. Per vervaldag kan hij een vervaldatum en een rappeldatum invoeren eigen aan de onderneming. In 2014 werd aan de vervaldagenkalender tevens een functie toegevoegd die een overzicht geeft van alle ingegeven data.

Op de ingegeven rappeldatum krijgt de gebruiker een eerste herinnering via mail.

Eén week na de ontvangst van deze rappel ontvangt de gebruiker een tweede herinnering via mail. Gebruikers kunnen gratis een login en een paswoord verkrijgen door zich te registreren. FBAA-leden hebben toegang tot deze toepassing door middel van de login en het paswoord van de FBAA-website.

F. Gebruik van talen in sociale betrekkingen

Naar aanleiding van een uitspraak van het Europees Hof van Justitie, werd de Vlaamse taalregelgeving aangepast. Een informatiebrochure werd opgesteld waarin de regels van toepassing in elk taalgebied uiteen wordt gezet.

G. Vernieuwd sectoraal arbeidsreglement

Het sectoraal arbeidsreglement dat dateerde van 2002 werd up to date gebracht met de huidige sociale regelgeving. Onder andere de regelgeving omtrent psychosociale risico's en drank- en drugsbeleid werden geïntegreerd in het nieuwe document.

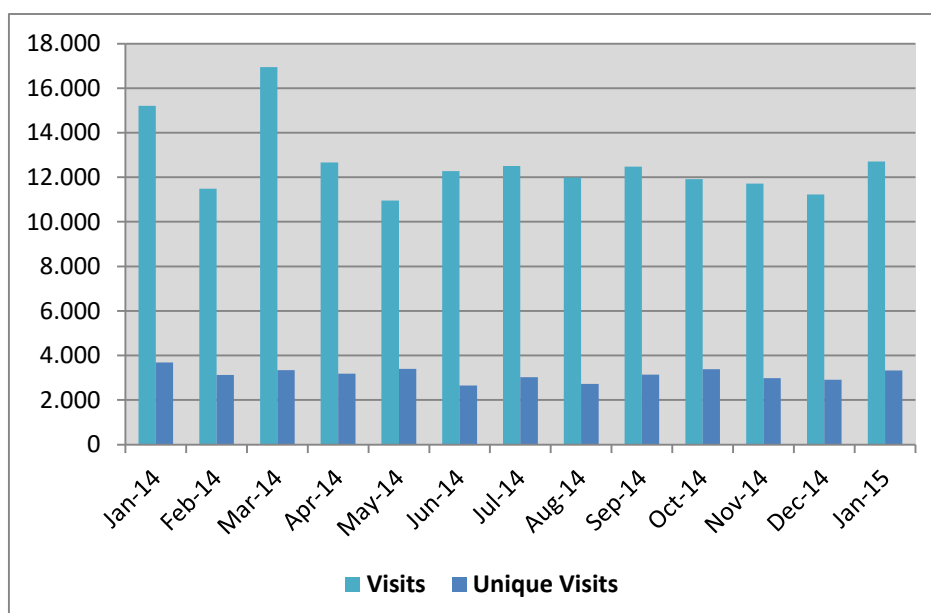
De tekst van dit document werd in december 2014 opgenomen in een cao.

3. Algemene projecten

A. Website ICB

In 2014 werden de verschillende studies en tools opnieuw op de website geplaatst waar ze gratis gedownload kunnen worden.

De statistieken van de website tonen het succes van deze website aan. Vooral de pagina's van de Sociale Gids en de Docroom worden veelvuldig bezocht.



B. Docroom



De “Docroom” is een tool van het ICB die gemakkelijk toegang biedt tot de informatie en documentatie over de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg.

De verschillende onderwerpen eigen aan de sector worden per thema gegroepeerd en kunnen gemakkelijk teruggevonden worden met behulp van een zoekmotor door middel van trefwoorden. Voor elk onderwerp worden de desbetreffende wetgeving, de informatieve artikels, de eventuele studies van het ICB en links naar andere relevante websites voorgesteld.

De Docroom bevat tevens een volledige databank met alle collectieve arbeidsovereenkomsten van de sector van het bezoldigd collectief personenvervoer over de weg.

Alle documenten kunnen gemakkelijk en gratis gedownload worden.

De Docroom is een dynamische tool die onophoudelijk geactualiseerd wordt.

C. Nieuwsbrief ICB

Sinds 2009 verstuurt het ICB periodiek een digitale nieuwsbrief om zo de verspreiding van de nieuwe studies en tools van het ICB te optimaliseren. In 2014 werd de nieuwsbrief omgedoopt tot “newsflash” en werd de inhoud ervan beperkt tot één of slechts enkele punten. Op die manier kan de informatie efficiënter bij de doelgroep aankomen.

Door deze nieuwsbrief kan het ICB haar informatietaak naar de sector toe optimaliseren.



D. Twitter

In het kader van een nieuw communicatieplan van het ICB, werd een twitter-account aangemaakt. Via deze weg kan de sector sneller op de hoogte gehouden worden van nieuws uit de sector.

E. Toegang tot het beroep van ondernemer van personenvervoer over de weg

Om toegang te verkrijgen tot het beroep van ondernemer in de sector van het collectief personenvervoer over de weg moet de onderneming beantwoorden aan een aantal voorwaarden. Eén van die voorwaarden is het verkrijgen van het getuigschrift van vakbekwaamheid. De kandidaten kunnen hiertoe een opleiding volgen. Het ICB stond in 2014 opnieuw in, met samenwerking van het Instituut wegTransport en Logistiek België, voor het opstellen en het actueel houden van de cursussen personenvervoer over de weg en voor de promotie en de coördinatie van de opleiding.

4. Werking

A. Vergaderingen

■ Raad van Bestuur

5 vergaderingen dd. 10/02, 28/04, 23/06, 13/10 et 16/12

■ Algemene Vergadering

2 vergaderingen dd. 23/06, 16/12

B. Vertegenwoordiging

In 2014 nam het ICB deel aan werkzaamheden binnen de volgende organisaties:

■ International Road Transport Union – IRU

■ European Transport Training Association – EUROTRA

■ Mobiliteitsraad Vlaanderen – MORA

■ Benelux Interuniversitaire Groepering van Vervoerseconomen - BIVEC