



2016

JAARVERSLAG

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid



VOORWOORD

Welkom bij het jaarverslag van het BIVV!

Al 30 jaar werken we aan gedragsanalyse en -verandering op het vlak van verkeersveiligheid en dit op basis van wetenschappelijk bewijs. Onze sterkte bestaat er uit dat we praktijk en theorie onder één dak combineren. Onze researchers werken nauw samen met de medewerkers in het terrein. Op basis van die gebundelde kennis en inspanningen geven we stof tot nadenken voor bedrijven en organisaties die rond gedrag én verkeer willen werken. We positioneren ons bovendien als onafhankelijke organisatie ten opzichte van de overheid, de academische wereld en het bedrijfsleven. We willen een organisatie zijn die een spiegel voorhoudt in thema's en onderwerpen die er toe doen!

Als onafhankelijke organisatie hebben we onze structuur in 2016 aangepast aan de zesde staats-

hervorming en met deze structuur gaan we de toekomst vol vertrouwen tegemoet. Een toekomst die mede mogelijk wordt gemaakt door onze partner, Royal Automobile Club Belgium. Het DNA van het BIVV zal niet veranderen, het BIVV blijft een not-for-profit organisatie die zowel nationaal als internationaal actief is op het vlak van verkeersveiligheid.

De opgebouwde expertise inzake gedragsanalyse en -verandering zullen we echter ook ten dienste stellen van andere sectoren, zoals veiligheid en inter- en multimodaliteit. De uitdagingen voor het BIVV zijn groot. Op het ogenblik dat u dit jaarverslag leest, staat immers ook de rebranding van het BIVV klaar. Wij kijken uit naar de nieuwe naam en het nieuwe logo dat uitstraling zal geven aan de verandering, de vernieuwing van de afgelopen jaren die we als BIVV met het hele team hebben gerealiseerd.



Luc Vermeulen, Voorzitter Raad Van Bestuur

Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder BIVV

Inhoudstabel

1	Communicatie	4
2	Het merk 'BOB'	8
3	Kenniscentrum Verkeersveiligheid	12
4	Centrum voor Technologie en Innovatie	14
5	Centrum voor Rijgeschiktheid	16
6	Technische Labo's	22
7	Consulting	26
8	Internationale activiteiten	30
9	Facts & Figures: organisatie / financiën	34

Colofon

Uitgegeven door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Haachtsesteenweg 1405 | B-1130 Brussel

Tel.: 02/244.15.11 | E-mail: info@bivv.be | Internet: www.bivv.be

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Eindredactie: Stef Willems | Layout: Ria De Geyter | D/2017/0779/55

1

Communicatie



Stef Willems
Nederlandstalige woordvoerder



Benoît Godart
Franstalige woordvoerder

Ook in 2016 was het BIVV alomtegenwoordig in de pers. Via kleinere en grote persacties, zowel actief als reactief communiceerde het BIVV. Kennis rond verkeersveiligheid, al dan niet op basis van eigen wetenschappelijk onderzoek, werd gedeeld. We deden dat via klassieke media zoals radio, tv en de kranten. Zo werd het BIVV ongeveer 1.200 keer vermeld in artikelen in nationale kranten in 2016.

Ook via sociale media zoals Facebook (8.950 vind-ik-leuks) en Twitter (2.950 volgers) brachten we onze boodschap naar buiten.

Brede waaier aan thema's

Naast de eerder klassieke thema's zoals alcohol, overdreven snelheid, gordeldracht en afleiding communiceerden we in 2016 over een zeer brede waaier aan thema's zoals Pokémon Go, vrachtwagenongevallen, impact van wedstrijden van de Rode Duivels op het aantal verkeersongevallen, LED-reclame langs de openbare weg, elektrische fietsen, tests met geconnecteerde vrachtwagens, een enquête over ritsen, etc. De lijst is bijna eindeloos.



Middagen van de Verkeersveiligheid

De missie van het BIVV bestaat er onder meer uit om onze kennis inzake verkeersveiligheid te delen. Dit doen we niet alleen reactief maar ook op een pro-actieve wijze. Zo organiseren we sedert 2012 Middagen van de Verkeersveiligheid, waarbij toelichting gegeven wordt over en samen nagedacht wordt rond interessante en/of actuele verkeersveiligheidsthema's. Politici en mensen uit het werkveld worden op zo'n middag geconfronteerd met experts die hun onderzoek of visie ter discussie voorleggen. In 2016, na de zesde staatshervorming, hernam het BIVV dit initiatief dat een tijdje op non-actief was gezet. Het Vlaamse Parlement gaf als eerste groen licht voor de vernieuwde 'Middagen van de Verkeersveiligheid' die op 23 juni plaatsvond in een van de commissiezalen. Het thema van die middag was 'rijopleiding'.

De aanwezige Vlaamse parlementsleden kregen drie korte uiteenzettingen te horen. Het BIVV presenteerde zijn nieuwe studie over de effecten van de 'Graduated Driver Licensing' systemen en projecteerde een ideaalbeeld voor de opleiding in ons land.



Bevorderen van hoffelijk verkeersgedrag.
Encourager un comportement courtois dans le trafic

Ludo Kluppels
17/10/2016

Maandag 17 oktober organiseerde het BIVV zijn 2^{de} Middag van de Verkeersveiligheid, ditmaal in het Brussels Parlement. In samenspraak met het Kabinet van staatssecretaris Debaets werd voor het thema 'verkeersagressie' gekozen.

Het BIVV sprak onder meer over de fenomenen 'driver stress' en 'driving stress' en illustreerde dit met verschillende herkenbare voorbeelden. Daarnaast presenteerden we een aantal mogelijke maatregelen die een overheid kan nemen om dit onhoffelijke verkeersgedrag in goede banen te leiden. De middag werd afgesloten met een geanimeerde discussie.

Campagne 'Smart Phones, Smart Drivers'

Het BIVV lanceerde eind juni 2016 een grote campagne samen met Telenet. Uit een enquête van het BIVV kwam naar voor dat 1 op 5 jongeren zijn smartphone tijdens elke rit achter het stuur gebruikt. Deze campagne wou de jongeren sensibiliseren over deze problematiek. Jongeren konden zelf een ludieke slogan insturen en een prijs winnen. De actie was aanwezig op festivals. Er waren ook radiospots en een online campagne.



Week zonder vluchtmisdrijf samen met VZW Rondpunt

Op 26 september werd de actie 'Week zonder vluchtmisdrijf' voorgesteld, een samenwerking tussen VZW Rondpunt en het BIVV.

Het bracht de problematiek van vluchtmisdrijf onder de aandacht. 1 ongeval op 10 waarbij iemand gewond geraakt of sterft gaat gepaard met een vluchtmisdrijf.

Mensen werden door de campagne aangespoord om hun profielfoto via Facebook te wijzigen en hun engagement voor de actie te uiten.



Week van de afleiding

Samen met de mediapartners Radio2 en de krant La Dernière Heure werd in november een hele week aandacht gevraagd rond de problematiek van 'afleiding achter het stuur'. Alle mogelijke aspecten kwamen aan bod.



Het BIVV voerde speciaal voor deze gelegenheid een experimenteel onderzoek met een eye-track bril uit waarbij aangetoond werd dat ook handenvrij bellen degelijk effecten heeft op het rijgedrag.

Studiedag 'Waarom rijden we te snel?'

In samenwerking met het BIVV organiseerde uitgeverij Politeia op 1 december in Antwerpen een studiedag over snelheid met als slogan 'Waarom rijden we te snel?'. Deze studiedag was vooral gericht op politie, justitie en op lokale besturen.

Vanuit ons Kenniscentrum werd de dag geopend met een gebald overzicht van alle cijfergegevens die we verzamelen omtrent snelheidsgedrag en -attitude. Vanuit ons 'Centrum voor Innovatie en Techniek' werd een uiteenzetting gegeven in welke mate technische ingrepen in een voertuig het snelheidsgedrag in goede banen kunnen leiden. Een panelgesprek tussen vertegenwoordigers van FE-BIAC, Touring, Assuralia en de politierechters sloot de voormiddag af. Gedurende de namiddag werd in verschillende workshops gediscussieerd over mogelijke oplossingen. De ongeveer 65 deelnemers hadden achteraf heel wat stof tot discussie.



Het merk BOB

Ook in 2016 was er tijdens de zomer- en wintermaanden een intensieve BOB-campagne. Het BIVV, Assuralia en de Belgische Brouwers streven er al meer dan 20 jaar naar om het verantwoordelijke rijgedrag van BOB in te burgeren bij al de Belgen. Sedert 2015 organiseren we de campagnes in nauwe samenwerking met de drie gewesten. De BOB-campagne blijft brandend actueel want jaarlijks komen bijna 200 mensen om het leven bij verkeersongevallen waarbij alcohol in het spel is.

Ook dit jaar was er een geïntegreerde aanpak waarbij sensibilisering samenging met controle-acties. Zowel in de zomer als in de winter was er 'een weekend zonder alcohol achter het stuur', in samenwerking met de politie. Dat zo'n aanpak werkt, bewijzen de resultaten telkens opnieuw: het aantal gecontroleerde bestuurders dat rijdt onder invloed van alcohol vermindert van jaar tot jaar! Zo werden er tijdens de zomercampagne 313.041 testen uitgevoerd, waarvan 3,10% met een positief resultaat. Het jaar daarvoor ging het nog om 3,51% positieve

testen voor dezelfde periode. Dezelfde trend merken we eveneens op voor de wintercampagne. In de winterperiode 2016-2017 voerde de politie 450.903 tests uit met 2,26% positief gecontroleerde bestuurders. Tijdens de BOB-wintercampagne 2015-2016 werden 2,5% van de gecontroleerde bestuurders positief getest.

Bedankt BOB

BOB heeft nul op. Ook tijdens de leuke barbecuefeestjes, bij het vieren van een overwinning op het EK voetbal of tijdens de gezellige eindejaarsfeesten. Hij zorgt ervoor dat iedereen veilig terug thuis komt. Daarvoor spreekt hij vooraf af om BOB te zijn of voorziet hij in een alternatief zoals een overnachtingsplaats, vervoer met de taxi of het openbaar vervoer. En dat verdient een welgemeende dankjewel! 'Bedankt BOB' was het uitgelezen thema van zowel de zomer- als wintercampagne 2016-2017.

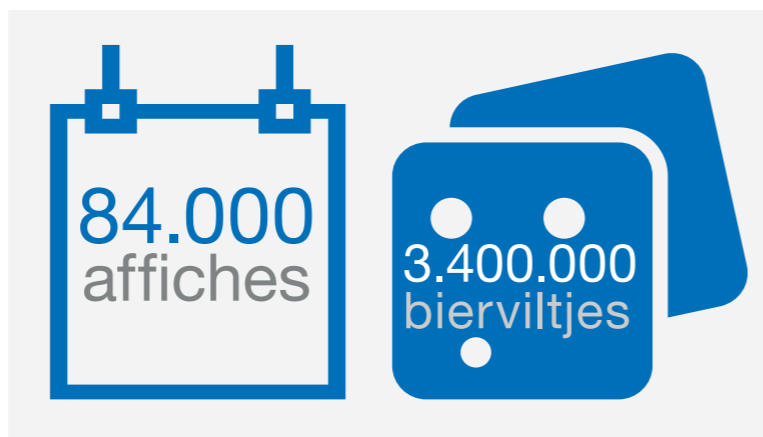




Massale verspreiding van de 'Nul op'-boodschap

Een nauwe samenwerking met de lokale besturen, de horecasector, de taxifederatie GTL Taxi, de openbare vervoersmaatschappijen, amateurvoetbalclubs, kerstmarkten, brouwerijen, ... zorgden voor een massale visibiliteit van de 'Nul op'-boodschap via affiches langs de baan, maar ook in tal van openbare plaatsen, dankzij de grote oplage aan bierviltjes verspreid in onder meer de horeca, de bijzondere receptenfolder 't Is feest als BOB kookt' met alcoholvrije bieren, en zoveel meer!

In totaal werden voor de wintercampagne meer dan 84.000 affiches en 3,4 miljoen bierviltjes verspreid.



Tal van BOBs in de bloemetjes gezet

In de zomer konden zowel particulieren als lokale organisaties meedingen voor een BOB Award door hun BOB-engagement bekend te maken op ikbob.be via een origineel initiatief.

'Wie wordt BOB van de week?'

Van 25 november 2016 tot en met 31 januari 2017 kon je je favoriete BOB nomineren. 1.655 deelnemers brachten 49.430 stemmen uit voor hun favoriete BOB. 32 winnaars kregen een 'Bongo Bedankt BOB'-overnachting cadeau.





3

Kenniscentrum Verkeersveiligheid



Het Kenniscentrum heeft in 2016 met zijn multidisciplinair team ingezet op kwalitatief wetenschappelijk onderzoek rond verkeersveiligheid. Er was een spreiding van onderzoeksprojecten over een groot aantal gebieden van ongevalsanalyse, implicaties van ongevallen, diepteonderzoek, gedrag in het verkeer, attitudes van weggebruikers, rijopleiding tot letsels van verkeersslachtoffers.

We maakten daarbij gebruik van nieuwe en vernieuwende onderzoekstools zoals brillen met een ingebouwde eye-tracker, Virtual Reality Simulators, floating car data, drones en 3D laserscanner.

Daarnaast zetten we in op een geleidelijke verbreding van de onderzoeksscope, met o.a. toenemende aandacht voor mobiliteit, veiligheid en onderwijs. Het team van onderzoekers werd versterkt met medewerkers met expertise op gebied van data-analyse, infrastructuur en handhaving.

Internationaal werden we in verschillende Europese onderzoeksprojecten betrokken zoals SafetyCube, ISAAC, Skillful, MyLAC en ESRA¹ en hadden we bilaterale projecten met gerenommeerde zusterorganisaties in het buitenland (BAST, KfV, SWOV).

Enkele van de belangrijkste realisaties in 2016

- Finalisatie van 16 nationale studies, 7 ESRA rapporten en 5 SafetyCube Deliverables
- Tientallen presentaties op conferenties, studiedagen, workshops, ... over verkeersveiligheid in België.
- Ontsluiting van de RECOVER database met informatie over verkeersslachtoffers op basis van ziekenhuisgegevens.
- Finalisatie van de 3-jaarlijkse nationale gedragsmetingen (rijden onder invloed van alcohol, snelheid en gordeldracht) en de 3-jaarlijkse attitude-meting.

¹ SafetyCube is een project voor de opbouw van een internationaal Decision Support System voor beleidsmakers op gebied van verkeersveiligheid. ISAAC is een project ontwikkeling van een tool voor steden om multimodaliteit te bevorderen. De identificatie van veranderende opleidingsnoden omwille van de evolutie van de transportsector wordt bestudeerd in Skillfull. MyLAC maakte een analyse van de impact van verkeersongevallen op het leven van verkeersslachtoffers. ESRA is een internationale vergelijkende studie over de attitudes van weggebruikers over verkeersveiligheid in 25 landen.



4

Centrum voor Innovatie en Technologie

Het Centrum voor Technologie en Innovatie heeft als voornaamste opdracht een brug bouwen tussen de wetenschappelijke kennis en expertise over verkeersveiligheid en de mogelijke praktische toepassingen op het terrein.

Dit zijn enkele van de projecten die het Centrum voor Technologie en Innovatie ontwikkelde in 2016.

New Urban Mobility

In 2016 startte een studie omtrent de veiligheid van nieuwe elektrische voortbewegingstoestellen onder de naam 'New Urban Mobility'. Segways, monowheels, hoverboards en de elektrische step werden getest op stabiliteit, wendbaarheid en remcapaciteit. Maar ook werd nagegaan hoe snel mensen de nodige vaardigheden kunnen verwerven om hiermee veilig te rijden.

Vervoer van mensen met een beperking

Vanuit het Brussels Gewest kregen we de opdracht om na te gaan in hoeverre de Brusselse taxi's nog voldoen voor het vervoer van mensen met een beperking. Bekeken werd welke aanbevelingen er kunnen gemaakt worden, o.a. ook op basis van buitenlandse ervaringen, zowel voor de taxi's zelf, als voor het logistieke aspect (bereikbaarheid, reservering,...). Op basis van deze resultaten kunnen er eventuele aanpassingen aan het reglement inzake.

VEBIMOB

Het BIVV werkte samen met andere partners mee aan VEBIMOB. Het doel van VEBIMOB is het inzetten van een verkeersbordendatabank in ITS-toepassingen. Het BIVV ging hiervoor na aan welke voorwaarden verkeersborden moeten voldoen om gedetecteerd te kunnen worden door verkeersbordenherkenningsystemen in wagens.

Brussels, Smart City

Het BIVV werd één van de zes winnaars van het "Brussels, smart city"-project dat eind maart 2016 opgestart werd door de stad Brussel. Het project van het BIVV bestond eruit om een smartphone app te ontwikkelen die in real time vrije parkeerplaatsen kan lokaliseren, die bestemd zijn voor mensen met een beperkte mobiliteit. Voor de pilootfase, werden er een twintigtal plaatsen vlakbij de toeristische zone uitgerust met intelligente sensoren die via LoRa-technologie werken.

Ter gelegenheid van de presentatie van de winnaars op 19 oktober 2016, kreeg het BIVV een subsidie van € 5.000 overhandigd om het project verder te ontwikkelen.



5

Centrum voor Rijgeschiktheid

Het Centrum voor Rijgeschiktheid bestaat uit het 'Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing' (CARA), de dienst Herstelonderzoeken, het alcoholslotprogramma en de Driver Improvement cursussen.

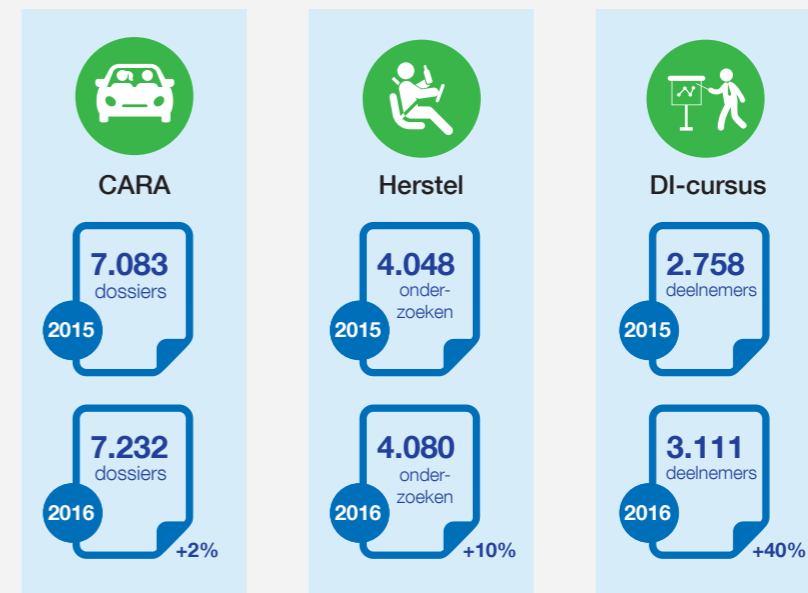
Het CARA

Op basis van een medische aandoening komt een veilige deelname aan het verkeer voor sommige bestuurders soms in het gedrang. Het CARA evalueert met een multidisciplinair team van artsen, psychologen en rij-experten die personen hun rijgeschiktheid. Na een onderzoek worden de eventuele voorwaarden en beperkingen en/of aanpassingen aan het voertuig bepaald op basis waarvan de onderzochte personen nog kunnen deelnemen aan het verkeer.

Voor het CARA is er een zeer lichte stijging van ongeveer 2% in het aantal geopende dossiers ten opzichte van 2015. Dit geeft aan dat de nood aan de rijgeschiktheidsevaluatie nog steeds zeer groot is.

Enkel die mensen waarvan het nodig is de rijgeschiktheid te testen, komen nog bij het Cara terecht. De komende jaren zullen we nog meer inzetten op een efficiënter doorverwijsbeleid zodat we ons nog meer kunnen toewijden op de moeilijke en speciale gevallen.

Verder wil het CARA haar activiteiten ook uitbreiden ter ondersteuning van de rij-opleiding van personen met een beperking, initiatieven die zich inzetten voor het behoud van de rijvaardigheid bijvoorbeeld voor senioren, en advisering in (para)medisch mobiliteitsdomein, bijvoorbeeld het vervoer van personen met een beperking.



In 2016 bereidde het CARA de Belgische implementatie voor van de nieuwe Europese rijgeschiktheids-codes die vanaf 1 januari 2017 gebruikt worden. Onze experts werken ook mee aan stelregels voor de huisarts en specialist om de rijgeschiktheid van personen met een dementie op een correcte en efficiënte manier te (laten) beoordelen. Deze regels zullen in het komende jaar kenbaar gemaakt worden.

Herstelonderzoek

Als de rechter van een politie- of correctionele rechtbank iemand veroordeelt tot een rijverbod, kan hij de overtreder een medisch en/of psychologisch onderzoek opleggen als voorwaarde om het rijbe-

wijs terug te krijgen.

In het geval van dronkenschap en recidive is de rechter hier zelfs toe verplicht. Tot enkele jaren geleden werden zo vooral overtreders gescreend die te veel hadden gedronken of drugs hadden genomen.

Op 1 juli 2014 is de wetgeving gewijzigd en worden ook kandidaten als recidivist beschouwd wanneer ze verschillende overtredingen hebben gepleegd (bv. een snelheidsovertreding en een overtreding wegens dronkenschap).

Een herstelonderzoek gaat na of de de kandidaat voldoet aan de medische en psychische normen van de rijgeschiktheid.

Door de veranderende recidivewetgeving waren er vorig jaar 10% meer mensen die een herstelonderzoek opgelegd kregen.

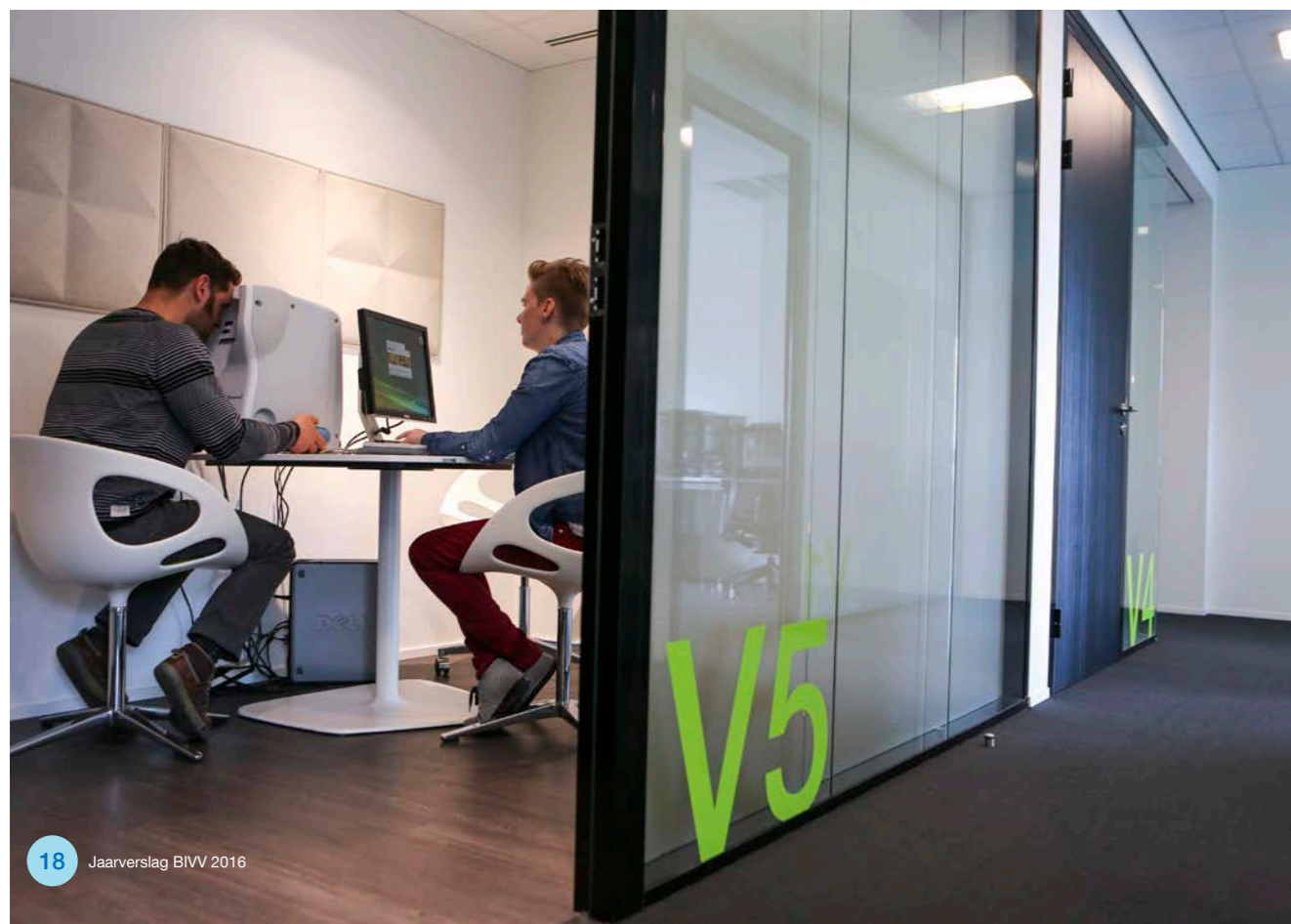
Driver Improvement

Sinds 1994 biedt Driver Improvement sensibilisatiecursussen voor verkeersovertreders aan. De cursussen zijn een vorm van alternatieve maatregelen die zich tot personen richten die strafbaar zijn gesteld voor een zware verkeersovertreding, 'recidivisten' en personen met een onaangepast rijgedrag. De overtreder krijgt na een gerechtelijke maatregel, een vorming opgelegd die hij kan volgen in het kader van bemiddeling in strafzaken, probatie (uitstel en opschorting) of vrijheid onder voorwaarden.

Het BIVV werkt gedifferentieerd door de sensibilisatiecursussen zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de overtredingen van de deelnemers.

Bij Driver Improvement is er een toename van in de instroom merkbaar, vooral in Wallonië waar we 38% meer dossiers toekregen. In Vlaanderen blijft het aantal doorverwijzingen voor DI stabiel, maar merken we een lichte toename van het aantal doorgestuurde snelheidsdossiers, namelijk 40%.

Driver Improvement zal de komende jaren meer inzetten op drugs- en snelheidscursussen en het gebruik van technologie.



Alcoholslot

De rechters kunnen aan bestuurders die meer dan 0,8 promille in hun bloed hebben, in staat van dronkenschap verkeren of recidivist zijn, een alcoholslot opleggen. Dat gaat van een duurtijd van 1 jaar tot zelfs levenslang.

De veroordeelde mag dan alleen voertuigen met een alcoholslot besturen en dan moet ook een omkaderingsprogramma volgen. In 2016 werden 13 alcoholsloten geïnstalleerd.

In eerste instantie is het alcoholslot een preventie- en controlesysteem. Het voorkomt dat mensen rijden als ze teveel gedronken hebben. Men kan de wagen niet starten als men gedronken heeft. Bij plaatsing van het alcoholslot in de wagen wordt een voortdurende controle ingebouwd. Elke poging wordt genoteerd en gecontroleerd. Door het dwingende karakter wordt het gewoontegedrag (namelijk de koppeling van het rijden en het drinken) doorbroken.

Daarnaast heeft het programma ook een corrigerend effect. Om een blijvende impact te hebben op het gedrag wordt het alcoholslot gecombineerd met een individueel vormingsprogramma. Het uiteindelijke doel is dat de persoon in kwestie ook nadat het alcoholslot terug verwijderd is, niet meer rijdt onder invloed.

Bijkomend biedt het alcoholslot de kandidaat de mogelijkheid om te blijven deelnemen aan het verkeer. Dit is in tegenstelling tot een verval van het recht tot sturen.

Het alcoholslot is vooral nuttig bij die kandidaten die reeds meerdere keren een overtreding wegens rijden onder invloed hebben gemaakt en voor wie het moeilijk is de scheiding te maken tussen alcohol en verkeer.



Alcoholsloten geïnstalleerd





6

Technische labo's

Het BIVV beschikt over 5 technische labo's die in verschillende domeinen actief zijn. Het aantal uitgevoerde controles is bij de meeste labo's vorig jaar toegenomen.

LABO ALC

Dit labo is ISO17025 geaccrediteerd en doet voorafgaand onderzoek ter modelgoedkeuring alsook de verificatie van de ademanalysetoestellen die gebruikt worden door de politiediensten.

Het labo is ook geaccrediteerd voor de alcoholsloten, de ademtesttoestellen die gebruikt worden door de politie, de toestellen die aan het grote publiek verkocht worden en de chemische alcoholtesters voor éénmalig gebruik.

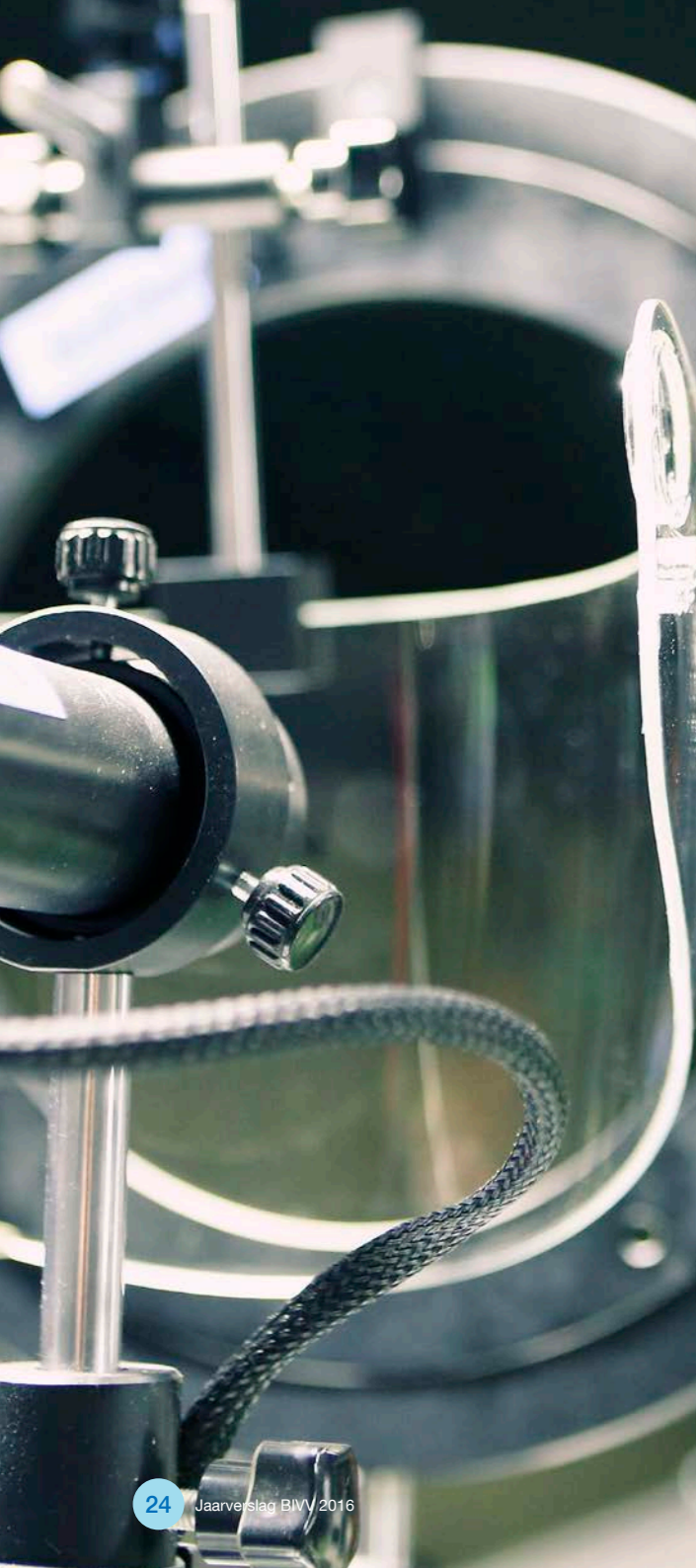
In 2015 werd de accreditatie uitgebreid naar alcoholtesters voor het algemene publiek en in het bijzonder het maximum debiet van de natgassimulatoren.

Het labo ALC heeft in 2016 een sterke groei gekend in het aantal ijkingen. Zo werden er in 2016 43% meer rapporten afgeleverd. Dit heeft te maken met de vervanging van de ademanalysetoestellen van de politie door een nieuw type.

LABO CAV

De kerntaak van het laboratorium CAV bestaat uit de periodieke en eerste verificatie van de apparatuur van de autokeuringscentra in België en brengt, sinds januari 2015, verslag uit van de uitgevoerde verificaties aan de 3 gewesten.

Op 22 november 2016 behaalde het labo de ISO 17025-norm voor de lichtafstelapparaten. Dankzij deze accreditatie, is het labo CAV voortaan geaccrediteerd voor alle belangrijke toestellen voor de algemene keuring.



LABO ATP

Dit labo is belast met de keuring van koelwagens die gebruikt worden voor het internationale transport van bederfbare levensmiddelen.

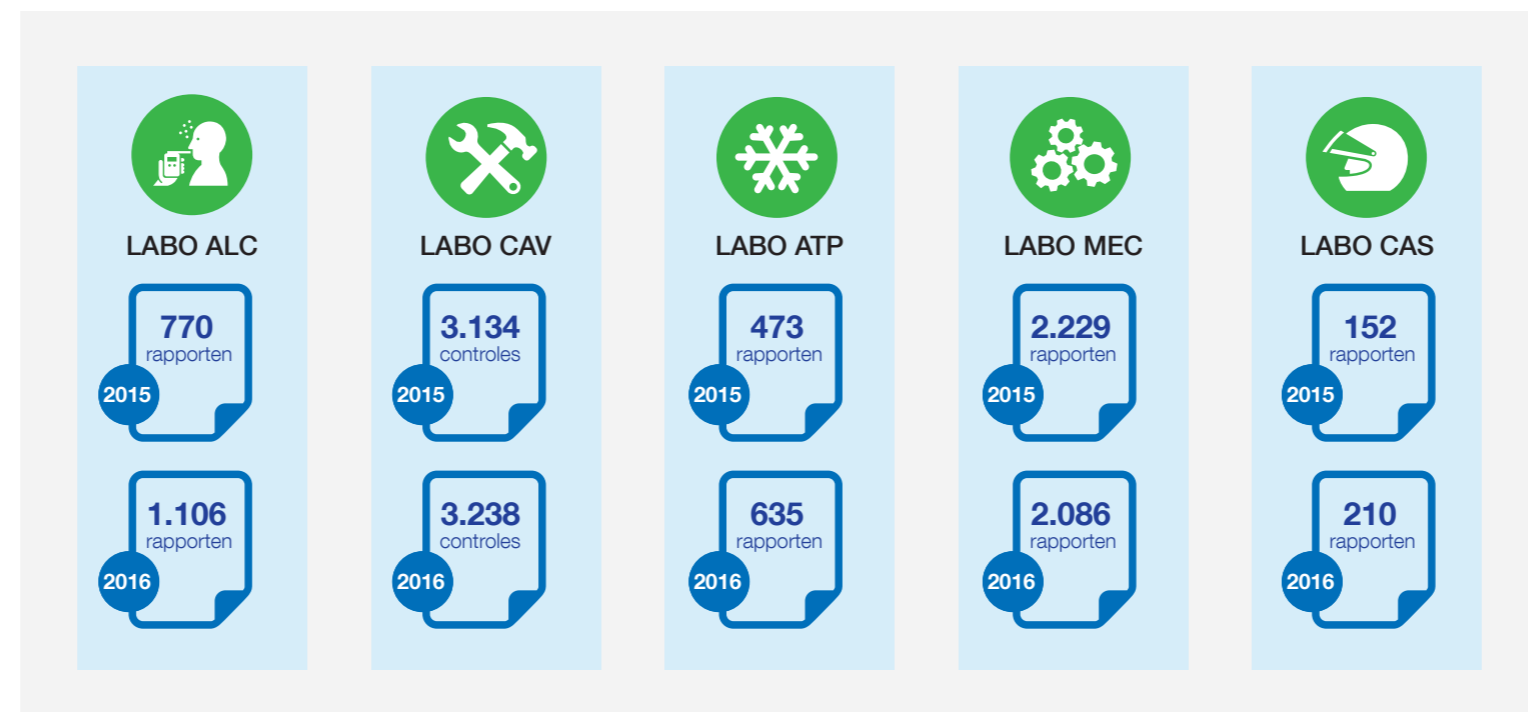
Sinds 30 september 2016 is het labo ATP geaccrediteerd volgens de norm ISO17020. Het aantal gecontroleerde ATP-voertuigen is fors gestegen.

LABO MEC

Dit labo homologeert en ijkt de apparaten die gebruikt wordt door installateurs van tachografen en snelheidsbegrenzers. Het labo is ISO 17025 geaccrediteerd.

LABO CAS

Het Labo CAS is verantwoordelijk voor het testen van motorvalhelmen en de bijhorende schermen, alsook van fietshelmen. In 2016 heeft het labo CAS meegewerkt aan de ontwikkeling van de nieuwe Nederlandse norm voor fietshelmen voor de rijders van speed pedelecs (norm NTA8776). Tevens is het labo helmen van het BIVV één van de twee labo's die deze helmen mogen certificeren.



7

Consulting

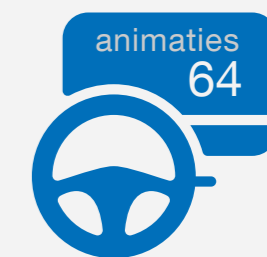
Bedrijven en overheden kunnen op onze afdeling 'Consulting' beroep doen. We delen graag onze kennis over verkeersveiligheid. We doen dat niet enkel op basis van theorie, zoals eerder in klassieke workshops het geval is, maar steeds vaker ook zeer praktijkgericht. Onze animaties met onze tuimelwagen zijn daar een goed voorbeeld van, maar ook bieden we kleinere en uitgebreide assessments aan.

In 2016 werd ons personeelsbestand van afdeling 'Consulting' verder versterkt en ons gamma van diensten aan bedrijven en overheden werd uitgebreid.

Road Safety Assessment

Een 'Road Safety Assessment' is nieuw in ons aanbod. We doen hiermee een volledige check van de verkeersveiligheid van een bedrijf. We doen ook concrete voorstellen om de bestaande situatie te verbeteren.

Eerst wordt een grondige analyse gemaakt: wat doet de organisatie momenteel rond verkeersveiligheid? Hoe wordt de mobiliteit en verkeersveiligheid



gemanaged? Wat is er goed? En wat kan er nog verbeterd worden?

We bekijken op welke wijze de medewerkers zich verplaatsen en met welke vervoersmiddelen. We gaan ook na op welke manier verkeersveiligheid geïntegreerd is in het HR-beleid en scannen grondig de infrastructuur van de bedrijfsterreinen.

Daarnaast analyseren we ook alle beschikbare data, inclusief de overtredingen en ongevallen. We brengen zo alle risicofactoren minutieus in kaart.

Door deze grondige analyse krijgen we een totaal-



beeld van de situatie. Op deze manier leggen we de knelpunten bloot en worden er verbetertrajecten op maat voorgesteld. Daarbij gaan we voor een integrale aanpak waarbij we op alle domeinen concrete voorstellen doen.

Met een Road Safety Assessment krijgen bedrijven dus niet alleen inzicht in hun beleid rond verkeersveiligheid, maar wordt die ook effectief verbeterd. Op deze manier draagt het ook bij tot een reductie van de kosten.

Interactief theater

“Een geluksvogel” is een theaterstuk waarin verschillende verkeersveiligheidsthema’s verwerkt zitten. De vier grote killers in het verkeer komen prominent aan bod: snelheid, afleiding, het niet dragen van de veiligheidsgordel en rijden onder invloed. De voorstelling kan in drie talen gebracht worden. Twee professionele acteurs zorgen voor een ludieke en meeslepend stuk.

EY

EY verwelkomt elk jaar heel wat nieuwe, jonge werknemers die vaak de baan op moeten. Omdat ze vaststelden dat hun personeelsleden vaak boetes kregen en betrokken raakten bij ongevallen, klopten ze bij het BIVV aan. Ze beslisten om gedurende twee jaar samen met het BIVV verschillende acties te ondernemen om hun werknemers te sensibiliseren. We organiseerden infosessies over de verschillende killers in het verkeer en nadien werkten we elk thema meer in detail uit met behulp van affiches, totems, slagboombordjes, nieuwsbrieven, ... Onder het motto ‘EY cares’ willen we zo samen een attitude- en gedragsverandering creëren bij de personeelsleden en het aantal ongevallen doen dalen.



Willemen Groep

De grootste Belgische familiale bouwgroep besloot in 2016 om een grootschalige sensibiliseringscampagne op poten te zetten rond verkeersveiligheid onder het motto ‘Safe Forward’. In november werd een anonieme bevraging bij hun medewerkers gedaan over hun attitude in het verkeer. Met die resultaten gingen het BIVV en Willemen Groep aan de slag en stippelden we een tweejarenplan uit. Op de planning staan uiteindelijk meer dan 50 workshops over de grote killers in het verkeer, nieuwsbrieven, communicatiemateriaal, etc. Een hele rist aan maatregelen dus om de personeelsleden de ogen te openen over hun veiligheid in het verkeer. De kick-off van de Safe Forward-campagne werd op (alcoholvrije) recepties van de verschillende bedrijven in de groep gegeven, waarbij het Willemen Groep Safe Forward-charter ondertekend werd.

Dat je als bedrijfsleider een belangrijke voorbeeld-



functie hebt, heeft men bij Willemen Groep goed begrepen. In deze video wordt dat nog eens benadrukt.



Onze 4 members

Members zijn bedrijven die zich voor een periode van 2 jaar verbinden aan het BIVV met als enige doel: het verbeteren van de verkeersveiligheid. De bedrijven die zich verbinden zijn elk in hun vakgebied sterk betrokken met veiligheid in het verkeer.

Als lid van het BIVV-Membership programma kunnen ze genieten van de know-how en het netwerk van het BIVV. Een bedrijf kan member worden door een commitment aan te gaan voor een periode van 2 jaar en door betaling van het membership lidgeld. Dat kan het bedrijf investeren in studies, campagnes, opleiding, sensibiliseringsactie, audits, etc.

Dit zijn onze members:



8

Internationaal

Het BIVV is ook internationaal bijzonder actief. We zijn lid van verschillende internationale werkgroepen en projecten, waarbij op onze kennis en expertise beroep wordt gedaan. Zo werden we in 2016 lid van de United Nations Road Safety Collaboration (UN-RSC), een gezamenlijk initiatief van de World Health Organisation (WHO) en de United Nations (UN).

ESRA

Op 20 juni 2016 werd onder massale persbelangstelling de resultaten van de eerste ESRA-studie voorgesteld.

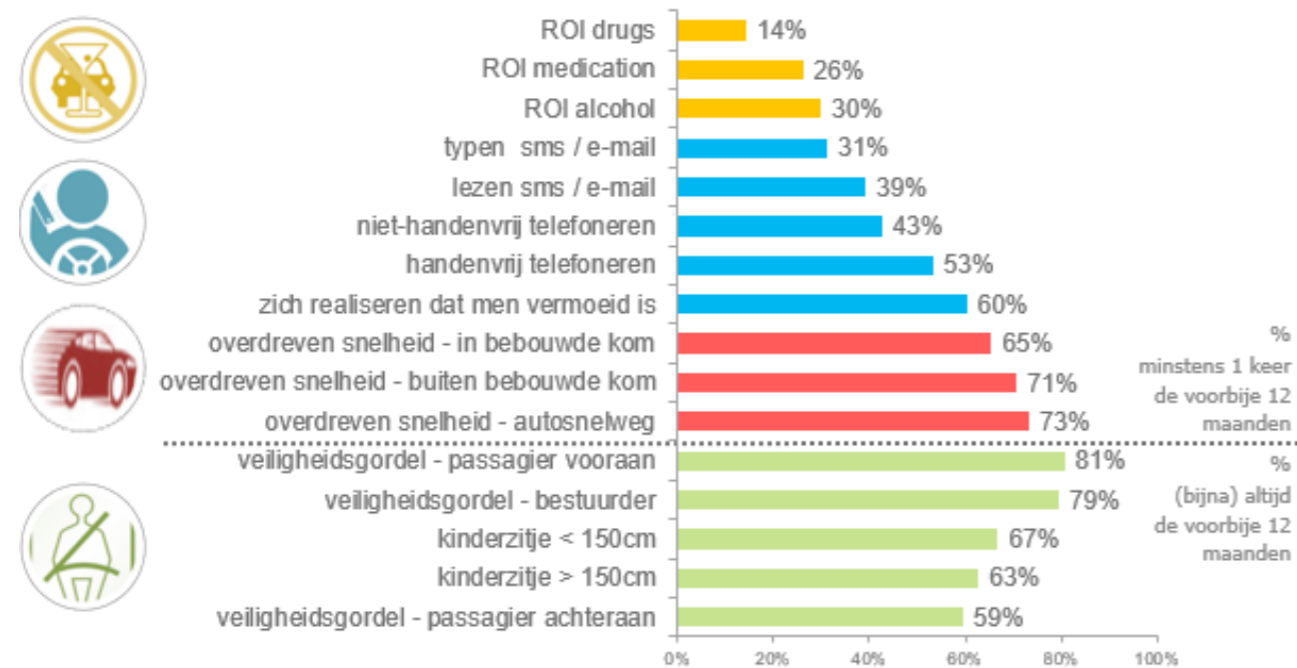
Het ESRA project (E-Survey of Road user' Attitudes) is een gezamenlijkinitiatief van onderzoekscentra en verkeersveiligheidsinstituten van oorspronkelijk

17 landen, dat in een tweede fase uitgebreid werd tot inmiddels 25 landen. Het doel van deze studie is om vergelijkbare (inter-)nationale gegevens te verzamelen over de meningen, attitudes en het gedrag van weggebruikers met betrekking tot verkeersveiligheid en zo het nationale en internationale verkeersveiligheidsbeleid te ondersteunen. In totaal werden er voor ESRA informatie van 27.000 respondenten verzameld. De volgende editie is gepland voor 2018. Meer informatie en alle resultaten van ESRA (2015/2016) vindt u op: www.esranet.eu

Hieronder ziet u de geografische dekking van de eerste ESRA enquête en de deelnemende partner organisaties



Zelf gerapporteerd (on)veilig gedrag in het verkeer (ESRA25)



Handicap International

In het kader van de internationale projecten, heeft het Centrum voor Technologie en Innovatie een evaluatie gedaan van het verkeersveiligheidsprogramma van Handicap International in de Democratische Republiek Congo (DRC). Dankzij de missie in Congo konden we niet alleen verschillende stakehol-

ders ontmoeten, maar ook de vertegenwoordigers van de Belgische autoriteiten die daar actief zijn. Uit deze missie is gebleken dat er heel wat synergieën bestaan tussen het BIVV en Handicap International. Zo werd de basis gelegd voor een nauwere samenwerking tussen de twee organisaties.



9

Facts & Figures

Organisatie

In 2016 werden 20 medewerkers aangeworven in de diverse teams.

Ongeacht hun functie krijgen alle nieuwe medewerkers bij het BIVV opleidingen in verkeersveiligheid en –psychologie. Zo zijn ze allen ambassadeurs van verkeersveiligheid.

De medewerkers werken flexibel op het hoofdkantoor, in satellietkantoren, thuis via telewerken en op verplaatsing bij klanten. Om de interne communicatie te optimaliseren, werd een nieuw intranet in gebruik genomen. Dit betekende de start van een project rond organisatiecultuur, dat in 2017 verder uitgerold wordt.

