



JAARVERSLAG 2015

Voorwoord

Beste lezer,

Een groepje van twintig burgers dat met elkaar debatteert over maatregelen om het verkeer veiliger te maken: het maakte me blij om hen bezig te zien. Vijf zulke debatten vonden er in november plaats in aanloop naar de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van half december: de burgers formuleerden er aanbevelingen voor een veiliger verkeer. Tegelijk namen er tienduizenden deel aan een poll. Voor het eerst werden de burgers zélf bevroegd: Weggebruikers, nu is het aan u.

Die Staten-Generaal was het orgelpunt van een verbeterde strijd voor meer verkeersveiligheid in 2015. Vincent Leus, vader van een verongelukt meisje, nam er het woord en maakte de zaal muisstil. Ook hij wees de weggebruikers zelf op hun verantwoordelijkheid, en riep hen op om “wijs” te zijn.

Meer wijsheid, meer verantwoordelijkheidszin: het accent in de strijd voor meer verkeersveiligheid heeft zich in 2015 nadrukkelijk verlegd van de overheid naar de weggebruikers zelf, en naar andere externe partners. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid is daarbij een voortrekker door andere organisaties en private bedrijven te betrekken. Recytyre, Volvo, Baloise Insurance en Q8 maakten al kenbaar dat ze de verkeersveiligheid willen promoten, en zetten al de stap naar een uniek membership-programma met het BIVV. Zij sloten zich aan bij ons kwaliteitsmerk en kunnen de expertise van onze organisatie inzetten om bij hun eigen doelgroep de verkeersveiligheid te vergroten.



De verlegde focus ging gepaard met een nieuwe financieringsvorm voor het BIVV: de overheidsfinanciering werd zelfs gehalveerd, waardoor het BIVV zich structureel moest hervormen. Daarbij doken drie belangrijke uitdagingen op: de kosten beperken, de dienstverlening voor externe partners uitbreiden, en de personeelsploeg herschikken om die nieuwe taken zo goed mogelijk uit te voeren. We gingen eind 2015 ook in zee met RACB (Royal Automobile Club Belgium), een private partner die naadloos aansluit bij de optimale juridische structuur, en die in lijn ligt met de nieuwe focus van het BIVV.

De structurele hervormingen gebeurden niet alleen intern: het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid verhoogde ook de inspanningen om zijn wetenschappelijke kennis en praktische expertise in te zetten voor een rol als expert, raadgever en opiniemaker bij het grote publiek. Door onze kennis en ervaring ook op die manier naar buiten te brengen, dragen we bij tot de broodnodige mentaliteitswijziging rond verkeersveiligheid.

Het harde werk van 2015 wierp zijn vruchten af voor het BIVV, maar op de weg vielen nog altijd te veel doden. België is nog veraf van de doelstellingen voor 2020. Het BIVV blijft dan ook ijveren voor structurele aanpassingen en voert die strijd op alle terreinen.

Ik ben blij dat we die strijd niet alleen hoeven te voeren. De geanimeerde debatten in aanloop naar de Staten-Generaal bewezen dat het leeft. Samen voeren we een strijd tegen verdraagzaamheid voor risicovol gedrag in het verkeer.

*Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV*



Uitgegeven door het Belgisch
Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw

Haachtsesteenweg 1405
B-1130 Brussel

Tel.: 02/244.15.11
Fax: 02/216.43.42

E-mail: info@bivv.be
Internet: www.bivv.be

Verantwoordelijke uitgever
Karin Genoe

Eindredactie
Stef Willems

Layout
Ria De Geyter

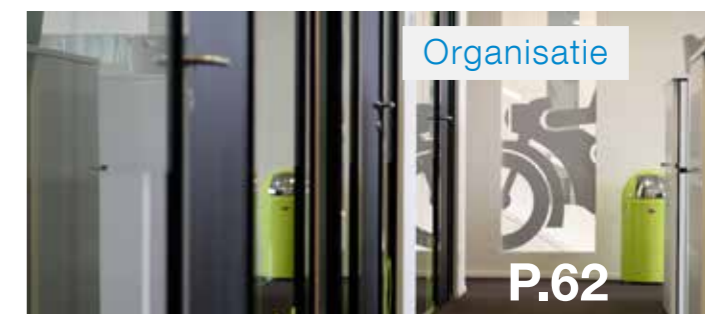
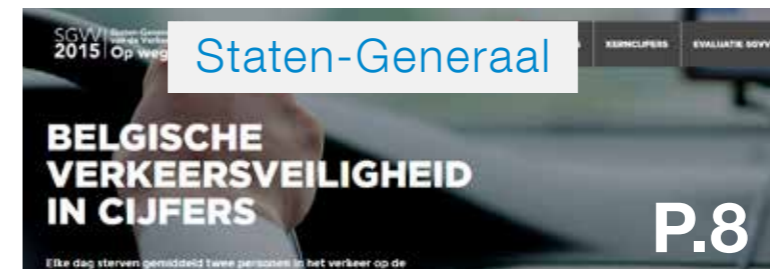
Foto's
Jorn Fransen
www.foto-lijjo.be

D/2016/0779/12

Dit jaarverslag kan ook via de website
van het BIVV geconsulteerd worden:
www.bivv.be



Inhoudstabel



Missie

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft sinds zijn oprichting in 1986 het doel de verkeersveiligheid te bevorderen. We betrekken altijd drie partijen bij onze activiteiten: de weggebruiker, het voertuig en de weg (wegomgeving).



Organisatie

Het BIVV wil als kennis- en dienstencentrum voor verkeersveiligheid een impact hebben op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers door een relevante rol in de samenleving op te nemen als de referentie op het domein van verkeersveiligheid en dit vanuit een multi-causale benadering waarbij mensen, technologie en infrastructuur centraal staan.

Opdracht

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wil actief bijdragen tot een duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en een verbetering van de verkeersleefbaarheid. De aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zijn een belangrijke leidraad bij de werkzaamheden van het BIVV. Doelstelling is het aantal verkeersdoden in België terug te brengen naar 420 in 2020. Dat zou ten opzichte van 2010 een verbetering met 50% zijn.



-50%

“Ik droom van een samenleving waar we misdadig gedrag in het verkeer massaal veroordelen. Dat is een verantwoordelijkheid van elk van ons.”

Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV

Passages uit opiniestukken van Karin Genoe

VEILIGE AUTO'S BELONEN IS EEN GOEDE ZAAK VOOR DE VERKEERVEILIGHEID.
De Tijd: 11/9/2015

“Negen op de tien ongevallen zijn het gevolg van een menselijke fout. Zo wordt ongeveer een vijfde van de zware ongevallen veroorzaakt door vermoeidheid achter het stuur. Door auto's uit te rusten met technische snufjes kunnen we veel ongevallen voorkomen en levens redden. Dat verzekeringsmaatschappijen dat soort veiligheids-opties promoten door een korting toe te kennen op de verzekeringspremie van wagens die ermee uitgerust zijn, is dus een goede zaak. Wagens met dit soort technische opties zijn zonder meer veiliger dan voertuigen die ze niet hebben. Laat ons hopen dat dit soort initiatieven van verzekeraars nog meer een aanmoediging zijn voor bestuurders én autoconstructeurs om te investeren in technologie die de veiligheid verbetert.”

HET WERK VOOR EEN VEILIGER VERKEER BEGINT NU PAS.
De Tijd: 16/12/2015

“Ik roep het bedrijfsleven op zijn verantwoordelijkheid te nemen. Werkgevers hebben de belangrijke taak om werknemers op te leiden en te sensibiliseren tot verantwoord rijgedrag. Nog te weinig bedrijven zijn zich bewust van die verantwoordelijkheid, en dat in alle sectoren”

1

Oktober
20

Open brief
Jacqueline Galant

2

November
16

Debatten
burgerparticipatie

In december 2015 organiseerde het BIVV en de minister van Mobiliteit Jacqueline Galant de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, waarop bijna 250 burgers en experts aanwezig waren. Het was een uitgelezen moment, vier jaar na de vorige Staten-Generaal, om een stand van zaken op te maken met het oog op de doelstelling van 2020, en het actieplan voor te stellen om de negatieve evolutie van het aantal verkeersslachtoffers aan te pakken.

Jan Jambon, minister van Binnenlandse zaken en Koen Geens, minister van Justitie waren eveneens aanwezig.

De minister had eerder een oproep gedaan aan alle burgers om mee te werken aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Zo is een halvering van het aantal verkeersdoden op onze wegen een uitdaging die niet alleen behaald kan worden door inspanningen van de overheid. Het is dan ook logisch dat de overheid een beroep deed op de betrokkenheid van de burgers om samen te werken aan een vermindering van het aantal verkeersdoden.



1 20 oktober 2015

Zonder uw steun geen veiliger verkeer: open brief Jacqueline Galant, minister Mobiliteit en lanceering website www.egsr2015.be.

Het aantal verkeersdoden halveren tegen 2020. Dat gaat ons niet lukken als we op deze manier voortdoen. Die ambitieuze doelstelling leek haalbaar toen de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die in 2011 vooropstelde. Maar het gaat niet snel genoeg. Het verontrust me dat de overheid de meeste troeven al heeft uitgespeeld. Die blijken niet te volstaan. De conclusie is duidelijk: de overheid kan dit niet alleen. Daarom organiseer ik in december een nieuwe Staten-Generaal. En ik vraag daarbij ook uw inbreng. Want elke verkeersdode is er één te veel.

Burgers van België, ik doe graag een beroep op uw gezond verstand. Samen kunnen we het draagvlak vergroten. Ik voel de weerstand tegen politiecontroles, ik hoor sinds jaar en dag de kritiek op de sensibiliseringscampagnes, ik lees de klachten van wie een boete kreeg "voor amper 3 km per uur te snel". Maar het blijft een feit dat er nog altijd te veel verkeersongevallen gebeuren. Veel te veel. En daarbij vallen nog altijd veel te veel doden. 715 in 2014, dat zijn er twee per dag.

De trendanalyses van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid tonen duidelijk aan dat de sleutel nu bij de weggebruikers zelf ligt: 90 procent van de ongevallen is te wijten aan een menselijke fout. Overdreven snelheid, onoplettendheid, alcoholgebruik, ...

En daarom stel ik graag de vraag aan u. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich aan de regels houdt en vooral ook wil houden? Hoe voorkomen we dat de triestige statistieken blijven oplopen? Het is de eerste keer dat een federale minister het advies inroept van de bevolking, en ik besef dat ik u een moeilijke taak geef. Maar zonder uw steun lukt het niet om een draagvlak te creëren voor moeilijke maatregelen.

Ik ben op zoek naar mensen met een visie, die volgende maand in concrete werkgroepen mee het debat willen aangaan met experts en overheden. Het resultaat van hun samenwerking wordt een belangrijke inspiratie voor de Staten-Generaal.

Er kwamen veel reacties op deze oproep. Maar liefst 9.400 deelnemers registreerden zich via de website.



2 16 november

Debatten burgerparticipatie.

Het BIVV was verantwoordelijk voor het verzamelen en het samenvatten van de opinies van alle deelnemers en voor de organisatie van de debatten met de burgers rond 5 belangrijke thema's: de wegcode, recidive, de pakkans, nieuwe technologieën en de ongevallenanalyse.

Zo werd er gesproken over de noodzaak om de wegcode beter te structureren en te formuleren zodat die verstaanbaar wordt voor iedereen. In de werkgroep die zich boog over de nieuwe technologieën en de ongevallenanalyse, waren er veel voorstanders van een alcoholslot en ook van een registratie van het rijgedrag via de installatie van een zwarte doos in elke wagen. Heel wat burgers waren voorstander van technologieën die het leven van de bestuurders vergemakkelijken, zoals automatische rem- en parkeerhulpsystemen.

Er werd ook gesproken over de mechanismes om deze nieuwe technologieën toegankelijk te maken voor iedereen. Verhoogde controles en meer doeltreffende boetes maken ook deel uit van de maatregelen die door de burgers hoog gewaardeerd werden. Ook hier kan de technologie van een alcoholslot een belangrijke rol spelen. Verder was het opvallend dat er bij alle debatten ook gesproken werd over de eindverantwoordelijkheid van de bestuurder. Want geen enkele technologie, verkeersregel of aanpassing van de infrastructuur kan een oplossing bieden wanneer de weggebruikers onoplettend of onvoorzichtig zijn op de weg.

Staten-Generaal

3

December
15
Staten-
Generaal



3 15 december

Staten-Generaal

Op 15 december werd er door het BIVV een stand van zaken opgemaakt rond de ongevallenstatistieken, rijden en drinken, snelheid, gordeldracht en rond de technologieën die aanwezig zijn in een wagen. Zo werd het aantal verkeersdoden op 755 geschat voor 2015, wat ons ten opzichte van 2014 verder af brengt van de doelstelling van maximum 420 doden tegen 2020.

Er werd wel vooruitgang geboekt op het gebied van gordeldracht. Toch heeft het BIVV moeten vaststellen dat het schoentje blijft wringen op het gebied van snelheid buiten de bebouwde kom en dat nog te veel bestuurders blijven drinken en rijden.



Getuigenis Vincent Leus



Vincent Leus, die zijn dochter Emilie op 11 november 2009 verloor in het verkeer, getuigde pakkend op de Staten-Generaal. Emilie werd samen met twee vriendinnen doodgereden door een dronken chauffeur. Vincent richtte zelf het fonds Emilie Leus op, een fonds dat zich richt op preventie van rijden onder invloed.

Dit zijn enkele van de passages uit zijn toespraak.

“Ouderen kunnen ook beter zelf een voorbeeld stellen... Zijn het niet de ouders die aan hun kinderen duidelijk de boodschap meegeven als ze de zaterdagavond uitgaan: Je kan zien dat je geen alcohol drinkt als je uitgaat! Ze vergeten deze vingerwijzing zelf zeer snel als ze zelf tijdens de feestdagen of een etentje absoluut dienen te vieren dat een feest niet zonder alcohol kan.”

Hij sprak ook de hoop uit dat er op een dag geen Staten-Generaals meer ingericht moeten worden en besloot met een hoopvolle boodschap.

“Echt gelukkig zal ik niet meer zijn en ik denk hierbij aan allen die een dierbare verloren zijn in het verkeer of aan de verkeersslachtoffers die nog iedere dag vechten voor hun revalidatie, maar aan jullie wens ik het absoluut toe... een mooi leven. Gebruik vandaag alle talenten die jullie hebben om hier iets nuttigs van te maken.”

DE AANBEVELINGEN van de Staten-Generaal

Op het einde van het evenement, kondigde de minister van Mobiliteit 15 maatregelen aan die genomen zullen worden in overleg met de ministers van Binnenlandse zaken en Justitie (zie www.sgvv2015.be). Het gaat hier om concrete maatregelen met de bedoeling het aantal on-

gevallen en de ernst ervan terug te dringen. De maatregelen moeten de strijd tegen de belangrijkste killers in het verkeer aangaan. Dit zijn in het bijzonder: overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, vermoeidheid en afleiding achter het stuur.

THEMA 1: DE WEGCODE

1. De wegcode vereenvoudigen.
2. Iedereen de mogelijkheid geven om zijn kennis van de verkeersregels op te frissen.
3. Duidelijke en veilige verkeersregels opstellen voor het gebruik van elektrische fietsen.
4. Een nultolerantie voor alcohol invoeren voor beginnende bestuurders (de eerste 3 jaren dat ze rijden).

THEMA 2: RECIDIVE

5. De verplichting van een ingebouwde blaasstest systematiseren, in het bijzonder voor het vervoer van personen en voor veelplegers.
6. Overtreders een gedeeltelijke of volledige bijdrage vragen voor de kosten van de alternatieve straffen.

THEMA 3: ONGEVALLANALYSE

7. Een instituut voor ongevallenanalyse oprichten.

THEMA 4: NIEUWE TECHNIKEN

8. De verplichting van een zwarte doos in nieuwe voertuigen ondersteunen.

THEMA 5: DE PAKKANS

9. De pakkans verhogen dankzij het gebruik, door alle betrokken diensten, van betrouwbare gegevens die in real time aangepast worden.
10. Vermindering van fraude in het wegtransport door beter gecoördineerde en meer gerichte controles (dienst van de FOD).
11. Systematiseren van camera's met automatische nummerplatherkenning (ANPR).
12. Systematiseren van camera's voor trajectcontroles.
13. De kwaliteit van de controles verbeteren.
14. Verderzetten van de uitvoering van de "Cross-border" richtlijn die de uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten mogelijk maakt voor de meest voorkomende verkeersovertredingen.
15. Een overlegplatform creëren voor ongevallenpreventie.





BOB viert zijn 20^{ste} verjaardag

Sinds 1995 is BOB een absoluut icoon geworden van de populaire Belgische cultuur. BOB is de oplossing bij uitstek die we voorzien als we uitgaan. Na 20 jaar is en blijft BOB een doeltreffende sensibilisatie tegen rijden onder invloed van alcohol. Met BOB kiezen het BIVV, Assuralia en de Belgische Brouwers samen met de gewesten voor continuïteit en herkenbaarheid. De campagnes zijn een onmisbaar actiemiddel. En die gingen in 2015 ook weer niet ongemerkt voorbij. De BOB-campagnes focussten in 2015 op het beïnvloeden van de sociale norm. De ongevalstatistieken bewijzen dat bepaalde bestuurders

nog steeds te tolerant zijn ten opzichte van rijden en drinken. Ieder jaar zijn er meer dan 5.400 letselongevallen waarbij ten minste één weggebruiker onder invloed is van alcohol, ofwel 12% van het totale aantal ongevallen. Dat betekent dat in België één letselongeval op 8 te wijten is aan alcohol. BOB is voor veel bestuurders geëvolueerd doorheen de jaren geëvolueerd naar enkele glazen alcohol drinken als men rijdt. Deze misvatting wou de BOB-campagne van 2015 uit de wereld helpen. Een echte BOB drinkt immers geen druppel alcohol, ongeacht de omstandigheden.

BOB-campagne

82%

van de Belgen zegt de BOB-wintercampagne te hebben gezien

3,5%

positieve bestuurders tijdens de zomercampagne en 2,5% tijdens de wintercampagne (laagste cijfers ooit)

>700.000

gecontroleerde bestuurders tijdens BOB-zomer- en wintercampagne (hoogste aantal ooit)

>450.000

sleutelhangers verdeeld, waaronder 50.000 voor de feesteditie in het kader van het BOB-weekend

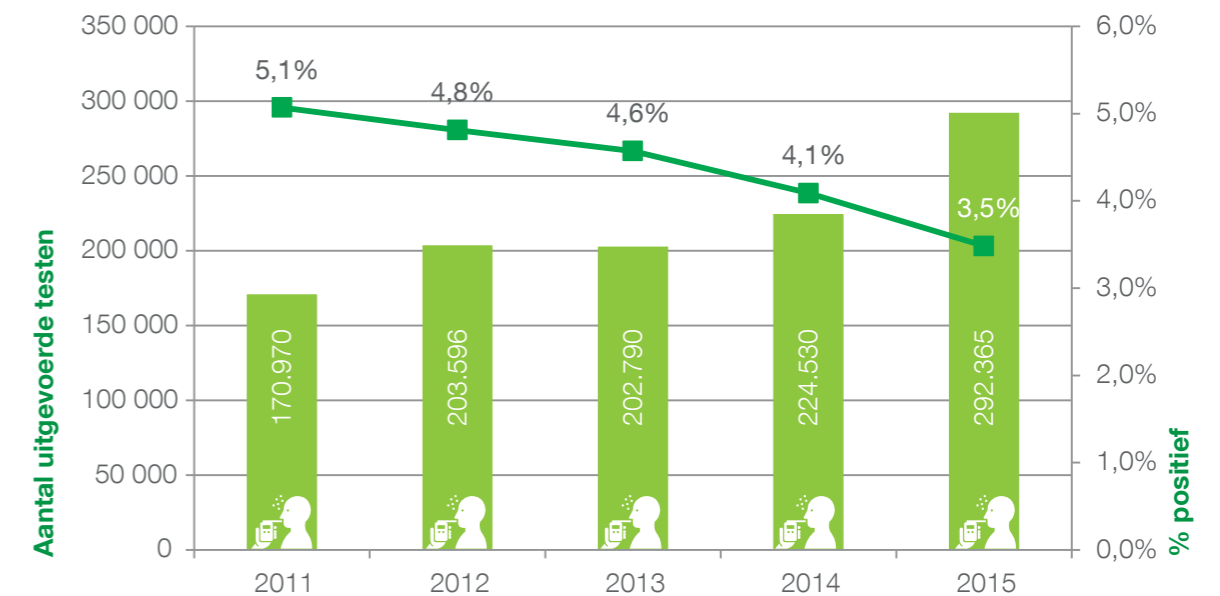
BOB-zomercampagne

De campagne bestond uit affichage een radiospot en een filmpje, die vertrokken vanuit de insteek: "Samen voor rijden zonder alcohol". De affiche en de radiospot werden goed onthaald en het filmpje ter ondersteuning van de campagne werd meer dan 40.000 keer bekeken.



BOB-controles

Met 292.365 tests vestigde deze zomercampagne een absoluut record. Het aantal tests lag maar liefst 30% hoger dan 2014. Bovendien haalden we met 2,5% het laagst aantal positieven ooit tijdens de zomercampagne.



BOB-wintercampagne

De wintercampagne wilde verder werken op de ingeslagen weg maar BOB werd opnieuw centraal geplaatst op zijn eigen verjaardagsfeest. De campagne werd volledig opgebouwd rond de boodschap: "Een beetje BOB bestaat niet". Op de affiches was een bierviltje te zien dat op een tafel ligt. Dit bierviltje werd ook op meer dan 2 miljoen exemplaren verdeeld in de horeca dankzij de steun van verschillende brouwers. Via de Horeca federaties werden ook 11.000 affichettes verdeeld in de horeca. In totaal werden 18.000 affichettes verdeeld. De baseline was overal "De echte BOB heeft nul op".

Ook het openbaar vervoer en de taxisector hielpen de campagneboodschap mee uitdragen. Q8 verspreidde de campagneboodschap met 630 affiches in 224 tankstations.

Op 25 november werd de BOB-campagne gelanceerd.

Radiospots

Er was ook een nationale radiocampagne waarin de volgende boodschap gegeven werd: of het nu om een chirurg aan zijn operatietafel gaat of om iemand die de was sorteert alvorens de wasmachine aan te zetten, "een beetje" volstaat niet, net zoals men ook niet "een beetje BOB" is.

82% van de respondenten op de posttest hadden weet van de campagne. Dit is een heel hoge score. De campagne (beeld, slogan en radiospot) werden als duidelijk en gemakkelijk te begrijpen omschreven.

Sociale media

Via een Facebook-applicatie was het mogelijk om een favoriete BOB te nomineren.

In totaal gebruikten meer dan 71.000 unieke gebruikers de applicatie. De verzekeraars werkten actief mee om de wedstrijd ook via hun kanalen de nodige visibiliteit te geven.

De BOB-facebookpagina verdubbelde met deze campagne ook het aantal likes tot 5.538. In totaal werden meer dan 1 miljoen mensen bereikt.



BOB-controles en BOB-weekend

Tussen 27 november tot 25 januari waren er gerichte alcoholcontroles om de BOB-campagneboodschap te ondersteunen en uit te dragen. Tijdens het BOB-weekend van 15 januari 2016 tot 18 januari 2016 werden die controles nog geïntensifieerd. Bij deze controles werd ook een "limited edition 20 jaar BOB-sleutelhanger" verdeeld.

Tijdens de wintercampagne werden maar liefst 409.000 mensen gecontroleerd waarvan 2,5% positief bleef. Dit waren de laagste cijfers ooit voor een BOB-wintercampagne. Een bemoedigend resultaat.

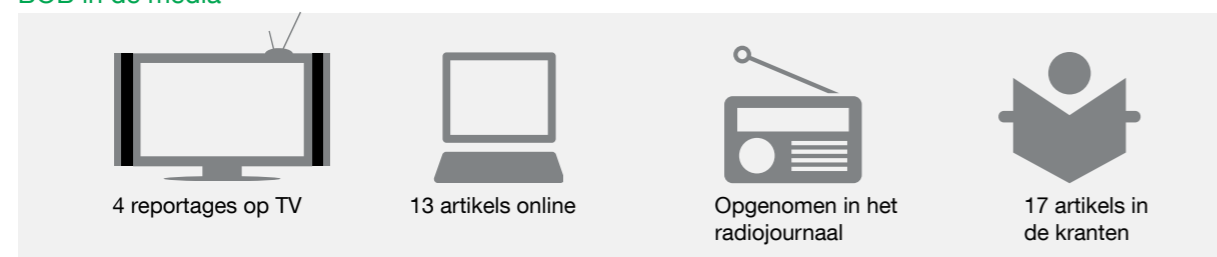
Communicatieve ondersteuning BOB-weekend

Naast de controles werd het BOB-weekend ook communicatief ondersteund. Zo vergezelden de BOB-teams verschillende controles en beloonden 600 nuchtere bestuurders met een BOB-pakket.

Een speciaal ontworpen BOB-blaasmachine stond gedurende het ganse BOB-weekend in discotheek Carré. Met een "newsroom" werd een heel weekend ingezet op aanwezigheid op de sociale media. Zo werden ook daar mensen bewust gemaakt.

De redactionele aandacht voor het BOB-weekend was overweldigend. Zo waren er maar liefst 10 TV reportages, 25 online artikels, vermeldingen in diverse radio journaals en een 15-tal artikels in de kranten. Radiozender Bel RTL was de mediapartner van het BOB-weekend.

BOB in de media





Kenniscentrum

18

medewerkers,
universitaire diploma's in 16
verschillende disciplines

25

rapporten waarvan
4 barometers, 10 studies,
4 statistische rapporten,
7 themarapporten

44

lezingen op nationale en
internationale congressen
en symposia

4

talen waarin het
Kenniscentrum
kan opereren. Nederlands,
Frans, Duits en Engels

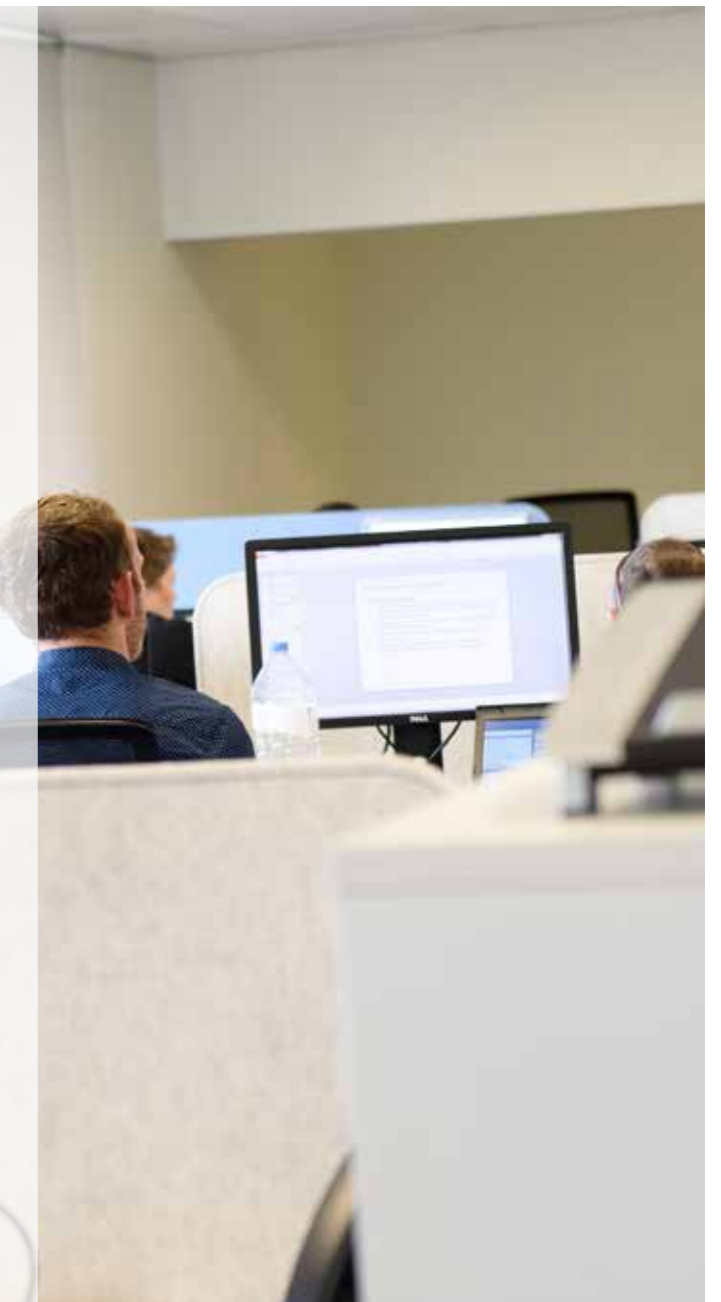
Het Kenniscentrum (KCC) is de onderzoeksafdeling van het BIVV. Het bestaat uit een multidisciplinair team van ervaren onderzoekers en analisten dat onderzoeksprojecten en statistische analyses uitvoert op het gebied van verkeersveiligheid.

Het Kenniscentrum heeft toegang tot een groot aantal databronnen - politiegegevens, enquêtes, ziekenhuisgegevens, internationale ongevalgegevens, - en gebruikt een breed scala aan onderzoeksmethoden, zoals statistische modellering, gedragsmetingen, directe bevestigingen van weggebruikers en rijsimulatoronderzoek.



De activiteiten van het Kenniscentrum maken deel uit van de brede maatschappelijke opdracht van het BIVV. In het bijzonder is het Kenniscentrum verantwoordelijk voor

- Het **analyseren en monitoren** van de evolutie van de verkeersveiligheid in België. Daarbij worden ook factoren bekeken die bijdragen tot die evolutie zoals het gedrag van weggebruikers, de infrastructuur, de rijopleiding en de voertuigtechnologie.
- Het **volgen van de resultaten van internationaal onderzoek** op gebied van verkeersveiligheid, met het oog op de mogelijke toepasbaarheid in eigen land.
- Het **onderbouwen van de standpunten van het BIVV** en de antwoorden op vragen van beleidsmensen, media, stakeholders en burgers op gebied van verkeersveiligheid. Het Kenniscentrum werkt daarbij snel en efficiënt.
- Het **uitvoeren van gerichte onderzoeksprojecten** om duidelijkheid te scheppen over verkeersveiligheidsproblemen en om beleidsvoorstellen en sensibiliseringsactiviteiten te kunnen onderbouwen.



De troeven van dit unieke Kenniscentrum

- **Een sterke multidisciplinaire benadering van verkeersveiligheid.** Het team van het BIVV bezit diploma's en ervaring op zeer verschillende gebieden. Het samenbrengen van al deze expertise resulteert in hoogstaand kwalitatief onderzoek, in relevante beleidsaanbevelingen en onderzoek dat op relatief korte termijn tot resultaten leidt.
- **Een grote flexibiliteit, zowel inhoudelijk als naar aard van projecten.** Het Kenniscentrum kan zeer verschillende soorten vragen en projecten aan: gedetailleerde antwoorden op parlementaire vragen, synthese van de stand van zaken op een bepaald gebied, observaties van het gedrag van weggebruikers, grootschalige meerjarige projecten, internationale project-consortia.
- **Bestrijken van het hele gebied van verkeersveiligheid.** Om zijn opdrachten te kunnen vervullen, vergaart het Kenniscentrum kennis op alle gebieden van verkeersveiligheid en ontsluit het deze kennis voor alle stakeholders, inclusief het grote publiek.
- **Een sterke relatie met de praktijk.** Dankzij de frequente contacten met alle stakeholders op gebied van verkeersveiligheid en de continue interactie met de andere afdelingen en diensten van het BIVV staat het Kenniscentrum dicht bij de praktijk. Het Kenniscentrum zorgt

er ook voor dat de activiteiten en initiatieven van het BIVV degelijk onderbouwd zijn en gestoeld zijn op wetenschappelijke inzichten.

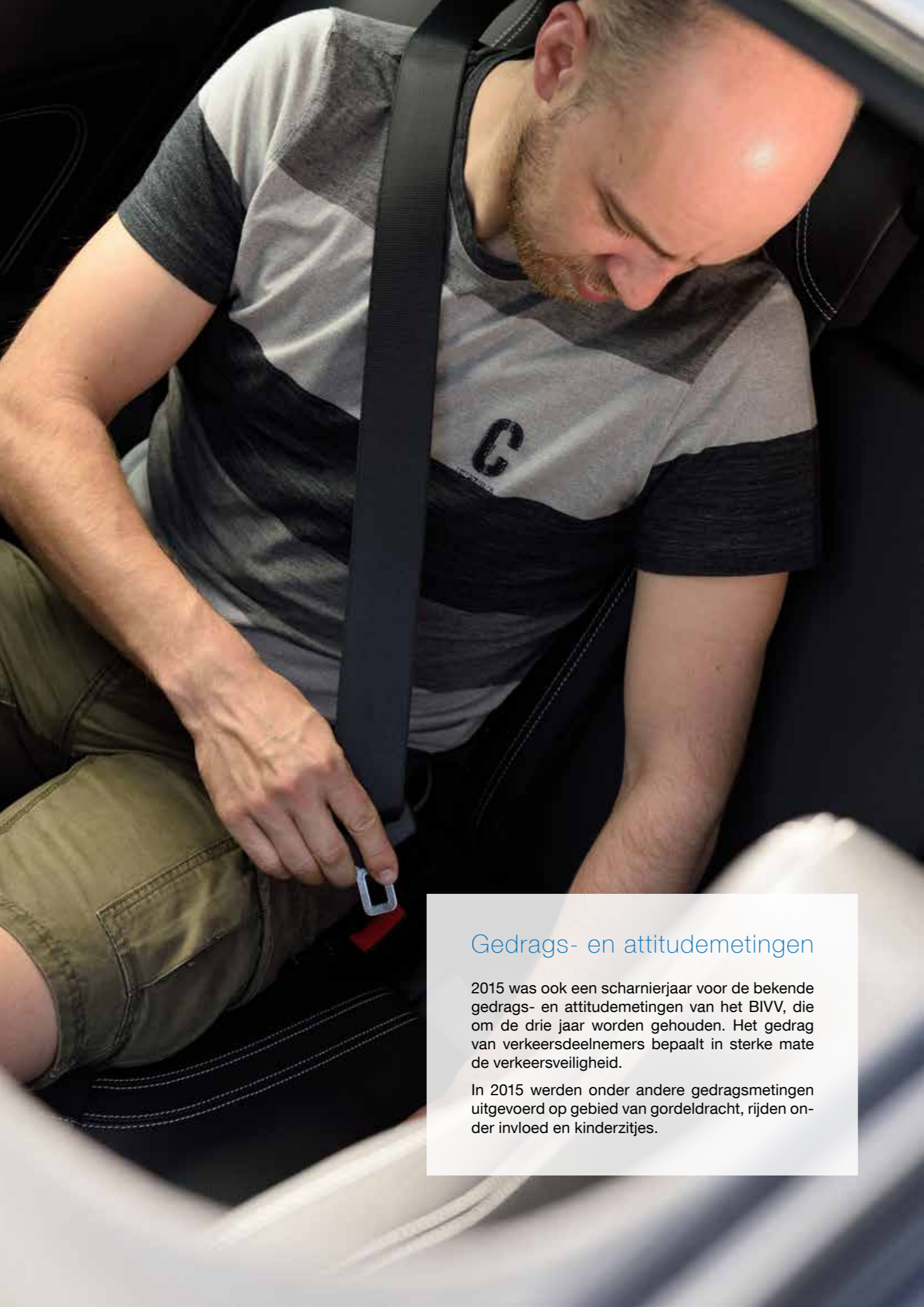
- **Sterke beleidsrelevantie.** Het BIVV wordt systematisch geconsulteerd door beleidsmensen. Daarom heeft het Kenniscentrum een goede feeling over welke aspecten gegevens dienen te worden verzameld en geanalyseerd, en over welke onderwerpen dienen te worden onderzocht om relevante beleidsaanbevelingen te kunnen formuleren.
- **Gebruik van een brede reeks van databronnen.** Het Kenniscentrum baseert zijn onderzoek en aanbevelingen op feiten en cijfers. Het heeft toegang tot een brede waaier aan data, afkomstig van verschillende binnenlandse bronnen (politie, ziekenhuizen, eigen gedrags- en attitudemetingen, Fonds voor Arbeidsongevallen, floating car data,...) maar ook verschillende internationale databases.
- **Een sterk uitgebouwd internationaal netwerk.** De medewerkers van het Kenniscentrum participeren actief aan verschillende internationale onderzoeksnetwerken en consortia. Dit is een bron van permanente informatie-uitwisseling over interessante onderzoeksresultaten, nieuwe methodologieën en goede praktijken.

Doelstellingen 2015

In 2015 werd het Kenniscentrum verder uitgebouwd volgens de strategische lijnen die in 2014 waren uitgezet. Dit omvatte onder meer:

- Het **beter afdekken van gebieden** die de voorbije jaren minder aan bod waren gekomen zoals competenties voor veilig verkeer, de impact van verkeersongevallen, rijgeschiktheid, handhaving.
- Het **aanboren en gebruiken van nieuwe databronnen**, waaronder ziekenhuisgegevens over verkeersslachtoffers, internationale ongevalldata op basis van diepteonderzoek, gegevens over arbeidsongevallen in het verkeer, en floating car data.
- Het **verder uitbouwen van de internationale netwerken en projecten**, vooral binnen Europa maar ook daarbuiten.
- De **lancering van de reeks themadossiers**, waarvan de eerste zeven in 2015 gepubliceerd werden: senioren; fietsers; handhaving; medicijnen en drugs; beveiligingssystemen; voetgangers.
- Het **op punt stellen van nieuwe onderzoeksmethoden** bijv. voor het meten van de prevalentie van vermoeidheid, voor de stabiliteit van elektrische fietsen, of voor het verwerken van grote hoeveelheden data.

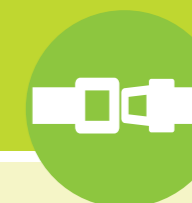




Gordeldracht

Daarbij werd voor de eerste keer ook de gordeldracht achteraan in de wagen in kaart werd gebracht. Het gebruik van de veiligheidsgordel neemt nog steeds toe en bedraagt nu 92% op de zetels vooraan. Toch is dit nog altijd beduidend lager dan in de meeste van onze omringende landen.

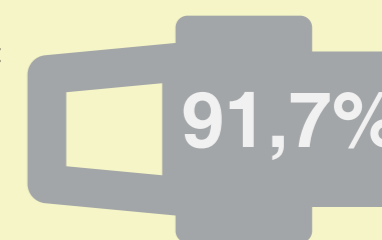
Gordeldracht in 2015



Gordeldracht in België



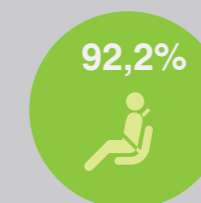
Sinds de start van de metingen van het BIVV in 2003 is het nationale percentage gordeldracht vooraan in de wagen alleen maar gestegen. Het percentage bedroeg 91,7% in 2015 (ten opzichte van 57% in 2003 en 86,4% in 2012).



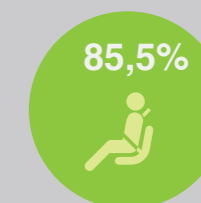
Gordeldracht volgens positie in de wagen



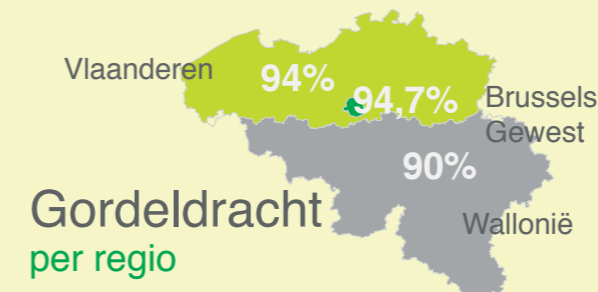
bestuurders



passagiers voorin



passagiers achterin



88,5%

Kinderen achteraan vastgekleit

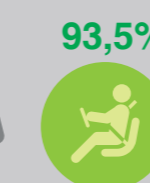


Gedrags- en attitudemetingen

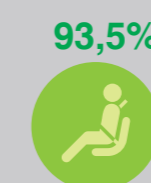
2015 was ook een scharnierjaar voor de bekende gedrags- en attitudemetingen van het BIVV, die om de drie jaar worden gehouden. Het gedrag van verkeersdeelnemers bepaalt in sterke mate de verkeersveiligheid.

In 2015 werden onder andere gedragsmetingen uitgevoerd op gebied van gordeldracht, rijden onder invloed en kinderzitjes.

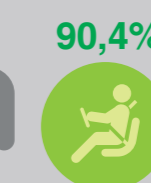
Gordeldracht bij vrouwen en mannen



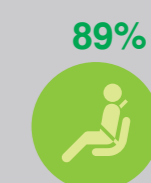
bestuurders



passagiers



bestuurders

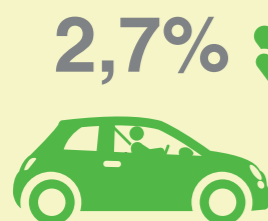


passagiers

Rijden onder invloed van alcohol (in samenwerking met de politie)

Ondanks alle sensibiliseringsacties blijft het rijden onder invloed een groot probleem. Er zijn geen significante dalingen te rapporteren ten opzichte van meer dan 10 jaar geleden. Tijdens de weeknachten is er zelfs een significante stijging in de cijfers van 2015 tegenover 2007.

Rijden onder invloed 2015



2,7%



van de tegengehouden automobilisten hebben een hoeveelheid alcohol op waarmee ze boven de wettelijke limiet uitkwamen.



12% Weekendnachten

Weekendnachten blijven, met bijna 12% in 2015, het tijdstip met de hoogste ROI-frequentie. Ook tijdens weeknachten is de situatie alarmerend. De ROI-prevalentie blijft al verschillende jaren geleidelijk stijgen van 3,6% in 2007 tot 8,8% in 2015.

15% Horecagelegenheid

Niet zo verrassend zijn de bestuurders die van een horecagelegenheid (café of restaurant), een feest of een discotheek komen het vaakst onder invloed van alcohol. De ROI-prevalentie komt in dit geval gelijk aan of boven 15% uit.



Rijden onder invloed bij mannen



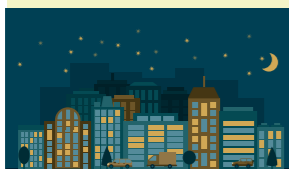
In een voor de rest identieke situatie (zelfde leeftijd, tijdstip, vertrekpunt, gewest, rijervaring en aantal passagiers) is de kans dat een man onder invloed van alcohol achter het stuur kruipt 3 maal hoger dan de kans dat een vrouw dit doet.

3x↑



3x↑

Rijden onder invloed tijdens nacht



In een voor de rest identieke situatie (zelfde leeftijd, zelfde geslacht, vertrekpunt, gewest, rijervaring en aantal passagiers) is de kans dat iemand onder invloed van alcohol achter het stuur kruipt tijdens nacht, 3 maal hoger dan tijdens overdag.





Kinderzitjes

Slechts 35% van de bestuurders die kinderen vervoeren klikt hun kinderen helemaal correct vast in een kinderzitje of een ander wettelijk vereist kinderbeveiligingssysteem.

Kinderzitjes resultaten



1 OP 3 kinderen correct vastgeklikt in België



1 OP 10 kinderen helemaal niet vastgemaakt

37% niet correct vastgemaakt

37% van de kinderen werd vervoerd in een geschikt autozitje, maar het zitje werd niet correct gebruikt.

Het zitje is slecht vastgemaakt aan het voertuig (bv. gordel ergens vergeten vastmaken).



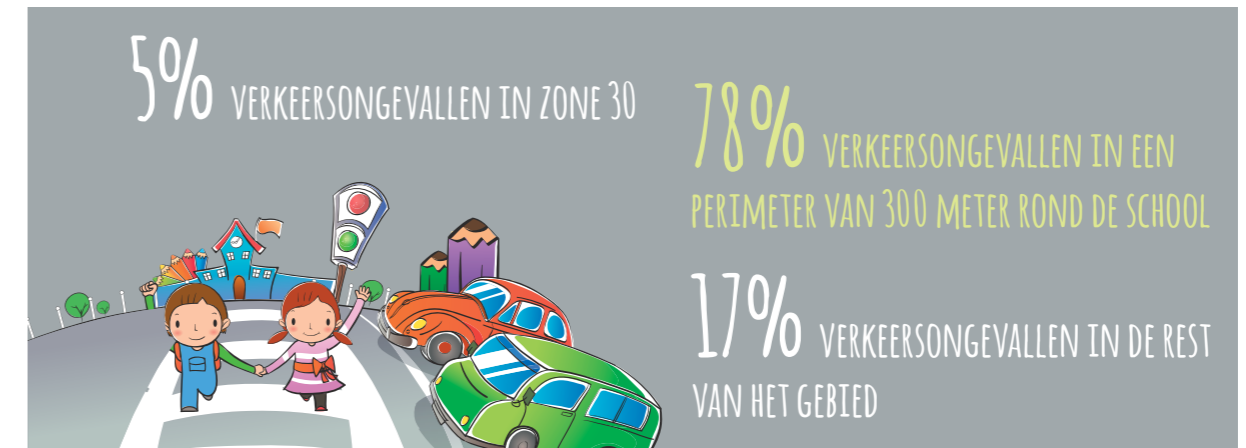
Schakel over naar een verhogingskussen als het hoofd boven het zitje uitsteekt.

18% vervoerd in niet geschikt autozitje



Enkele belangrijke projecten uit 2015

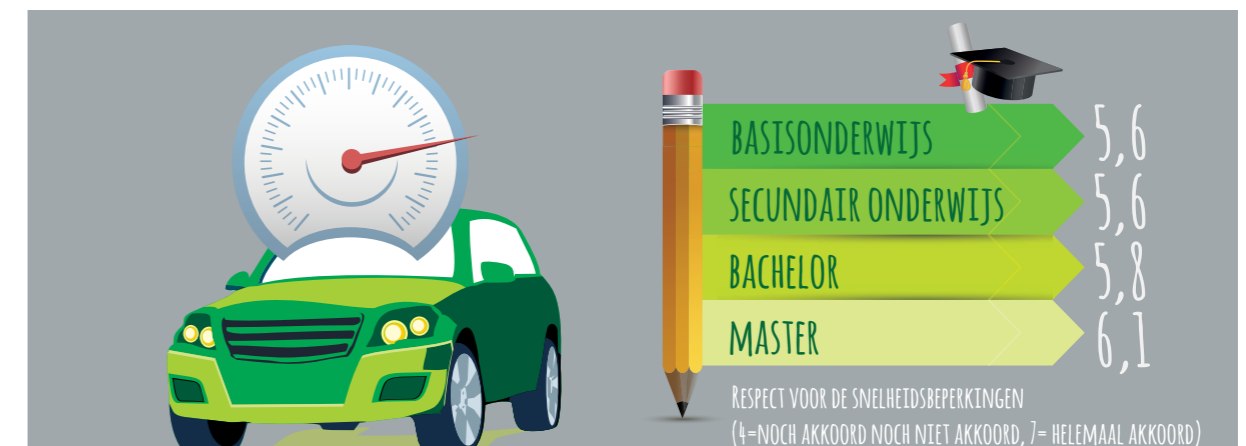
- Een onderzoek naar de verkeersongevallen met kinderen in de nabijheid van scholen, waaruit onder meer bleek dat de meeste ongevallen zich voordoen in de zone tussen de "Schoolzone 30" en een perimeter van ongeveer 300m rond de school.



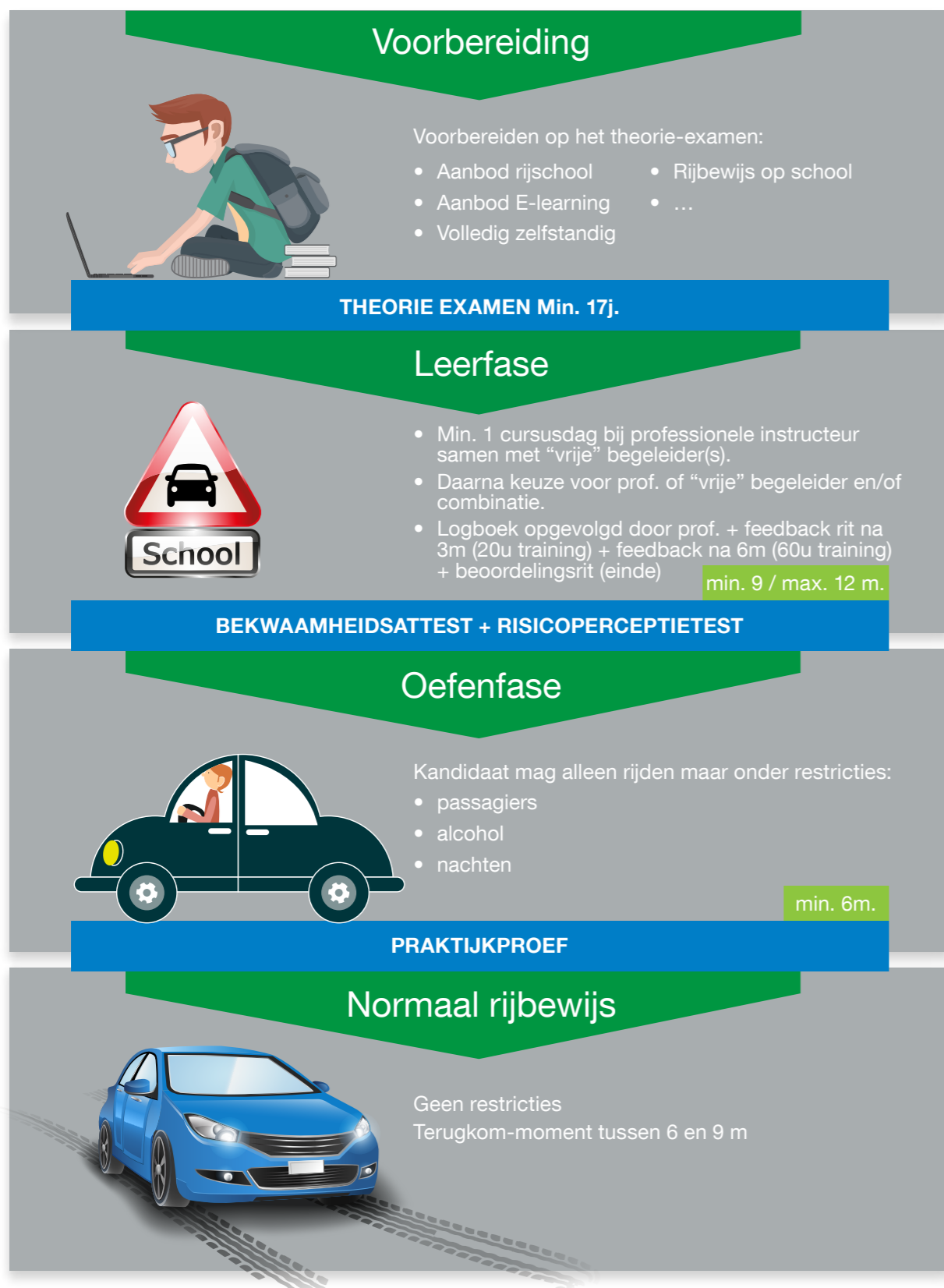
- Een studie over de aard en het aandeel van verkeersongevallen onder arbeidsongevallen. Deze studie toonde aan dat de meeste van dergelijke ongevallen zich voordoen op het traject huis-werk en dat 48,8% van de dodelijke arbeidsongevallen, verkeersongevallen zijn.



- Het INTRAS project over de houding van verschillende socio-culturele groepen naar verkeersveiligheid. Hoewel de studie nog niet is afgerond, werden de resultaten van de eerste analyses over socio-economische factoren reeds voorgesteld op het Vlaams congres verkeersveiligheid. De belangrijkste bevinding was dat hoe hoger het opleidingsniveau was, hoe hoger het zelfgerapporteerde respect voor de snelheidsbeperkingen.



- Een onderzoek naar de effectiviteit van de zogenaamde “GDL”-systemen (“Graduated Driving License) waarbij jongeren geleidelijk aan meer risico’s worden blootgesteld tijdens hun rijopleiding. De studie wees op de grote verschillen tussen Amerikaanse en Europese benaderingen en bevat ook een beschrijving van een “ideale” rijopleiding.



Internationale projecten en samenwerkingen

Het Kenniscentrum is sterk betrokken bij grote internationale projecten. De meest in het oog springende zijn **SafetyCube** en **ESRA**.

Safetycube is een zeer ambitieus Europees onderzoeksproject met als uiteindelijk doel de ontwikkeling van een “Decision Support System” dat beleidsmakers moet helpen om de juiste investeringen te doen en beslissingen te nemen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Het BIVV speelt een zeer belangrijke rol in dit project en is er onder meer verantwoordelijk voor de methodologie.

Een ander voorbeeld van een gedurfde en geslaagde internationale samenwerking is het ESRA (European Study of Road Users’ Safety Attitudes) project. Het gaat over een online survey bij een representatief staal van de bevolking die uitgevoerd wordt in 17 landen. De survey omvat veel verschillende aspecten van verkeersveiligheid, waaronder attitudes naar bepaalde (mogelijke) beleidsmaatregelen, het verkeersonveiligheidsongevoel, zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer, pakkans, enz. Het BIVV leidt dit grootschalig project waarvan de

eerste resultaten medio 2016 zullen worden gepubliceerd.

Verschillende leden van het Kenniscentrum zijn actief in internationale netwerken en medewerkers van het BIVV gaven talloze presentaties over resultaten van onderzoeksprojecten op binnenlandse evenementen en op wetenschappelijke conferenties binnen en buiten Europa (de volledige lijst van conferenties en de medewerkers van het BIVV die in internationale verenigingen actief zijn, staat op www.bivv.be.)

In april 2015 organiseerden we ook zelf een succesvol internationaal symposium over indicatoren en metingen van verkeers(on)veilig gedrag. Met 20 presentaties en sprekers uit 10 verschillende landen was dit symposium zeer geslaagd.

Het Kenniscentrum van het BIVV geniet een uitstekende reputatie inzake onderzoek op gebied van verkeersveiligheid in binnen- en buitenland. Het is de intentie om verder te gaan op de ingeslagen weg en toonaangevend te blijven inzake relevant en innovatief onderzoek op gebied van verkeersveiligheid.



Public Affairs, Innovation & Regulatory

>240

politieagenten woonden de vergaderingen van het netwerk van de verkeerscoördinatoren bij

>1000

uur aan verkeersveiligheidsaudits en -inspecties

3D

simulator met 360° visie en 12 verschillende weercondities

28

veranderingen aan wegcode.be

De afdeling PAIR (Public Affairs, Innovation & Regulatory) heeft als voornaamste opdracht een brug bouwen tussen de wetenschappelijke kennis en expertise over verkeersveiligheid en de mogelijke toepassingen op het terrein. Deze schakelfunctie impliceert een brede waaier van activiteiten. Dat gaat van het vertalen van onderzoeksresultaten naar de praktijk, over het ondersteunen van zowel het beleid als uitvoerende diensten, tot de innovatie van nieuwe werkmethoden en de evaluatie van nieuwe technologieën.

Door de vele contacten met de verschillende beleidsniveaus (Europees, federaal, regionaal, provinciaal en gemeentelijk) en de aanwezigheid in

verschillende overlegorganen, heeft PAIR zich ontwikkeld tot een erkende en geprezen adviseerende instantie die zowel op wetgevend vlak als op het vlak van toepassingen een toegevoegde waarde heeft. Zo is PAIR nauw betrokken bij de ontwikkeling van regionale verkeersveiligheidsinitiatieven en zijn we lid van verschillende werkgroepen rond rijopleiding, handhaving en infrastructurele maatregelen.

Resultaten worden vanuit wetenschappelijk onderzoek, kritisch bekeken vanuit een integrale systeemgerichte visie op verkeersveiligheid. Waar mogelijk worden deze resultaten vertaald naar concrete maatregelen of beleidsadviezen.



Wat doet PAIR allemaal?

- We beheren en houden de website www.wegcode.be up to date. Deze site blijft de referentie voor goed leesbare en gemakkelijk raadpleegbare verkeerswetgeving.
- We geven commentaar en advies op vraag van het beleid op nieuwe regelgevende teksten en aanpassingen aan de bestaande reglementering.

Zo gaven we in 2015 op basis van een literatuuronderzoek advies over “rondom groen” binnen een driekleurige verkeerslichtenregeling. Met rondom groen kunnen fietsers en ook voetgangers oversteken zonder gehinderd worden door afslaand gemotoriseerd verkeer. Het is een maatregel die voornamelijk geschikt is voor kruispunten binnen een 50 km/u-snelheidsregime, die deel uitmaken van een wegomgeving met zowel een belangrijke verkeersfunctie als een belangrijke verblijfsfunctie.



- PAIR coördineert het netwerk van de verkeerscoördinatoren van de politie in samenwerking met de gewestelijke overheden. Op basis van analyses van verkeersongevallen binnen een specifieke regio of vanuit een specifieke invalshoek (bijvoorbeeld fietsongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) geven we directe ondersteuning aan het ontwikkelen van veiligheidsplannen.
- We ondersteunen wegbeheerders via het uitvoeren van audits en verkeersveiligheidsinspecties.
- PAIR ondersteunt ook verschillende interne diensten van het BIVV voor de ontwikkeling van nieuwe mogelijkheden. Zo werden er verschillende vormingsmodules ontwikkeld voor Road Safety @Work en verkent PAIR de mogelijkheden rond 3D-simulaties voor opleiding en onderzoek.
- We monitoren actuele maatschappelijke tendensen die een invloed kunnen hebben op verkeersveiligheid.

Zo werkten we in 2015 aan een specifieke inspectiemethodiek die we ontwikkelden rondom de problematiek van het doven van de straatverlichting. Enkele proefprojecten in verschillende gemeenten werden gerealiseerd.



Ook deden we een beknopt onderzoek rond het groeiend aantal vluchtmisdrijven. Zowel de toestand op Europees vlak als een explorerend onderzoek naar inzicht in de psychologie van de plegers kwamen daarbij aan bod.

Vluchtmisdrijf



850 bestuurders

We onderzochten de gegevens van 850 bestuurders die na hun veroordeling een verplichte sensibiliseringscursus volgden na het plegen van een vluchtmisdrijf. Daaruit konden we onderstaande typologie opmaken

86%



50%
< 25j.

86% van de 853 ondervraagde mensen waren mannen. Meer dan 50% hiervan was jonger dan 25 jaar op het moment dat ze vluchtmisdrijf pleegden.

42%

Onder invloed

Bij 42% van de ongevallen was de bestuurder onder invloed van alcohol en/of drugs.



16%

zonder rijbewijs

16% reed rond zonder geldig rijbewijs of verzekering.



Belangrijke factoren

- ✓ Alcohol of drugs, papieren niet in orde
- ✓ Schrik voor hun imago
- ✓ Omstandigheden zoals slechte verlichting
- ✓ Afwezigheid van moreel besef



We volgden ook van nabij de ontwikkeling op van de elektrische voortbewegingstoestellen (zoals de elektrische fiets en de one wheeler), zowel op wetgevend als op technisch vlak.



Segway



Elektrische fiets (pedelec)



One wheeler

- We nemen ook relatief nieuwe kennisdomeinen die zich binnen de verkeersveiligheid manifesteren onder de loep, zoals de verkeerspsychologie, InCarTechnologie en Intelligente transportsystemen. De praktische bruikbaarheid en mogelijke effecten op de verkeersveiligheid werden bekeken.

Zo deden we onderzoek rond slaapdetectiesystemen en volgden we van nabij een project rond blackboxen op. Voor deze twee projecten, werden er door het BIVV verschillende modellen apparaten aangekocht om ze te testen op hun betrouwbaarheid maar ook om te kijken wat hun mogelijke impact zou kunnen zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Het BIVV is nauw betrokken bij verschillende werkgroepen op federaal en regionaal niveau die deze nieuwe technologieën willen implementeren in de wetgeving..

Internationaal

PAIR is vertegenwoordigd in verschillende internationale overlegfora. Zo is PAIR actief in het ondersteunen van plaatselijke overheden bij de ontwikkeling van een globale aanpak van de verkeersveiligheid. Zo lopen er verschillende samenwerkingen met landen en organisaties uit het Afrikaanse continent onder andere in Algerije en Kameroen.



Zo staat het BIVV sinds 2015 mee aan de wieg van een 2-jaar durend internationaal project in Algerije. In dit project zal men het Algerijnse Nationale Orgaan voor Techniek van Openbare Werken (CTTP) kennis en vaardigheden bijbrengen. Het kan hen helpen om hun wegennet beter te onderhouden en veiligere nieuwe wegen aan te leggen.

Voor dit Algerijnse project werkt het BIVV samen met Cerema, het Frans studie- en kenniscentrum voor milieu, mobiliteit en ontwikkeling, en IFST-TAR, het Franse instituut gespecialiseerd in technologie, verkeerswetenschap en weginrichting.



BIVV





Adviesbureau voor verkeersveiligheid

300

uur workshops
Road Safety @ Work

7083

rijgeschiktheidstesten
werden afgelegd

327

Driver Improvement
cursussen werden gegeven

4048

herstelonderzoeken
werden uitgevoerd

Welke rol speelt ons gedrag in het verkeer?

De menselijke factor blijft nog steeds de overwegende oorzaak van ongevallen. Dit verdient dan ook de nodige aandacht binnen de zorg voor een veilig verkeer. Het BIVV zet met zijn expertise op zowel theoretisch als praktisch vlak meer dan ooit in om het gedrag van de weggebruikers in het verkeer op een positieve manier blijvend te

veranderen. We onderscheiden drie belangrijke aandachtspunten ten aanzien van de individuele weggebruiker: rijgeschiktheid, rijvaardigheid en rijwaardigheid. De basisvoorwaarde om deel te nemen aan het verkeer betreft uiteraard de rijgeschiktheid.

Rijgeschiktheid



Rijgeschiktheid betekent dat je voldoet aan de nodige medische en wettelijke voorwaarden om als bestuurder aan het verkeer deel te nemen op een veilige manier. De vraag rond rijgeschiktheid is vaak onderhevig aan veranderende situaties, zowel leeftijdsgebonden aspecten als ingrijpende gebeurtenissen (bv ziektes en incidenten) kunnen de rijgeschiktheid van iemand tijdelijk of permanent veranderen. Het CARA is de instantie in ons land die deze specifieke onderzoeken uitvoert voor alle rijbewijzen uit groep 1.

Rijvaardigheid



Rijvaardig zijn, is beschikken over voldoende theoretische kennis en praktische vaardigheden om een wagen te besturen. Door opleiding bij aanvang, maar ook door levenslang leren worden zowel operationele, tactische als strategische vaardigheden aangeleerd en ontwikkeld bij bestuurders. Die zorgen ervoor dat ze hun voertuig beheersen en kunnen omgaan met veranderende verkeerssituaties. Tevens leren ze zo telkens hun vervoerswijze af te stemmen op hun specifieke noden. Het BIVV heeft hier vooral een ondersteunende taak ten aanzien van het beleid en de verschillende instanties die deze vorming aanbieden.

Rijwaardigheid



Uiteindelijk gaat verkeersgedrag ook over rijwaardigheid. Een veilig verkeer vraagt immers een sociaal gedrag van respect en rekening houden met alle weggebruikers. Niet iedereen houdt zich aan de verkeersregels of heeft voldoende voeling met de mogelijke risico's. Het BIVV tracht dan ook om mensen die negatief opvallen in het verkeer op een gepaste manier aan te pakken. Enerzijds door middel van herstelonderzoeken die na gaan of overtreders zonder al te grote risico's terug aan het verkeer kunnen deelnemen. Daarnaast ook door het aanbieden van leertrajecten voor overtreders in de Driver Improvement cursussen.

Centrum voor rijgeschiktheid

Het centrum voor rijgeschiktheid bestaat uit het CARA, de dienst Herstelonderzoeken en de vormen van Driver Improvement. In totaal meldden zich in 2015 bijna 14.000 klanten aan.



	Driver Improvement	Herstelonderzoeken	CARA
2013	1731	5009	6063
2014	2683	4018	6617
2015	2758	4048	7083

Onze klantenservice kreeg extra aandacht in 2015. Net zoals bij de herstelonderzoeken, waar volgens het Koninklijk Besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, de onderzoeken moeten uitgevoerd worden binnen de 14 dagen na ontvangst van het dossier (gemiddeld was dit dertien dagen in 2015), hebben de diensten van het CARA en Driver Improvement nieuwe procedures ontwikkeld om de wachttijden voor de klanten te beperken.

De werkmethodes worden voortdurend bijgeschaafd bijvoorbeeld door middel van een samenwerking met het Nationaal Instituut voor

Criminalistiek en Criminologie (NICC) en door internationale benchmarking. Meer dan ooit heeft het BIVV als doel een vermindering van het aantal verkeersdoden.

Daarbij vormt alcohol een belangrijke oorzaak, naast snelheid en ander onaangepast gedrag in het verkeer zoals het niet dragen van de gordel, en afleiding. Een beperkte groep mensen, in proportie verantwoordelijk voor een groot aandeel in de ongevallen, krijgt veel aandacht: Herstelonderzoeken, Alcoholslot en Driver Improvement cursussen hebben daarom als doel deze recidivisten grondig te evalueren en aan te zetten tot gedragsverandering.



“Het CARA is nog te onbekend”

Bert Verhoeven (38 jaar) uit Halle Zoersel. Werd in 2015 door CARA rijgeschikt verklaard.

In november 2014 heb ik mijn rechteronderbeen laten amputeren als gevolg van chronische pijn na een ongeval met een landbouwmachine in 2003.

Tijdens mijn verblijf in het revalidatiecentrum van Pellenberg kwam ik in contact met het Cara.

Ik wist van een eerdere ervaring af van het Cara. Ze gaven me in 2015 een rijgeschiktheidsattest. Ik rijd nu rond met een aangepaste auto met een automatische versnellingsbak waarbij mijn gaspedaal links staat.

Autorijsden is voor mij belangrijk. Dat wordt sociaal vaak zwaar onderschat. Zeker hier in landelijke gebieden, is een auto een must als je het zo ge-

wend bent. Niet alleen voor je mobiliteit, maar ook voor je sociaal leven. Mijn dochters basketten in Duffel. Ik vond het belangrijk om ze naar de training te kunnen brengen.

Het Cara is vaak nog te onbekend en het heeft volledig onterecht een negatieve bijklank, omdat veel mensen denken dat het Cara een instantie is die rijbewijzen afpakt. Neen, ze geven documenten waardoor je je rijbewijs terug geldig kan maken.

Als je zo'n attest van het Cara hebt, helpt het je ook voor de autoverzekering, de technische keuring van mijn auto, en soms ook bij aanvragen voor financiële tussenkomst. Voor mij heeft dat attest ervoor gezorgd dat ik mijn vrijheid terug heb.



Het CARA

Het team van het CARA evalueert de rijgeschiktheid van personen met een functiestoornis. Personen met een functiestoornis dienen met andere woorden eerst rijgeschikt verklaard te worden alvorens als bestuurder aan het verkeer te kunnen deelnemen. Dat is de rol en taak van het CARA.

Mede naar aanleiding van de 6^{de} staatshervorming ontwikkelde het CARA structurele samenwerkingsverbanden met de bevoegde regionale instanties zodat in de rijgeschiktheidsbenadering er specifiek Vlaamse, Waalse en Brusselse accenten kunnen gelegd worden.

De rijgeschiktheidsevaluatie is een delicate evenwichtsoefening tussen enerzijds het voorrecht en de wens van individuele mobiliteit (“ik wil met de wagen rijden”) en anderzijds de algemene verkeersveiligheid (“kan ik in alle omstandigheden veilig aan het verkeer deelnemen?”). Om die evaluatie te maken steunt het CARA op wettelijk bepaalde medische criteria.

Het CARA is sinds 1998 wettelijk erkend als enige keurende instantie (KB van 23 maart 1998 en MB van 27 maart 1998) om deze moeilijke, delicate maar zeer belangrijke taak te volbrengen. Beroep doen op de internationaal erkende expertise van het CARA is in sommige gevallen wettelijk verplicht. In de andere gevallen ondersteunt het de huisarts of medisch specialist in zijn of haar advies of beslissing. Het CARA heeft een beslissende rol voor de rijbewijzen van groep 1 (de personenwagen, de bromfietser, de motor, de tractor) en heeft een adviserende rol voor de rijbewijzen van groep 2 (de vrachtwagen, bus en taxi).

De sterkte en expertise van het CARA ligt in de multidisciplinaire benadering. Het CARA team bestaat uit artsen, psychologen en rij-deskundigen, ondersteund door een secretariaat.

Attesten worden afgeleverd op basis van de aangeleverde medische informatie, de eventuele eigen medische onderzoeken en de adviezen aangebracht door de psycholoog en de rij-expert. De psycholoog zal nagaan of er een voldoende cognitief-functionele basis is voor een veilige ver-

keersdeelname. Het onderzoek zal zich voornamelijk richten op neuropsychologische functies, maar kan ook meer gericht zijn op persoonlijkheidskenmerken. Door het psychologisch onderzoek kan de rij-expert zijn of haar observaties beter kaderen en kunnen alle experts gezamenlijk komen tot een rijgeschiktheidsadvies dat rekening houdt met de mogelijkheden en onmogelijkheden van de kandidaat-bestuurder in kwestie.

De rij-expert onderzoekt het praktische aspect van het rijden: Hoe gedraagt deze persoon zich in het verkeer? Dient het voertuig aangepast te worden? Houdt men zich beter aan een aantal beperkingen zoals het rijden in een gekende omgeving?

Na het samenbrengen van alle elementen levert het CARA een rijgeschiktheidsattest af waarop de eventuele voorwaarden, beperkingen en geldigheidsduur per rijbewijscategorie vermeld staan. Met dit attest maakt de Dienst Rijbewijzen op de gemeente een nieuw rijbewijs aan. Samen met het attest wordt ook een Technische Fiche

bezorgd. Dat kan gebruikt worden voor het eventueel aanpassen van een voertuig, de procedure voor de Technische Keuring van het aangepaste voertuig, voor eventuele financiële tegemoetkomingen van vergoedende instanties, enzovoort.

Een CARA evaluatie gebeurt op de hoofdzetel in Brussel of op één van talrijke (46) “mobiele antennes” verspreid over het hele land.

Naast deze wettelijk bepaalde basisopdracht ondersteunt het CARA ook alle partijen die betrokken zijn in wetgevende-, adviserende-, en onderzoeksactiviteiten met betrekking tot problematieken over “rijden met en na een medische aandoening”.

Tenslotte stelt het CARA ook gratis lesvoertuigen ter beschikking zodat personen met een functiestoornis ook kunnen leren autorijden met een aangepaste wagen.

Herstelonderzoeken

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 rijbewijs terug te krijgen. Hij is hiertoe verplicht in geval van overtreding van dronkenschap en recidive. Tot hiertoe screenden we bij herstelonderzoeken vooral kandidaten die een overtreding hadden begaan wegens rijden onder invloed van alcohol of drugs. 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). Het doel van een herstelonderzoek is om na te gaan of de kandidaat nog rijgeschikt is, met andere woorden of hij voldoet aan de medische en psychische normen zoals omschreven in bijlage 6 van het KB van 23 maart 1998 over het rijbewijs.

Het psychologisch onderzoek bestaat uit vragenlijsten en psychotechnische testen. Het belangrijkste onderdeel is het interview. Daar wordt een risico inschatting gemaakt of de kandidaat zal recidiveren.. Hij wordt tevens gesensibiliseerd om ervoor te zorgen dat de kandidaat in de toekomst verkeersveilig gedrag zal stellen.

Na het psychologisch onderzoek voert de arts een klinisch onderzoek uit en kan hij in geval van twijfel een bloed -of urineanalyse ter objectivering aanvragen.

Het BIVV heeft samen met Natalie Kummer van het NICC een studie afgerond betreffende de vergelijking van verschillende parameters om alcoholconsumptie te monitoren in het kader van het terugkrijgen van het rijbewijs. Er vonden ook overlegmomenten plaats met wetsartsen en toxicologen uit België met als doel de verschillende werkmethodes te vergelijken en tot een onderlinge kwaliteitsstandaard te komen.

In samenwerking met het Kenniscentrum van het BIVV werd vorig jaar ook een onderzoeksrapport gepubliceerd waarin enerzijds het profiel van de kandidaat van herstelonderzoeken wordt omschreven en anderzijds de situatie in de verschillende landen van Europa wordt geschetst. Uit dit onderzoeksrapport kwamen ook aanbevelingen naar voren die de kwaliteit van de herstelonderzoeken ten goede kunnen komen. Het gaat dan over het vervroegen van het herstelonderzoek in de procedure, het actualiseren van de medische criteria, een inhoudelijke kwaliteitscontrole op de verschillende instellingen door de FOD en meer onderzoek naar risicoprofielen.



Alcoholslot

De rechter heeft eveneens de mogelijkheid om gedurende één tot vijf jaar of zelfs voorgoed een alcoholslot op te leggen aan bestuurders met een alcoholconcentratie van meer dan 0,8 promille, aan bestuurders in staat van dronkenschap of in staat van herhaling. Legt een rechter het alcoholslot op, dan mag de kandidaat alleen voertuigen met een alcoholslot besturen en dan moet deze ook een omkaderingsprogramma volgen. In 2015 werden 17 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 de stap te zetten naar een blijvende gedragsverandering 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, 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 de scheiding tussen alcohol en verkeer moeilijk is.

Driver Improvement (DI)

Driver Improvement biedt sinds 1994 sensibilisatiecursussen voor verkeersovertreders aan. Dit nationaal project, erkend door de FOD Justitie sinds februari 1994, werd opgericht in het kader van de alternatieve maatregelen. De sensibilisatiecursussen richten zich tot personen die strafbaar zijn gesteld voor een zware verkeersovertreding, "recidivisten" en personen met een onaangepast rijgedrag. De overtreder kan, volgend op een gerechtelijke maatregel, een vorming volgen in het kader van bemiddeling in strafzaken (BIS), probatie (uitstel en opschorting) of vrijheid onder voorwaarden (VOV).

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

De Driver Improvement cursussen worden momenteel gesubsidieerd via het Verkeersveiligheidsfonds. Wanneer men naar andere landen in Europa kijkt zien we dat deze cursussen elders betalend zijn. Op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die in december 2015 plaatsvond, bleek dat de publieke opinie eerder voorstander is dat de overtreder zelf de kost draagt van deze leermaatregelen. De ministers van Mobiliteit en Justitie bevestigden deze verandering te zullen doorvoeren voor de verkeersovertreders.

"Sta even stil bij snelheid"

Buiten dit gesubsidieerd kader biedt het BIVV ook nog een vrijwillige en betalende cursus aan "Sta even stil bij snelheid". Deze omvat een theoretische cursus met een praktijkgedeelte op de openbare weg en op een parcours. De cursus wordt aangeboden in samenwerking met de arrondissementen Mechelen, Doornik, Leuven en Bergen. Doelstelling is om deelnemers bewust te maken waarom en wanneer ze te snel rijden, zodat ze de gevolgen van te snel rijden kunnen inschatten en beseffen in welke situatie snelheid een risico vormt. In 2015 hebben we de cursus "Rijden onder invloed van Illegale Drugs" aangeboden in Vlaanderen, namelijk in Dendermonde, Leuven en Limburg.

In West-Vlaanderen hebben we in samenwerking met Rondpunt VZW ook enkele modules georganiseerd met een verkeersgetuige. Daar wordt een verkeersslachtoffer uitgenodigd om te komen getuigen over de traumatische ervaring die hij/zij beleefd heeft. Het verkeersslachtoffer wordt bijgestaan door een naaste en samen brengen zij hun verhaal. Hun leven voor het ongeval, het ongeval zelf en hun leven na het ongeval worden op gepaste wijze naar voor gebracht. Uit de effectevaluatie blijkt dat dit soort methodiek erin slaagt om overtredders zowel cognitief als gevoelsmatig te raken, en de houding ten opzichte van verkeersveiligheid bij de overtreder positief te beïnvloeden.



"Ik drink voortaan geen druppel alcohol meer"

Getuigenis Gert Vanhoof (51 jaar). Hij volgde vorig jaar een DI-cursus "rijden onder invloed van alcohol".

"2 jaar geleden ben ik tegengehouden door de politie tijdens een alcoholcontrole en blies ik positief. Ik had te veel gedronken. Het was niet de eerste keer dat ik reed onder invloed. In het verleden heb ik zo zelfs al eens een ongeval met materiële schade gehad. Toen mijn zaak voor de politierechter kwam, gaf hij mij een geldboete en werd ik ook verplicht om een DI-cursus te volgen bij het BIVV.

Ik had daar nog nooit van gehoord. Zelf zou ik ook nooit het initiatief genomen hebben om een dergelijke sensibiliseringscursus te volgen.

De cursus heeft mijn ogen wel doen opengaan. We leerden niet alleen wat alcohol met een mens doet, maar ook wat de gevolgen kunnen zijn als je je in het verkeer begeeft. Ik ben enorm geraakt door de beelden die we te zien kregen van slachtoffers na een verkeersongeval met dronken bestuurders. Dat heeft me met beide voeten op de grond gezet. Ik stond er voordien niet bij stil wat de gevolgen voor mezelf of voor anderen konden zijn door dronken achter het stuur te kruipen.

Ik kan het mezelf en anderen niet meer aandoen om achter het stuur te kruipen als ik gedronken heb, dus drink ik voortaan geen druppel alcohol meer. Ik kan iedereen aanraden om een DI-cursus te volgen. Ik zou zelfs durven aanbevelen dat ze zo'n cursus verplicht maken voor jongeren voor ze hun rijbewijs halen."



Zo bestaan volgende modules binnen het kader alternatieve maatregelen:



Een "Algemene module": richt zich tot een meer heterogene groep van overtredingen zoals snelheid, vluchtmisdrijf, rijden zonder papieren, ongevallen.



Een module "Rijden onder invloed van alcohol".



Een module "Verkeersagressie". De deelnemers zijn daders van feiten van verkeersagressie: er heeft fysiek of verbaal geweld plaatsgevonden tussen bestuurders.



Een module "Jonge bestuurders met een opgefokte bromfiets". De module werd opgericht in 2008 op vraag van het parket van Dendermonde en wordt ook aangeboden in Mechelen.



Een module "Jonge-beginnende bestuurders". Deze cursus werd in 2014 opgestart op vraag van het parket van Verviers. Deze cursus is vergelijkbaar met de algemene module maar gaat dieper in op de bewustwording van de risico's in het verkeer, de potentiële slachtoffers en legt het accent op het zoeken naar alternatieven voor dit risicogedrag.



Een module "Rijden onder invloed van illegale drugs". Deze module werd ontwikkeld op vraag van het parket van Bergen en werd in 2015 uitgebreid naar Luik.



Road Safety @ Work

Het BIVV biedt met Road Safety @ Work een programma op maat van bedrijven aan. Onze unieke aanpak bestaat eruit dat we na een grondige analyse een integraal plan van aanpak voorstellen dat rekening houdt met de verschillende verkeersrisico's, waaronder de wijze dat werknemers zich verplaatsen.

Vanuit onze jarenlange expertise in de diverse domeinen van de verkeersveiligheid bieden we oplossingen op maat uitgevoerd door ervaren medewerkers. We streven ernaar het gedrag van de werkgevers en werknemers op een positieve manier te veranderen.

Arbeidsveiligheid stopt niet aan de bedrijfspoort

Hoewel arbeidsongevallen in het verkeer maar een tiende deel uitmaken van alle arbeidsongevallen, is één op twee dodelijke arbeidsongevallen verkeersgerelateerd! Ze zijn dus vaak ernstiger dan gewone arbeidsongevallen. Elk jaar komen in België meer dan 60 mensen in een arbeidsongeval om in het verkeer.

Waarom investeren in verkeersveiligheid?

Veiligheid op de werkvloer is in vele bedrijven al langer belangrijk. Omdat arbeidswegongevallen vaak ernstiger zijn, wordt het ook tijd om daarop in te zetten. De directe kosten voor een bedrijf ten gevolge van een werkongeval lopen al snel op, en de indirecte kosten zijn vaak een veelvoud. Minder ongevallen betekent immers niet alleen minder menselijk leed maar ook minder tijdverlies en financiële schade.

Verkeersongevallen zijn vermijdbaar

Aangezien maar liefst 94% van de verkeersongevallen te wijten zijn aan het gedrag van de mens kunnen we ook stellen dat de meeste ongevallen vermijdbaar zijn.

Road Safety @ Work concreet

De Road Safety @ Work -expert gaat langs bij bedrijven om te luisteren en stelt oplossingen voor die tot het gewenste resultaat kunnen leiden. Om dit te bereiken biedt het BIVV oplossingen op basis van zes pijlers:

1. Analyse van de verkeersrisico's
2. Interactieve workshops, lezingen en rijvaardigheidscursussen
3. Animaties (tuimelwagen, rijsimulator, BOB @ work, dode hoek, bandenspanningsactie, ...)
4. Sensibiliseringscampagnes
5. Verkeersveiligheidsinspecties en -audits
6. Het BIVV helpt bedrijven met het opstellen van een systeem voor verkeersveiligheidsmanagement om de ISO 39001-norm te halen. Deze norm zorgt voor een vermindering van de directe en indirecte kosten die gelinkt zijn aan verkeersongevallen.



Een greep uit onze projecten

Solvay: Safety First Everywhere !

Op 20 november werd bij Solvay de de aftrap gegeven voor het actieplan verkeersveiligheid "Safety first, everywhere!" en dit in samenwerking met het BIVV.

Vanaf december 2015 tot juli 2016 zal Solvay 1200 personeelsleden sensibiliseren rond de 4 grote thema's: alcohol, afleiding, snelheid en agressie. Deze vier thema's zullen door middel verschillende communicatiekanalen worden ondersteund (affiches, postkaarten, e-learning).

Solvay richt zich ook op de sensibilisatie van nieuwe medewerkers. Ze moeten deelnemen aan een elearning module Wegcode, ontwikkeld door het BIVV, op het moment van hun aanwerving.



D'Ieteren: Give& Gain

D'Ieteren Auto heeft de ambitie om jongeren uit achtergestelde wijken of een moeilijke familiale achtergrond te sensibiliseren over hun rol en hun plaats als weggebruiker. Daarom koos deze firma om samen te werken met het BIVV aan een verkeerssensibilisatieprogramma in het kader van hun "Give & Gain" - mecenaat. Met dit project willen ze jongeren wijzen op het belang van verantwoordelijk gedrag met respect voor de verkeersregels en andere weggebruikers (in het bijzonder de meest kwetsbare). Een sessie duurt drie uur en wordt telkens voor een 15-tal jongeren van 15 à 18 jaar georganiseerd. Een DI-vormingswerker van het BIVV geeft de vorming samen met een vrijwilliger van het personeel van D'Ieteren. De gebruikte methode is ludiek, interactief en gebaseerd op ervaringen. Elk thema van de verkeersveiligheid wordt behandeld in de vorm van een spel. In 2015 vonden er 17 sessies plaats, wat neerkomt op ongeveer 255 jongeren die we dankzij dit project intensief sensibiliseerden.



Siemens goes for Zero

Op 26 november werd bij Siemens de Kick-off gegeven om gedurende een jaar verschillende acties te ondernemen rond verkeersveiligheid. Er werden enkele infosessies georganiseerd om mensen te informeren rond de verschillende killers in het verkeer waarrond de komende maanden gewerkt wordt. De medewerkers konden ook direct het belang van de gordel ondervinden in de tuimelwagen en in de simulator ondervinden waarom rijden en sms'en niet samengaan.

De komende maanden zullen er pamfletten en posters verdeeld worden en kunnen de medewerkers hun kennis bijschaven via een e-learning programma. Siemens gaat voor nul verkeersdoden. Net als het BIVV.



Q8: Vroeger donker? Zorg voor een klare kijk!

In meer dan 400 Q8-tankstations in België werden automobilisten het voorbije jaar met affiches gewezen op het belang van een goede zichtbaarheid. Q8 baseerde zich voor deze campagne op cijfermateriaal dat door het BIVV verstrekt werd. Met promoteteams werd in 8 Q8-tankstations flyers met nuttige informatie en gadgets uitgedeeld die automobilisten moeten aanzetten tot meer zichtbaarheid en veilig gedrag in het verkeer.

Bestuurders kunnen 7 op 7 van 's morgens vroeg tot 's avonds laat in de Q8-shops terecht voor allerlei hulpmiddelen, zoals ruitenvloeistof of een fluo hesje, om hun zichtbaarheid te verhogen.



Volvo: Maak de Klik

Het percentage mensen die hun gordel dragen is de laatste 10 jaren met 40% toegenomen. Momenteel dragen vooraan meer dan 9 op 10 mensen hun gordel. Om ook de laatste hardleerse personen te overtuigen hun gordel te dragen, lanceerden Volvo en het BIVV de campagne "Maak de klik!". Volvo was als uitvinder van de driepuntsgordel een voor de hand liggende partner voor dit verhaal.

De visual van de campagne werd op de toegangsdeuren van alle Volvo-concessiehouders gekleefd. Elke wagen die tijdens de campagne bij een Volvo-garagist langs kwam, kreeg ook een hangertje aan de spiegel met daarop een reminder van de campagne. Op de website www.maakdeklik.be was er een hoop informatie over de gordel(dracht) terug te vinden.



Lanxess

Road Safety @ Work biedt onder de naam Bike @ work ook een totaalpakket fietsveiligheid aan voor bedrijven. Naast een controleactie van de wettelijk verplichte uitrusting worden er interactieve workshops gegeven en e-learning opgestart die werken aan een veilige attitude van de werknemers.

Chemiebedrijf LANXESS in de Antwerpse haven werd geconfronteerd met een stijgend aantal fietsongevallen, op vraag van het comité veiligheid en gezondheid op het werk werd een beroep gedaan op het BIVV.

Na een grondige analyse werd een integraal plan van aanpak opgemaakt dat rekening hield met de verschillende verkeersrisico's waaronder de ligging in de Antwerpse haven, met hoofdzakelijk vrachtverkeer met grote omvangrijke transporten in een gebied dat oorspronkelijk niet voorzien was als fietsgebied. De kick off vond niet toevallig plaats bij de overschakeling op het winteruur. Dit is een risicovolle periode in het verkeer met een stijging van het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers in de ochtend- en avondspits.



Resultaten Lanxess

Er werden intussen 10 workshops georganiseerd voor ongeveer 150 fietsers. 89,1% van de deelnemers beweerde dat wat ze geleerd hadden in deze workshops te kunnen omzetten in de praktijk, en 97,6% was tevreden dat ze de vorming volgden.



10 workshops



150 fietsers

Laboratoria

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

	2014	2015
ALC	546	757
ATP	516	477
CAS	90	150
CAV	3048	3118
MEC	1566	1625



ALCOMETRIE (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.



MEC (tachografen)

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



CAS (helmen)

Het Labo Helmen is verantwoordelijk voor het testen van motorvalhelmen en de bijhorende schermen, alsook van fietshelmen. In 2015 heeft het labo voor het eerst een homologatie uitgevoerd van een fietshelm. Het BIVV werkt ook mee aan de uitwerking van een nieuwe norm voor snelle elektrische fietsen (met assistentie tot 45 km/u). Dit labo is ISO 17025 en ISO 17020 geaccrediteerd.





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.

Het labo is ISO 17025 geaccrediteerd. Het labo CAV is tevens belast met de beproevingsdossiers en de goedkeuringsproeven van de apparaten die nieuw zijn op de markt en die bedoeld zijn voor de Belgische technische controle. In november 2015 werd er een uitbreiding van de accreditatie behaald voor het meten van de (minimale) faseverschuiving tussen de slag en de kracht van de ophangingstesters.

In mei werd er een online applicatie gelanceerd om de conformiteit van de steunvloeren na te kijken bij de technische controles. Deze applicatie werd ter beschikking gesteld van de centra voor technische keuring.

In mei 2015 werden de ISO 17025 en ISO 17020 accreditatiecertificaten van de labo's vernieuwd.



ATP

Dit labo is belast met de keuring van koelwagens die gebruikt worden voor het internationale transport van bederfbare levensmiddelen. In 2015 nam de verantwoordelijke van het labo deel aan een herziening van het Koninklijk Besluit dat de praktische modaliteiten van het ATP labo in België bepaalt.



Spiegelafstelplaats

Sinds begin 2015 beschikt het BIVV over een zone waar voertuigen (vrachtwagens, autocars en autobussen) hun spiegels kunnen afstellen.

Jaarlijks raken bijna 40 fietsers, bromfietzers of motorrijders gewond of sterven bij een dodehoekongeval. Juist afgestelde spiegels kunnen er voor zorgen dat er geen dodehoekongevallen meer voorvallen.

Het BIVV ontwikkelde hiervoor een bord met instructies aan de hand van iconen. Hiermee kunnen de weggebruikers zelf aan de slag om hun spiegels af te stellen, zonder dat ze één van de landstalen of het Engels hoeven te kennen. De zone is toegankelijk voor iedereen tijdens de openingsuren. Het BIVV kan advies en raad geven aan bedrijven en overheden die ook een dergelijke zone wensen te installeren.



BIVV membership

Members zijn bedrijven die zich voor een periode van 2 jaar verbinden aan het BIVV met als éniige 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 net-

werk 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.



Q8

Veiligheid is van het allergrootste belang bij Q8. Het zit in de genen van onze organisatie om altijd en overal te streven naar een veilige werkomgeving. Daarnaast is het veilig gebruik van onze producten een topprioriteit. Tanken is onlosmakelijk verbonden met deelname aan het verkeer. Daarom wil Q8 zich engageren om de verkeerssituatie op het tankstation en op de openbare weg veiliger te maken. Om dit te realiseren heeft Q8 een partnership met het BIVV aangegaan, de referentie op vlak van verkeersveiligheid in België.

“Met de wagen rijden is onlosmakelijk verbonden met onze kernactiviteiten. Zowel Q8 als het BIVV vinden verkeersveiligheid enorm belangrijk. Daarom is een partnership met het BIVV een logische stap voor ons. Zowel op het gebied van onderzoek als succesvolle campagnes, behoort het BIVV tot de beste van de wereld”.

Azzam Al Mutawa, Managing Director Kuwait Petroleum North-West Europe



Recytyre

Als erkend organisme voor afvalbanden staat Recytyre in voor de inzameling en duurzame verwerking van oude banden. Een onderdeel van onze missie bestaat ook in preventie: het voorkomen dat banden voortijdig afgeschreven moeten worden door onoordeelkundig gebruik ervan. Concreet betekent dit de sensibilisatie voor het belang van een correcte bandenspanning. Daar is niet alleen het milieu mee gebaat maar ook de veiligheid van de automobilisten, waarmee we op het terrein komen van het BIVV. De samenwerking met het BIVV biedt dan ook een onmiskenbare meerwaarde waarbij wij, elk vanuit onze eigen invalshoek, een gemeenschappelijk doel nastreven. Veiligheid en milieu, hand in hand.

“De samenwerking met het BIVV en de andere members zorgt voor een interessante kruisbestuiving van ideeën en projecten. Een win-win voor alle partijen.”

Chris Lorquet, CEO Recytyre



Baloise

“Uw veiligheid, onze zorg is de visie van Baloise Insurance en zit in haar DNA. Verkeersveiligheid gaat boven alles, daar zijn zowel Baloise als het BIVV van overtuigd. Het is dus niet meer dan logisch dat we een partnership aangaan. Zo kunnen we samen onze expertise inzetten en initiatieven op poten zetten ten voordele van de verkeersveiligheid van onze klanten en van het verkeer in het algemeen.”

Joris Smeulders, Gedelegeerd Bestuurder Baloise Insurance

“Wij ondersteunen de doelstelling van het BIVV met groot enthousiasme. Dat is één van de wijzen waarop Baloise Insurance haar maatschappelijke rol invult.”

Henk Janssen, CEO Baloise Insurance



VOLVO

Volvo Cars streeft ernaar dat tegen 2020 niemand nog sterft of ernstig gewond raakt in een nieuwe Volvo. Onze inspanningen om de veiligheid te optimaliseren in echte, dagdagelijkse verkeerssituaties zit dan ook in het DNA van Volvo Cars. Een membership van het BIVV ligt dan ook voor de hand.

Volvo is synoniem met autoveiligheid sinds zijn oprichting in 1927 maar dankzij de uitvinding van de veiligheidsgordel in 1959 werden wereldwijd al honderdduizenden, zo niet miljoenen levens gered.

“Wij stellen samen met het BIVV vast dat 56 jaar na zijn uitvinding, het dragen van de veiligheidsgordel nog steeds niet vanzelfsprekend is voor iedereen die met de wagen (mee) rijdt. Na onze succesvolle samenwerking rond de tuimelwagen breien we nu via het Membership Programma en een campagne rond gordeldracht een vervolg aan onze samenwerking met het BIVV.”

Wim Maes, managing director Volvo Car Belux.



Organisatie

HR Management

De voorbije jaren zetten we vanuit HR sterk in op het verbreden van de competenties en verhogen van de flexibiliteit van onze medewerkers. Hierdoor konden zij zich vlot aanpassen aan veranderingen binnen onze omgeving. De staats-hervorming leidde tot de afbouw van bepaalde activiteiten en het vertrek van 6 medewerkers naar de regionale niveaus. Het BIVV versterkte zich echter door het opbouwen van bijkomende expertise en het ontwikkelen van nieuwe diensten.

Daarbij moesten de veranderende noden van de organisatie maximaal afgestemd worden met de competenties en ambities van onze medewerkers. Er werd sterk ingezet om experts een nieuwe rol te geven in onze dienstverlening aan derden. Medewerkers die hun rol geheel of ge-

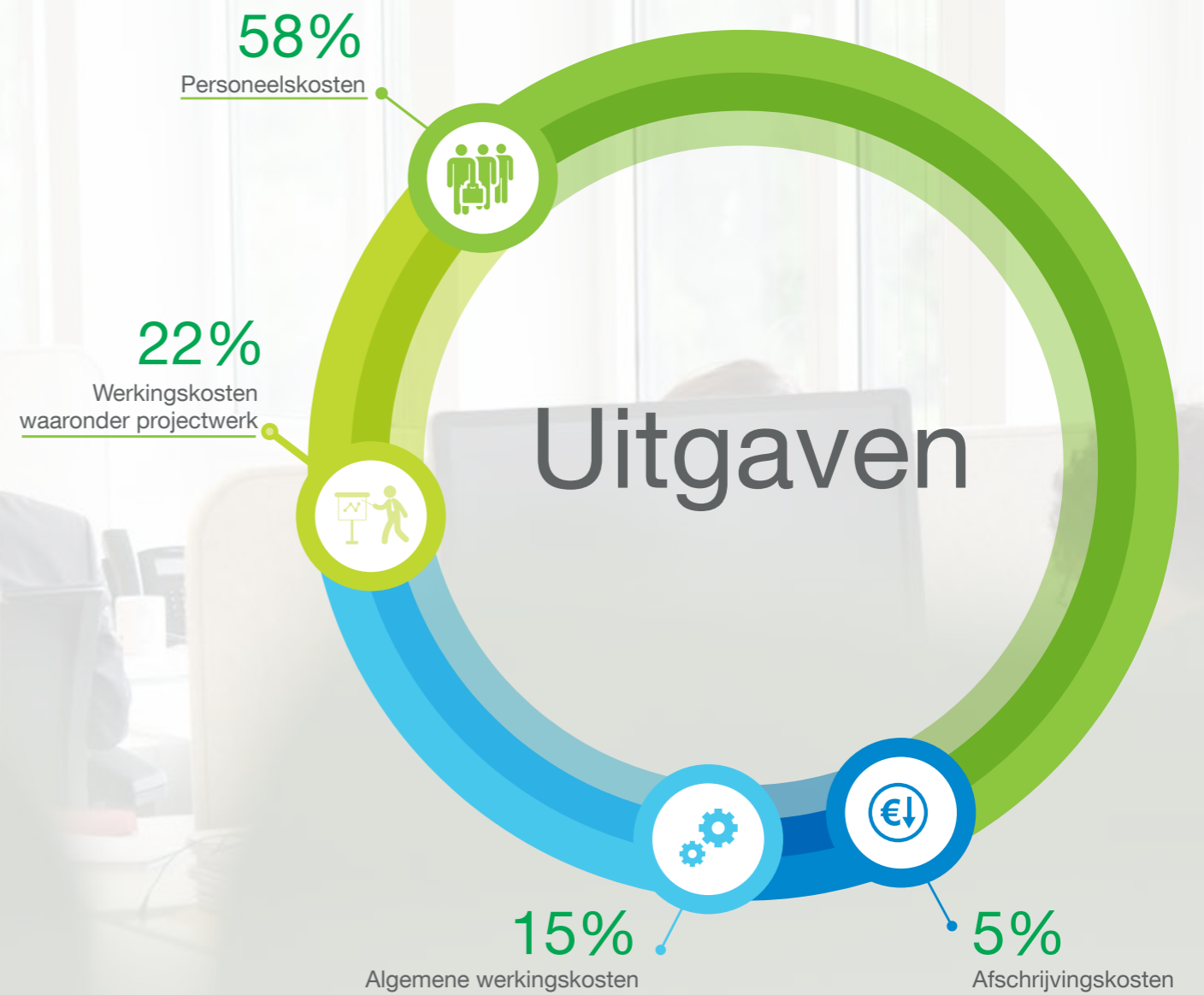
deeltelijk zagen verdwijnen, werden aangemoedigd om nieuwe verantwoordelijkheden op te nemen, oa binnen de afdelingen Public Affairs, Innovation and Regulatory, het Kenniscentrum en Road Safety @ Work.

Er werd nieuw talent aangetrokken om de teams te versterken. Niet alleen ervaren experts, maar ook jonge veelzijdige talenten die via trainingen een ruime expertise in verkeersveiligheid opbouwden.

Door de goede voorbereiding van deze transitie de afgelopen jaren werkt er bij het BIVV nu een sterk, ervaren en multidisciplinair team. Klaar om gemotiveerd elke dag opnieuw te werken aan het verhogen van de verkeersveiligheid.



Financieel overzicht





Slotbeschouwingen

Op politiek vlak zijn er in ons land drie ministers en een staatssecretaris bevoegd voor verkeersveiligheid.

Zij dragen elk op hun manier bij tot een veiliger verkeer voor iedereen.

Zij komen in deze slotbeschouwing aan bod.



François Bellot
Federaal Minister van Mobiliteit

“De veiligheid op onze wegen is dan ook iets wat iedereen aanbelangt”

Ik ben sinds midden april 2016 aangetreden als minister van Mobiliteit, maar net zoals bij mijn voorganger Jacqueline Galant, is een betere verkeersveiligheid één van mijn topprioriteiten. Iedereen komt vanaf zeer jonge leeftijd in aanraking met het verkeer, als voetganger, autobestuurder, als fietser of als motorrijder... De veiligheid op onze wegen is dan ook iets wat iedereen aanbelangt.

Verkeersveiligheid heeft verschillende implicaties. In 2012 waren verkeersongevallen, volgens de Wereldgezondheidsorganisatie, wereldwijd de belangrijkste doodsoorzaak bij personen tussen 15 en 29 jaar. Daarom moeten we de strijd aangaan en onder andere onze jonge bestuurders beschermen. In 2015 heeft de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties verkeersveiligheid aangeduid als één van de doelstellingen voor een duurzame ontwikkeling. Het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen halveren tegen 2030 moet het leidmotief zijn voor alle landen die zetelen in de Verenigde Naties. Het aantal doden op onze wegen is in de afgelopen jaren wel gedaald, maar ondertussen merken we dat dit aantal weer in stijgende lijn gaat (755 doden in 2015). Dat is echt onaanvaardbaar.

We moeten alles in het werk stellen om dit cijfer drastisch naar beneden te halen en dat lukt alleen als ieder van ons er bewust van wordt dat we allemaal verantwoordelijk en betrokken zijn.

In België werd er tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2015 een plan voorgesteld met 15 maatregelen om het Belgisch beleid op dit vlak te verbeteren. Het evenement was meteen ook de uitgelezen gelegenheid om symbolisch alle burgers, weggebruikersverenigingen, privébedrijven en de federale ministers van Bin-

derlandse Zaken, Justitie en Mobiliteit samen te brengen rond dit thema.

Ik ben van mening dat we, om de verkeersveiligheid te kunnen verbeteren, de verkeersregels moeten herbekijken, snellere en aangepaste boetes moeten voorzien en deze doelstelling vanuit een breder perspectief moeten durven aanpakken. Waarom gaan we bijvoorbeeld niet voor een meer algemene benadering van de rol die alcohol speelt in onze samenleving? Of waarom geen mobiliteitsbeleid dat onnodige verplaatsingen wil beperken? Sensibiliseringsacties zouden de bedrijven kunnen aanzetten tot het nemen van maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Ook nieuwe technologieën die ingebouwd zijn in de wagens of geïntegreerd zijn in de infrastructuur kunnen het probleem gedeeltelijk oplossen. Daarnaast wens ik vooral een coherent en georganiseerd beleid te voeren tussen de verschillende machtsniveaus.

Het BIVV moet binnen deze context een rol als wetenschappelijk adviseur spelen zodat geschikte beleidsmaatregelen genomen kunnen worden. Dankzij de internationaal gerenommeerde expertise die het BIVV door de jaren heen heeft opgebouwd en dankzij het professionalisme van al hun diensten, kan het BIVV zich blijven profileren als dienstverlener voor alle partijen die betrokken zijn bij verkeersveiligheid. Tenslotte kan ik stellen dat deze algemene visie op verkeersveiligheid en de diversificatie van de belangrijkste activiteiten van het BIVV alvast uitstekende vooruitzichten biedt om te slagen als vennootschap met sociaal oogmerk. Zo wordt het BIVV meer dan ooit een speler waar men niet om heen kan als het op verkeersveiligheid aankomt in België.



Bianca Debaets
Staatsecretaris voor
Verkeersveiligheid van het
Brusselse Gewest



Ben Weyts
Vlaams Minister van Mobiliteit

“2016 is een sleuteljaar voor de Brusselse verkeersveiligheid”

2016 is een sleuteljaar voor de Brusselse verkeersveiligheid. Na een inlooperperiode komen onze plannen op kruissnelheid. Het verkeersveiligheidsfonds is eindelijk operationeel. Het geld in dat fonds komt van boetes en retributies. We gaan ermee aan de slag om Brussel veiliger te maken: veiligere weginfrastructuur, campagnes en sensibilisering.

Een ander heel belangrijk project dit jaar is de hervorming van de Brusselse rijopleiding. Nu we zelf bevoegd zijn geworden, gaan we de rijopleiding meer op maat van de grootstad modelleren. Leerlingen moeten meer kilometers afgelegd hebben vooraleer ze het praktisch examen mogen doen. We gaan ook de begeleiders van de leerlingen beter bijstaan in hun belangrijke opdracht.

We raken niet aan de succesvolle sensibiliseringscampagnes: BOB schrijft dus een nieuw hoofdstuk in zijn bestaan. We leggen ook eigen

Brusselse accenten met campagnes rond snelheid, afleiding achter het stuur en dit jaar ook een campagne met aandacht voor 55-plussers.

We blijven ook hameren op veilige schoolomgevingen. Daarom pakken we dit najaar al voor de 10^e keer uit met de Boekentasactie.

Het bos aan verkeersborden willen we overzichtelijker maken. Daarom richten we een nieuwe centrale verkeersbordendatabank op waarin alle verkeersborden langs gemeentelijke en gewestelijke wegen zijn opgenomen. We delen die info met ontwikkelaars van apps, zodat ook zij een steentje kunnen bijdragen aan een veiliger Brussel.

Tot slot vragen we het BIVV rekening te houden in haar onderzoeken met de grootstedelijke Brusselse context. Niet zelden is de situatie voor de verkeersveiligheid daar erg verschillend van een plattelandscontext. We kunnen dan nuttige vergelijkingen maken met andere grote steden.

“Het BIVV is voor Vlaanderen een belangrijke partner”

In 2015 is het aantal doden op Vlaamse wegen licht gedaald. In 2016 en de jaren daarna wil Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts deze dalende lijn verder doortrekken.

Vlaanderen zal de strijd tegen de schande van 390 verkeersdoden op één jaar tijd voeren op verschillende fronten. Het strijdplan wordt samengebond in het ambitieuze Vlaams Verkeersveiligheidsplan, dat tot stand kwam binnen het nieuwe Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. De speerpunten van het plan zijn een hervormde rijopleiding, een kordaat handhavingsbeleid en een investeringsgolf waarbij elke ingreep aan de weg een verbetering van de verkeersveiligheid moet realiseren.

Het BIVV is voor Vlaanderen een belangrijke partner, die dankzij de eigen expertise op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheidsonderzoek interessante insteken kan aanreiken voor een versterkt Vlaams beleid.

Het BIVV wordt betrokken bij de hervorming van de rijopleiding in Vlaanderen en krijgt de mogelijkheid om mee te dingen naar onderzoeksopdrachten in het kader van verkeersevaluatie.

Vlaanderen gelooft dat alle overheden, samen met alle bedrijven en burgers en belangenorganisaties, de krachten moeten bundelen om het aantal verkeersslachtoffers structureel terug te dringen.



Maxime Prévot
Waals minister van Openbare
Werken en Verkeersveiligheid



Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV

“Jaarlijks sterven er nog teveel mensen op de Waalse wegen”

De Waalse Regering heeft als streefdoel om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2020 ten opzichte van 2010. Concreet betekent dit dat we onder de grens van 200 verkeersslachtoffers per jaar moeten geraken.

Halverwege dit decennium stellen we vast dat het nog beter moet. Jaarlijks sterven er nog teveel mensen op de Waalse wegen of raken zwaargewond.

De financiële middelen die aan de weginfrastructuur worden besteed, zijn dankzij de opstart van het “Plan Infrastructures 2016-2019” nochtans aanzienlijk toegenomen. Zo zijn de middelen voor 2016 bijna verdubbeld in vergelijking met wat er in 2010 werd uitgegeven.

Met dit Plan wil ik ervoor zorgen dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan het aspect verkeersveiligheid bij de planning, de bouw, het onderhoud en de exploitatie van onze wegen. Vandaag

beschikken we al over een aantal procedures om dit te bewerkstelligen, zonder daarbij afbreuk te doen aan de talrijke andere verplichtingen.

Naast de verschillende acties die we ondernemen zoals het sensibiliseren van de weggebruikers, het doorlopende pedagogische project rond mobiliteit en verkeersveiligheid in het lager en het middelbaar onderwijs en de komende hervorming van de rijopleiding, heeft de regering er ook voor gezorgd dat verkeersslachtoffers en hun naasten beter geïnformeerd en begeleid zullen worden.

Het lijkt mij ook essentieel dat we ervoor zorgen dat alle betrokken actoren meewerken aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarom is het belangrijk om op de ervaring en de expertise van een instituut zoals het BIVV te kunnen rekenen om deze gemeenschappelijke doelstelling na te streven.

“Een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2020”

De uitdagingen voor de toekomst liegen er niet om: een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2020, de introductie van nieuwe technologieën op onze wegen zoals de zelfrijdende auto.

Het zal er op aan komen de juiste samenwerking op te zetten tussen publieke en private partners om gericht op deze veranderingen te kunnen inspelen. Daarom zal het BIVV haar activiteiten toekomstgericht verder diversifiëren en verzelfstandigen.

Doelstellingen daarbij zijn de onafhankelijkheid en objectiviteit als kenniscentrum verder versterken en de rol als dienstenleverancier voor private en publieke sector verder uitbouwen.

Om dit te realiseren, werken we als BIVV zeer sterk aan de internationale positionering en samenwerking. Immers, belangrijke innovatieve technologieën ontstaan in internationale groepen en als verkeersveiligheidsinstituut is het essenti-

eel om de vinger aan de pols te hebben bij elk van die partners.

Zelfs al spreken we over connected cars, the self-driving car, self-explaining roads, big data, ... telkens gaat het bij verkeersveiligheid om “gedrag”.

Het is de weggebruiker die in het verleden bepaalde hoe hij zich op de openbare weg gedroeg en dat zal ook in de toekomst zo zijn. Laat gedrag dan ook datgene zijn dat de kern vormt van het jarenlang onderzoek van het BIVV.

Onze medewerkers zullen klaar staan om als volwaardige gesprekspartner de verschillende beleidsverantwoordelijken, geïnteresseerde private partners deskundig te adviseren en verkeersveiligheid als thema hoog op de maatschappelijke agenda te houden.

BIVV Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

