



JAARVERSLAG  
2012



## 2012 WAS HET JAAR VAN DE VERANDERING

**Go for Zero - met z'n allen willen we actief bijdragen aan een duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in België.** 2012 begon met een sombere balans voor de verkeersveiligheid. De cijfers van het BIVV (2011) toonden aan dat het aantal letselongevallen met 4,1% was gestegen en het aantal verkeersdoden vertoonde dezelfde tendens. Harde klappen voor de verkeersveiligheid die de noodzaak voor een duidelijke en actuele positionering van het BIVV nog dwingender maakten.

**Het BIVV wil een kennis- en dienstencentrum zijn voor de verkeersveiligheid.** Daarom moeten we als organisatie een maximale wendbaarheid nastreven: we hebben afgelopen jaar verder gewerkt aan innovatie en verandering. We versterken onze expertise op vlak van ongevalanalyse, gedrag en communicatie, technologie en omgeving en rijvaardigheid. Deze expertise draagt het BIVV uit door middel van studie, onderzoek, communicatie, advies en opleidingen.

**In 2012 zetten we verder in op verbetering van dienstverlening en implementatie van kwaliteitssystemen.** Continu verbeteren is het streefdoel, maar als BIVV benaderen we dit op een stapsgewijze manier. In de verschillende diensten lopen projecten om processen te documenteren, te vereenvoudigen en

vervolgens kwaliteitssystemen in te voeren. Deze principes passen we toe op de kernactiviteiten, evenals op de ondersteunende processen en op die manier evolueren naar een organisatie die volgens de principes van "total quality management" werkt.

**Partner in het werkveld.** Het BIVV heeft een uniek netwerk inzake verkeersveiligheid en vormt een verbinding tussen alle stakeholders: dit is waar we voor staan én waar we iedere dag van 2012 aan hebben gewerkt.

**Talent op het vlak van verkeersveiligheid.** Onderzoekers, psychologen, artsen, aanpas-deskundigen, communicatie-experten,... De competente en gemotiveerde medewerkers van het BIVV vormen de motor van de duurzame kennisorganisatie. In tijden van verandering voor de organisatie blijft elke medewerker zich 100% bewust inzetten voor de maatschappelijke meerwaarde en zijn schouders onder onze missie zetten.



Karin Genoe  
Gedelegeerd bestuurder



Melchior Wathelet  
Voorzitter





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](mailto:info@bivv.be)  
Internet: [www.bivv.be](http://www.bivv.be)

**Verantwoordelijke uitgever**  
Karin Genoe

**Eindredactie**  
Sofie Van Damme

**Layout**  
Ria De Geyter

**Foto's**  
Lies De Mol

D/2013/0779/22

Dit jaarverslag kan ook via de website van het BIVV geconsulteerd worden: [www.bivv.be](http://www.bivv.be)



# INHOUDSTAFEL



## STRATEGIE

- 8 Missie
- 8 Visie
- 9 Kernwaarden
- 10 Strategisch Handboek
- 15 Het BIVV en de zesde staatshervorming



## ACTIVITEITEN

- 18 Kenniscentrum voor Verkeersveiligheid
- 36 Centrum voor Rijgeschiktheid
- 49 Centrum voor Proeven, Vorming en Advies
- 63 Centrum voor Communicatie en Sensibilisering



## ORGANISATIE

- 93 Het BIVV als werkgever
- 97 Financieel verslag
- 98 Expertise uitdragen en delen
- 114 Raad van bestuur

# STRATEGIE

- 8 Missie
- 8 Visie
- 9 Kernwaarden
- 10 Strategisch handboek
- 11 Hoogtepunten 2012
- 12 Kerncijfers 2012
- 15 Het BIVV en de zesde staatshervorming



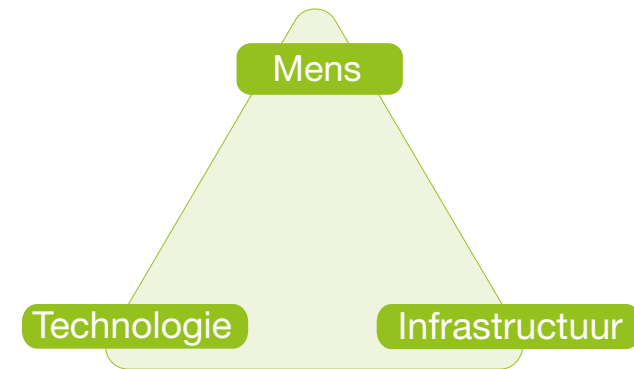


## MISSIE

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wil actief bijdragen tot een duurzame vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en een verbetering van de verkeersleefbaarheid. In 2011 werd naar aanleiding van de derde editie van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid een nieuwe doelstelling vooropgesteld, met name het aantal verkeersdoden in België met 50% doen dalen tegen 2020 ten opzichte van het aantal in 2010 (840 verkeersdoden).

## VISIE

Het BIVV wil als kennis- en dienstencentrum voor verkeersveiligheid 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.



## KERNWAARDEN

Bij het BIVV gebruiken we onze kernwaarden als toetssteen voor ons dagelijks werk. Deze waarden – respect, uitmuntendheid, innovatie, flexibiliteit, verantwoordelijkheid en integriteit – bepalen mede onze activiteiten en managementbeslissingen. Bovendien is elke medewerker en vrijwilliger van het BIVV een ambassadeur van verkeersveiligheid. We verwachten dat zij te allen tijde voldoen aan deze verwachtingen, dus ook tijdens professionele of privé-verplaatsingen. In onze samenwerking met alle “stakeholders” en collega’s passen we consequent de BIVV- waarden toe:

### RESPECT

Wij zijn respectvol voor iedereen (collega’s, klanten, partners en andere betrokkenen) en hebben respect voor ieders mening en werk.

Daarbij werken we als groep met respect voor gemaakte afspraken en procedures.

### FLEXIBILITEIT

Wij aanvaarden ons aan de hernieuwde opdrachten van het BIVV aan te passen en op die manier de werking op lange termijn te garanderen.

Wij dragen – in werk en gedrag – gedreven bij tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

### UITMUNTENDHEID

In een steeds veranderende omgeving streven we voortdurend naar perfectie, helpen we elkaar om dit te bereiken, leren van fouten en verbeteren daarbij continu onze werkwijze en kwaliteitsstandaard.

Deze flexibiliteit passen we continu toe opdat ieder team de referentie is binnen zijn werkdomein.

### VERANTWOORDELIJKHEID

Wij zijn betrouwbare werknemers van het BIVV, waarbij wij beslissingen respecteren en doelstellingen realiseren.

Iedereen streeft ernaar een sterke schakel in de ketting te zijn.

Succes wordt gedeeld.

### INNOVATIE

Wij anticiperen op de voortdurend evoluerende omgeving en nemen een proactieve houding aan ten aanzien van onze klanten en onze partners.

Wij zijn in staat om met de gewoontes van het verleden te breken.

### INTEGRITEIT

Eerlijkheid en integriteit zijn de drijfveren van onze relaties met collega’s, klanten en partners.

Wij zijn objectief.

Onze resultaten zijn de vrucht van goed werk op alle niveaus.

## STRATEGISCH HANDBOEK

In 2012 werden de fundamenten gelegd van het “Strategisch Handboek”. Het zal als kapstok dienen voor het nemen van beslissingen tijdens de periode 2013-2015 op basis van eenduidige objectieven. In dit handboek zullen ook de indicatoren opgenomen worden waaraan de resultaten van het BIVV worden gemeten. Hieronder staat een overzicht van de strategische objectieven van het BIVV:

### WE STELLEN EXPERTISE CENTRAAL

We willen de in-house expertise verder uitbouwen. Dankzij onze unieke kennis en competentie zijn wij in staat juiste adviezen te geven, diensten te leveren en beleid te faciliteren.

### WE ZIJN EEN ECHTE PARTNER

We willen een betrouwbare partner zijn voor alle doelgroepen in ons netwerk en een centrale positie opnemen.

### WE ZIJN EEN FLEXIBELE ORGANISATIE

We anticiperen op toekomstige regionale structuren.  
We willen beschikken over een relevant aanbod: het BIVV is zowel een responsieve- als innovatieve en zelfredzame organisatie.  
We streven operational excellence en kwaliteit na.

### WE HEBBEN AANDACHT VOOR TALENT

We doen aan duurzaam talentbeheer met de juiste profielen voor de toekomst.  
Vanuit zijn multi-causale benadering wil het BIVV multidisciplinariteit stimuleren onder zijn medewerkers.

## HOOGTEPUNTEN 2012

In 2012 lagen volgende realisaties in lijn met de objectieven van het “Strategisch Handboek”.

Kenniscentrum Verkeersveiligheid	Centrum voor Rijgeschiktheid	Centrum voor Proeven, Vorming en Advies	Centrum voor Communicatie en Sensibilisering	Algemene diensten	BIVV
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorbereiding reorganisatie documentatiecentrum</li> <li>Opstart Nationale VerkeersONveiligheidsenquête</li> <li>Oprichting onderzoeksplatform verkeersveiligheid</li> <li>Intensifiëring samenwerking IMOB</li> <li>Opstart erkende opleiding verkeersveiligheid voor politieambtenaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reorganisatie CARA en dienst Herstelonderzoeken</li> <li>Erkenning als omkaderingsinstelling alcoholslot</li> <li>Opstart nieuwe module Driver Improvement: “Jonge bestuurders”</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partner in Belgisch consortium van Europees pilootproject “eCall”</li> <li>Opstart e-learning modules bij RoadSafety@Work</li> <li>Opstart project GIS (Geografische Informatiesystemen)</li> <li>Qfor-label voor RoadSafety@Work</li> <li>Nieuw in aanbod “RoadSafety@Work”: risicodiagnose</li> <li>Reorganisatie labo’s</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Opstart structurele overlegmomenten met partners en gewesten</li> <li>Opmaak communicatieplan 2013 volgens briefings Kenniscentrum Verkeersveiligheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reorganisatie IT-dienstverlening</li> <li>Reorganisatie wagenpark</li> <li>Reorganisatie financiële rapportering</li> <li>Implementatie van competentieniveaus voor leidinggevenden</li> <li>Significante toename van het aantal opleidingen en het aantal opleidingsuren</li> <li>Eerste aanwerving trainee</li> <li>Opstart HR-cyclus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intensifiëring kennisverspreiding tussen de verschillende departementen</li> <li>Samenwerking met partners</li> <li>Uitreiking eerste Go for Zero Award</li> <li>Opmaak Strategisch Handboek</li> </ul>

KERNCIJFERS 2012

Er werden 10 nationale onderzoeksprojecten gepubliceerd



523



Er zijn 532 leden in het Netwerk Verkeerscoördinatoren



Er werden 3 Middagen van de Verkeersveiligheid georganiseerd

Er werden 17 nieuwe medewerkers aangeworven



De filmpjes in het kader van de gordelcampagne '1 kind op 2 is FOUT vastgeklikt. En het jouwe?' werd meer dan 120.000 keer bekeken

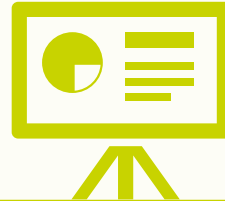


De fotokiosk in het kader van weekendongevallen bij jongeren stond op het terrein van 63 discotheken en 13 festivals



De actie "Alles onder controle? Dan loopt alles gesmeerd!" is gebaseerd op 5 essentiële elementen: de remmen, de banden, de schokdempers, de ruitwissers en de lichten

21



Er werden 21 presentaties op externe conferenties gebracht door de BIVV-medewerkers

91



actieve vrijwilligers

1056



psychologische adviezen verleend bij CARA

Uitreiking van de 1ste Go for Zero Award



Kern cijfers

20 12

5476



Er werden 5476 dossiers behandeld door de 5 labo's



Het BIVV heeft meegewerkt aan 14 externe wetenschappelijke publicaties

3 extra kussen voor Bob



De 1ste editie Onderzoeksplatform Verkeersveiligheid werd georganiseerd



Reductie van de wachttijd tot maximaal 3 weken voor het uitvoeren van de eerste rijgeschiktheidsevaluatie bij het CARA



72,5%

van de kandidaten bij Driver Improvement hebben de cursus positief beëindigd



De gemiddelde leeftijd van de kandidaten bij Driver Improvement bedraagt 28 jaar



Door ondermeer het schrappen van 12 vestigingen voor de dienst Herstelonderzoeken werd de dienstverlening voor de kandidaten geoptimaliseerd:

- reductie wachttijd tot 14 dagen
- een snellere afhandeling van het dossier



Het BIVV heeft 5114 herstelonderzoeken uitgevoerd na aanstelling door het Openbaar Ministerie



De leveringstermijn van de controlerapporten voor erkende installateurs van tachografen werd gereduceerd van 15 naar 2 dagen in het labo MEC



### HET BIVV EN DE ZESDE STAATSHERVORMING

In het derde hoofdstuk van het institutioneel akkoord voor de zesde staatsher-  
vorming (11 oktober 2011) staat vermeld:

*“...Overheveling van de bevoegdheden van het BIVV naar de Gewesten. Door  
middel van een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten, waarbij de fede-  
rale overheid wordt betrokken, zullen op de autosnelwegen nationale bewustma-  
kingsacties naar het brede publiek kunnen worden gevoerd.”*

In de loop van 2012 heeft het BIVV alle betrokkenen geïnformeerd in verband met  
de diversiteit aan activiteiten binnen het BIVV en de verschillende scenario's voor  
de toekomstige organisatie. Daarbij werd vanuit management-oogpunt de beste  
manier van organisatie van de activiteiten na de zesde staatsherforming voorge-  
steld. Een efficiënte besteding van de beschikbare of de benodigde middelen en  
een maximale bijdrage aan de verkeersveiligheid stonden als principes voorop.

De visie van het BIVV in verband met de zesde staatsherforming kan als volgt  
worden samengevat:

- In het kader van verkeersveiligheid blijft er nood aan een instituut dat zich vol-  
ledig kan toelagen op onderzoek, kennis en het geven van advies.
- Echter, het BIVV wil een open platform zijn waar zowel de regio's als partners  
een belangrijke rol kunnen spelen in het bepalen van de agenda.
- Het BIVV ziet de regio's dan ook bij voorkeur als structurele partner en gelooft  
sterk in een toekomst met als belangrijkste doel “samen naar 0 verkeersdo-  
den”. Indien niet gekozen wordt voor een structureel partnership, dan kan ge-  
werkt worden vanuit een klant-leverancier relatie.
- Daarnaast blijft het BIVV de opdrachten uitvoeren zoals vermeld in de diverse  
regelgeving indien deze niet opgenomen zijn in de regionalisering.





# ACTIVITEITEN

- 18 KENNISCENTRUM VERKEERSVEILIGHEID
- 18 Observatorium voor de verkeersveiligheid
- 26 Studie en onderzoek
- 31 Beleidsadvies
- 31 Documentatiecentrum
- 33 Netwerk Verkeer
- 36 CENTRUM VOOR RIJGESCHIKTHEID
- 36 CARA
- 40 Driver Improvement
- 45 Herstelonderzoeken
- 48 CENTRUM VOOR PROEVEN, VORMING EN ADVIES
- 48 Mobiliteit en infrastructuur
- 51 Technische afdeling
- 55 Roadsafety@work
- 62 CENTRUM VOOR COMMUNICATIE EN SENSIBILISERING
- 64 Campagnes 24+
- 80 Jongeren
- 82 Studio
- 85 Het BIVV in de pers

Het Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid verzamelt en analyseert kwantitatieve en kwalitatieve gegevens. Dat vertaalt zich met name in de publicatie van verkeersongevallenstatistieken, de deelname aan nationaal en internationaal onderzoek en de meting van het gedrag en de attitudes van weggebruikers en thematisch diepte-onderzoek.

## OBSERVATORIUM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

Het Observatorium is verantwoordelijk voor de dataverzameling van ongevalstatistieken en de analyse van beleidsgegevens over verkeersveiligheid en gerelateerde beleidsdomeinen.

## ANALYSE VAN DE ONGEVALLENSTATISTIEKEN

De ongevallenstatistieken 2010 werden door de FOD Economie (ADSEI) gepubliceerd in maart 2012. Het statistiekenrapport van het jaar 2010 is een bijzondere uitgave in de reeks van jaarlijkse statistiekenrapporten, omdat zij naast de gewoonlijke kortetermijnanalyse (ten opzichte van een jaar eerder), ook een lange-termijnanalyse van het afgelopen decennium aanbiedt. Deze tweeledige finaliteit van het rapport kadert vanzelfsprekend binnen de evaluatie van de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om het aantal verkeersdoden te halveren tussen het referentiegemiddelde 1998-1999-2000 en het jaar 2010. Daarnaast werden ook regionale analyses uitgevoerd. De analyses per gewest worden in januari 2013 gepubliceerd.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Statistische analyse van verkeersongevallen, 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

**840** is het aantal verkeersdoden in het jaar 2010, wat neerkomt op een procentuele afname van -44% ten opzichte van het referentiegemiddelde 1998-1999-2000.

**-48%** Het aantal zwaargewonden is sinds het referentiegemiddelde afgenomen met -48%. Het aantal lichtgewonden is in dezelfde periode met -19% afgenomen. Deze behoorlijke procentuele dalingen van het aantal zwaar- en lichtgewonden in de loop van de afgelopen tien jaar verbergen echter een verontrustende vaststelling. Zij blijken namelijk - nog in sterkere mate dan de afname van het aantal verkeersdoden - in hoofdzaak in de eerste helft van het afgelopen decennium te zijn gerealiseerd.

Tot en met het jaar 2005 werd de juiste tred aangehouden voor het behalen van maximaal 750 verkeersdoden. Maar na het jaar 2005 werden jaren met een daling afgewisseld met jaren van stagnatie.



Rapport analyse van de ongevalstatistieken



Rapport jonge bestuurders: ongevalsrisico en oorzaken

## JONGE BESTUURDERS: ONGEVALSRISICO EN OORZAKEN

De analyse van verkeersongevallen met jonge bestuurders levert heel wat informatie op over de risicofactoren bij jongeren en de ernst van ongevallen. Het risico op een ernstig ongeval per afgelegde kilometer, werd voor de eerste keer in België in functie van leeftijd en geslacht berekend. Deze operatie laat toe om de aandacht te vestigen op het verhoogd ongevalsrisico van jonge bestuurders (in vergelijking met het risico van oudere bestuurders). De ongevallen met jonge bestuurders zijn bovendien ernstiger (ze veroorzaken meer doden per 1000 ongevallen) dan die met oudere bestuurders.

Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N., (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselongevallen met jonge autobestuurders van 18 tot 31 jaar. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Het verkeer is de belangrijkste doodsoorzaak bij mannen van 20 tot en met 24 jaar en is ook voor vrouwen van deze leeftijd een belangrijke doodsoorzaak.

Het (letsel)ongevalsrisico, oftewel het aantal letselongevallen per gereden kilometer, is zes keer hoger voor 19-jarige mannen dan voor 32-64 jarige mannen. Dit wil zeggen dat 19-jarige mannelijke autobestuurders bij het afleggen van eenzelfde traject zes keer meer kans hebben om gekwetst te raken dan 32-64 jarige mannelijke autobestuurders. Bij vrouwen is het generatieverschil kleiner, maar toch is het ongevalsrisico van 19-jarige autobestuursters nog driemaal hoger dan het ongevalsrisico van 32-64 jarige vrouwen.

Een vergelijking tussen 19-jarige mannen en vrouwen ten slotte toont aan het ongevalsrisico van 19-jarige mannen de helft hoger ligt dan het ongevalsrisico van 19-jarige vrouwen.

Aselectieve metingen langs de weg tonen - in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt - aan dat de prevalentie van rijden onder invloed lager is bij 18-24-jarigen dan bij 32-64-jarigen (1,4% versus 2,9%). Ook 25-31-jarigen (ook 2,9%) nemen niet vaker onder invloed plaats achter het stuur dan 32-64-jarigen.



Hoe verklaart de internationale literatuur het extreem hoge ongevalsrisico van jonge bestuurders? Het rapport vat de resultaten samen van het onderzoek over deze vraag. Hieruit blijkt dat de oorzaken van het verhoogde ongevalrisico van jonge bestuurders talrijk en uiteenlopend van aard zijn.

Jonge bestuurders verplaatsen zich in tegenstelling tot bestuurders van andere leeftijdscategoriën vaker:

- 's avonds en 's nachts;
- voor vrijetijdsbestedingen;
- in gezelschap van passagiers.

Jonge bestuurders vertonen vaker dan andere bestuurders:

- onveilig gedrag op vlak van snelheid
- een agressief gedrag

Dupont, E. (2012). Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuur onderzoek. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

## VERKEERSVEILIGHEIDSBAROMETER

De verkeersveiligheidsbarometer is een rapport over het aantal letselongevallen en slachtoffers op de Belgische wegen. Deze barometer is gebaseerd op de processen-verbaal van de lokale politie en de federale wegpolitie. Het gaat hier om de maandelijkse rapportage van de zgn. “quick indicators” inzake verkeersveiligheid die toelaten de actuele tendensen in de evolutie van de verkeersveiligheid te meten. De gegevens laten niet toe om alle oorzaken en/of verklaringen van de vastgestelde tendensen te kennen. De barometer werd in het leven geroepen als antwoord op de traagheid van de FOD Economie (ADSEI) inzake het aanleveren van de definitieve ongevallencijfers.

De federale wegpolitie schakelde over naar een andere registratiemethode, hetgeen tot een vertraging van de publicatie van de verkeersveiligheidsbarometer in 2012 heeft geleid.

## GEDRAGS- EN ATTITUDEMETINGEN

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 werd een grote set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd op basis waarvan de evoluties inzake verkeersveiligheid kunnen opgevolgd worden. Deze indicatoren kunnen opgedeeld worden in drie categorieën:

- indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen;
- indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders in het verkeer;
- indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid.

Het BIVV organiseert sinds 2003 jaarlijks gedragsmetingen bij weggebruikers. Tot nu toe werden vier gedragingen bekeken: rijden onder invloed van alcohol, het dragen van de veiligheidsgordel, de snelheid en het gebruik van kinderzitjes.

## NATIONALE GEDRAGSMETING “SNELHEID OP AUTOSNELWEGEN”

Van alle Europese landen waarvoor statistieken beschikbaar zijn, is België het land waar het overlijdensrisico, het aantal doden per miljoen inwoners en het aantal doden per duizend kilometer autosnelweg het hoogst is (Nuyttens & Cas-teels, 2010). Om de oorzaken van dit slechte resultaat te kunnen begrijpen, is het dus belangrijk om te weten met welke snelheden er wordt gereden.

Tussen 2003 en 2010 voerde het BIVV jaarlijkse snelheidsmetingen uit in zones 30, op 50 km/u-, 70 km/u- en 90 km/u- wegen. In 2011 voerde het BIVV een snelheidsmeting uit op de autosnelwegen, dit rapport werd in 2012 gepubliceerd.

Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting “Snelheid op autosnelwegen” - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

De gemiddelde voertuigsnelheid op de Belgische autosnelwegen buiten de spits is 117,9 km/u en ligt daarmee net onder de wettelijke maximum-snelheid. Deze snelheid is gelijk voor autosnelwegen met twee en drie rijstroken. Autosnelwegen en 90 km/u-wegen zijn de enige wegtypes waar de gemiddelde snelheid onder de maximumsnelheid ligt.

De **V85**, de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden, bedraagt 131 km/u en verschilt daarmee 13 km/u van het gemiddelde. Dit verschil is niet groter dan op andere wegen buiten de bebouwde kom.

**40%** van de automobilisten rijdt harder dan de snelheidslimiet. In absolute zin is dit geen goed resultaat, maar met uitzondering van 90 km/u-wegen ligt dit percentage lager dan op de andere wegtypes.



### NATIONALE GEDRAGSMETING “GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN”

Deze meting heeft als doel in reële omstandigheden observaties te verrichten over de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt en op basis daarvan het percentage, de types en de voornaamste redenen voor een verkeerd gebruik van het kinderzitje te meten.

De belangrijkste conclusie die we hieruit onthouden is dat minstens 1 op de 2 kinderen niet op correcte wijze is vastgeklemd, waarbij 1 op de 10 kinderen helemaal niet wordt vastgemaakt in de auto. Het ISOFIX-bevestigingssysteem vermindert aanzienlijk het verkeerde gebruik van de kinderzitjes. Verschillende factoren hebben een invloed op de veiligheid van kinderen in de auto. De belangrijkste factoren zijn onder andere: het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder, de inschatting van de bestuurder van de risico's op de weg, het krijgen van advies bij de aankoop van een kinderzitje, de lengte en de frequentie van het traject.

Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting: Gebruik van kinderbeveiligings-systemen, 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Minimaal 1 op de 2 kinderen is niet correct vastgeklemd als ze vervoerd worden in de wagen. Erger nog, **1 op de 10 kinderen wordt helemaal niet vastgeklemd.**

De gordeldracht van de bestuurders blijkt een bepalende factor te zijn bij het veilig vervoer van kinderen in de wagen. Bij de bestuurders die zelf de gordel niet vastmaakten, werd een significant hoger percentage vastgesteld van kinderen die niet vastgemaakt waren, namelijk 31%, terwijl dit percentage bij bestuurders die zelf de gordel vastmaakten 7% bedroeg.

#### De voornaamste vormen van verkeerd gebruik zijn:

- ✓ de verkeerde montage van het systeem in het voertuig;
- ✓ een niet-aangewezen positie in het voertuig (bv. kinderzitje tegen de rijrichting in dat met de rijrichting mee is geïnstalleerd);
- ✓ een kinderzitje tegen de rijrichting in dat geïnstalleerd is op de passagierszitplaats voorin zonder dat de voorairbag is uitgeschakeld;
- ✓ een foutieve bevestiging van het kind in het kinderbeveiligingssysteem (bv. speling in de riemen of de veiligheidsgordel, de veiligheidsgordel onder de arm of achter de rug).

## NATIONALE GEDRAGSMETING “RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL”

2012 was ook het jaar waarin de algemene gedragsmetingen bij autobestuurders werden uitgevoerd met name de gordeltellingen, de gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” en de gedragsmeting “Snelheid”. Ook het veldwerk van de attitudemeting waarbij 1.500 bestuurders geïnterviewd worden vond plaats in 2012. Deze metingen laten toe om de evolutie van de gedragingen in het verkeer op een objectieve en wetenschappelijk verantwoorde wijze te meten. De rapportage van deze metingen volgt in 2013. Van de vorige metingen verschenen in 2012 vier rapporten.

Met de gedragsmeting van 2009 hebben wij kunnen vaststellen dat 2,5% van de bestuurders onder invloed van alcohol reed (dat wil zeggen boven de wettelijke limiet voor de concentratie van alcohol in de uitgeademde alveolaire lucht van 0,22 mg/l). We constateren een lichte toename ten opzichte van de metingen van 2007 en 2005.

De prevalentie van ROI is 's nachts duidelijk hoger dan overdag, zowel door de week als in het weekend. De weekendnachten (vrijdag, zaterdag en zondag van 22u tot 6u) blijken het gevaarlijkst te zijn.

**13%**  
van de weggebruikers onder invloed van alcohol in 2009

Riguëlle, F., & Dupont, E. (2012). Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2009. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

## NATIONALE GEDRAGSMETING “SNELHEID”

Sinds 2003 voert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid op verzoek van de Federale Commissie Verkeersveiligheid metingen uit van het snelheidsgedrag. Het doel van deze metingen is een opvolging te verzekeren van het snelheidsgedrag met behulp van indicatoren, teneinde de vooruitgang en de doeltreffendheid van het gehanteerde beleid te kunnen beoordelen. Dit rapport behandelt de resultaten van deze metingen tot en met 2010.

**61%** van de bestuurders rijdt sneller dan toegelaten op 50 km/u-wegen, waarvan 22% meer dan 10 km/u te snel.

De helft van de automobilisten rijdt op 70 km/u-wegen sneller dan de maximumsnelheid en 15% rijdt sneller dan 82 km/u.

29% van de automobilisten rijdt sneller dan de snelheidslimiet op 90 km/u-wegen en 15% sneller dan 97 km/u.

De 30 km/u-zones in de schoolomgevingen zonder verkeersremmende inrichtingen vormen een apart geval. De infrastructuur is hier namelijk niet aangepast aan de opgelegde maximumsnelheid. 93% van de bestuurders rijdt hier te snel, waarvan 7 op de 10 sneller dan 40 km/u.

Riguëlle, F. (2012). Nationale gedragsmeting snelheid – 2010. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.



## STUDIE EN ONDERZOEK

### NATIONALE ONDERZOEKSPROJECTEN

#### BLAC

Het BIVV heeft in opdracht van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken het project “Blind Spot Accident Causation” (BLAC) uitgevoerd. Het gaat om een diepteonderzoek van ongevallen tussen vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen. De resultaten van het project BLAC bieden een beter inzicht in het verloop en de oorzaken van een aantal typische ongevalsconfiguraties en bieden concrete aanknopingspunten om hiervoor preventieve maatregelen te treffen. De steekproef is echter te beperkt om statistisch veralgemeenbare conclusies toe te laten.

Slootmans, F., Populer, M., Silverans P. & Cloetens, J. (2012). Blind Spot Accident Causation (BLAC). Multidisciplinair onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Dodehoekongevallen waren ernstiger dan niet-dodehoekongevallen.

Voor de vrachtwagenbestuurder vonden we dat in de helft van alle ongevallen “inadequaat kijkgedrag aan een kruispunt” een rol speelde. We zagen dat bestuurders ofwel niet op de juiste momenten keken ofwel het fietspad niet in hun kijkgedrag betrokken.

Twee belangrijke factoren die vooral in dodehoekongevallen vastgesteld werden, zijn “gevaarlijke plaats op de weg of naast het voertuig” en “illusie van zichtbaarheid”. Met de eerste factor, die in 19% van de ongevallen vastgesteld werd, bedoelen we dat (brom)fietsers zich (onbewust) op een gevaarlijke plaats naast het voertuig opstellen, meer bepaald in de dode hoek. Blijkbaar beseffen ze niet dat de vrachtwagenbestuurder hen op die plaats niet kan zien. “Illusie van zichtbaarheid” (13% van de ongevallen) betekent dat de zwakke weggebruiker denkt dat de vrachtwagenbestuurder hem gezien heeft en hem dus voorrang zal geven.



#### MOTAC

MOTAC staat voor “Motorcycle Accident Causation” en werd met steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer opgestart in juni 2011. In het kader van dit diepteonderzoek werden een 200-tal ernstige ongevallen waarin motorrijders betrokken zijn onderzocht op basis van de processen-verbaal en de gerechtelijke dossiers. De studie werd afgerond in december 2012. Publicatie van de resultaten wordt in het voorjaar van 2013 verwacht.

#### Analyse van de dodelijke ongevallen op autosnelwegen

Het BIVV werkte in 2012 aan het vervolg van de analyse van dodelijke ongevallen op autosnelwegen. Een eerste studie betrof de ongevallen die in 2008 plaatsvonden. De resultaten worden in 2013 gebracht.

#### Analyse van de dodelijke ongevallen in het Brussels Gewest

In samenwerking met het directiecomité van de federale politie in het Brussels Gewest werden de dodelijke ongevallen die in 2009 in het Brussels Gewest plaatsvonden gecategoriseerd en aan een diepgaandere analyse onderworpen met als doel concrete aanbevelingen te formuleren om deze ongevallen in de toekomst te voorkomen.

#### Invloed van passagiers op rijgedrag van de bestuurder

De analyses van de nationale verkeersongevallengegevens suggereren dat de aanwezigheid van passagiers het risico op een ongeval vermindert. Het is dus belangrijk om te begrijpen welke processen deze risicovermindering in aanwezigheid van passagiers kunnen verklaren. Via een online-enquête namen 2.382 bestuurders tussen 18 en 79 jaar deel. De eerste resultaten van deze enquête werden eind november 2012 voorgesteld op een congres over jonge bestuurders in Lyon. De volledige analyse van de resultaten zal gebeuren in de loop van 2013.





## INTERNATIONALE ONDERZOEKSPROJECTEN

### DaCoTA



Het BIVV is coördinator van het werkpakket “Policy-making and safety management processes”. Daarnaast neemt het BIVV deel aan de activiteiten in verband met diepteonderzoek van verkeersongevallen. Data Collection and Transfer Analyses (DaCoTA), een door de Europese Commissie gesubsidieerd onderzoeksproject, heeft betrekking op de continuïteit van het SafetyNet-project, waarvan de voornaamste doelstelling de invoering van het “European Road Safety Observatory”(ERSO) was. De slotconferentie, in aanwezigheid van alle onderzoekers van het DaCoTa-consortium en beleidmakers op Europees en nationaal niveau, vond eind november 2012 plaats in Athene.

Presentaties: [www.dacota-project.eu](http://www.dacota-project.eu)

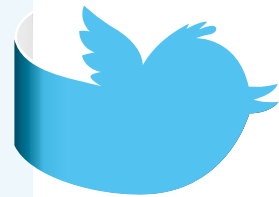
### SARTRE 4



In het kader van de vierde editie van het project SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) werd een grootschalige enquête uitgevoerd naar de attitudes inzake verkeersveiligheid bij verschillende soorten verkeersdeelnemers. Het project werd gesteund door de Europese Commissie. Voor SARTRE4 werd voor de eerste keer ook een representatief staal van motorrijders en van weggebruikers die zich voornamelijk via andere vervoerswijzen verplaatsen (fiets, openbaar vervoer of te voet) ondervraagd. Net zoals bij de vorige edities coördineerde het Kenniscentrum Verkeersveiligheid het veldwerk in België. Begin november 2012 werd het rapport gepubliceerd.

Rapport en samenvatting: [www.bivv.be](http://www.bivv.be)

# #durftevragen



## Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken

**@BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het Vlaams kabinet voor Mobiliteit en Openbare Werken in 2012 concreet?**

@crevits Het BIVV is een deskundige partner voor een grondige analyse van ongevallencijfers, een meerwaarde voor het #verkeersveiligheidsbeleid.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?**

@crevits De nood aan meer gedifferentieerde analyses per gewest, want dynamiek en karakteristieken inzake verkeersveiligheid zijn verschillend.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?**

@crevits Door meer thematische diepteanalyses van ongevallendata en van bijzondere doelgroepen die oververtegenwoordigd zijn bij ongevallen.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

## BELEIDSADVIES

De cel beleidsadvies volgt de tendensen betreffende het verkeersveiligheidsbeleid in binnen- en buitenland op en gebruikt deze voor beleidsondersteuning en -advies. In 2012 werd overleg gepleegd met de betrokken overheidsdiensten, met Centrex (het expertisecentrum van de geïntegreerde politie). Er bestaat een zeer nauwe samenwerking met de verkeerscoördinatoren van de politie die sinds 2005 verenigd zijn in een netwerk en bij het BIVV een eigen website ter beschikking hebben. Daarenboven staat deze cel ook in voor de antwoorden op parlementaire vragen.

## DOCUMENTATIECENTRUM

Sinds haar oprichting heeft het BIVV heel wat informatie opgebouwd en kennis verworven.

Het documentatiecentrum vormt dus een belangrijke basis voor de activiteiten van het BIVV. Naast de dagelijkse persoverzichten en het opvolgen van de politieke actualiteit via de vragen en antwoorden in de beleidscommissies van de federale en gewestelijke parlementen worden dagelijks nieuwe publicaties of documenten gescreend. Het resultaat is een omvangrijke databank van documentatie gerelateerd aan verkeersveiligheid in nationale en internationale context. De documentatiedienst is gratis toegankelijk voor het publiek.

## STREVEN NAAR EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING

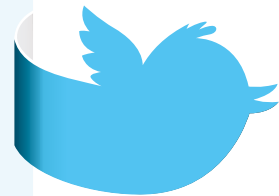
In 2012 werden de voorbereidingen getroffen voor een betere toegankelijkheid van het documentatiecentrum voor derden en een doorgedreven integratie in het Kenniscentrum Verkeersveiligheid waarvan de gevolgen zichtbaar zullen worden in 2013. Concreet betekent dit dat de documentatiedienst wordt omgevormd tot een moderne service provider. Een grondige doorlichting bracht volgende actiepunten in kaart:

- het exploiteren van de kennis op een geïntegreerde manier;
- het bekomen van voldoende coherentie tussen de kennis binnen de verschillende cellen van het BIVV.





# #durftevragen



## De heer Patric Derweduwen, voorzitter Waalse Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid

### @BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en de Raad in 2012 concreet?

@Patric Het BIVV heeft deel uitgemaakt van verschillende werkgroepen binnen de CSWSR (Waalse Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid) en heeft zo dus bijgedragen aan de totstandkoming van 76 aanbevelingen van het CSWSR, die overgemaakt werden aan de Waalse regering en voorgesteld werden tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in Wallonië van 15 juni 2012.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@Patric Binnenkort zal er een Waals agentschap voor verkeersveiligheid opgericht worden. Dit agentschap zal onder andere het voorzitterschap en het secretariaat van het CSWSR voor zijn rekening nemen. Het zal van essentieel belang zijn om voor een goede samenwerking te zorgen tussen dit agentschap en het BIVV.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@Patric Voor de domeinen in kwestie een optimale overgang van de bevoegdheden naar de gewestelijke entiteiten voorzien, en voor wat betreft de activiteiten waarvoor het BIVV bevoegd zal blijven een goede samenwerking met deze gewestelijke entiteiten in stand houden.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

## NETWERK VERKEER

Dit netwerk werd opgericht als een samenwerkingsverband tussen het BIVV, de VCLP (Vaste Commissie van de Lokale Politie) en de dienst Beleidsgegevens van federale politie (CGOP/B) om de communicatie tussen de verkeerscoördinatoren en het beleid te stroomlijnen. Dankzij dit netwerk kan het BIVV peilen naar standpunten of goede praktijken bij de politie.

Er vond één vergadering van het netwerk Verkeer plaats per taalgroep in 2012. Het thema was de veiligheidsgordel (inclusief kinderbeveiligingssystemen).

Er werden drie informatieoproepen georganiseerd via het netwerk telkens op vraag van een politieambtenaar:

1. informatie over handhavingsbeleid van de zones inzake parkeren;
2. informatie over gemachtigde opzichters;
3. informatie over agressie bij snelheidscontroles.

Via mailings houdt het BIVV de verschillende politiediensten alsook de gerechtelijke actoren op de hoogte van het concept en de inhoud van de campagnes. Daarnaast stelt het netwerk Verkeer via de website [www.netwerkverkeer.be](http://www.netwerkverkeer.be) bij aanvang van de campagnes persberichten, campagnemateriaal en beelden ter beschikking van de politiediensten. Ook goede voorbeelden en materiaal uit de vergaderingen werden op het netwerk geplaatst.

Het aantal inschrijvingen op de website van het netwerk Verkeer is toegenomen tot 532 leden. De laatste 6 maanden van 2012 kwamen er 65 nieuwe leden bij.



@KarinGenoe

BIVV heeft vandaag voor de eerste keer de Go for Zero Award uitgereikt: inspirerende projecten van gemotiveerde politiezones.

## OPLEIDING VERKEERSVEILIGHEID VOOR POLITIEAMBTENAREN

Het BIVV is in 2012 gestart met de organisatie en coördinatie van opleidingen verkeersveiligheid voor politieambtenaren. De opleidingen werden erkend door de Federale Politieacademie in het kader van de baremische opleidingen.

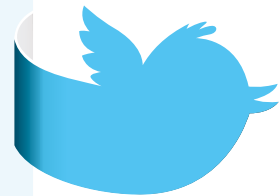
In het kader van een kennismaking met het werkveld verkeersveiligheid brachten 3 groepen van een 25-tal aspirant-politieagenten van de Oost-Vlaamse Politieacademie een bezoek aan het BIVV.

## GO FOR ZERO AWARD

Op 18 oktober werd de Go for Zero Award uitgereikt aan de politiezone die zich op een verdienstelijke wijze heeft ingezet voor de verkeersveiligheid. Met deze Award wil het BIVV verkeersveiligheidsinitiatieven aanmoedigen en belonen. De jury besliste unaniem om de Go for Zero Award toe te kennen aan het project "Gordel" van de politiezone Regio Tiel. Het project combineert preventie met repressie en mikt recht op één van de drie "killers". De impact op het gedrag was niet alleen aanzienlijk, maar ook duurzaam. De vergelijking van de tellingen vóór en na vertoonde een spectaculaire toename van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen (van 52% naar 82%) en een toename van de gordeldracht van de automobilisten.



# #durftevragen



## Mevrouw Catherine De Bolle, commissaris-generaal van de federale politie

### @BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en de federale politie in 2012 concreet?

@pers\_fedpol Samen verkeersveiligheid naar een hoger niveau tillen door een doorgedreven samenwerking. Samenwerken door educatie en handhaving op mekaar af te stemmen en elkaars core business versterken.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@pers\_fedpol Eenieders troeven binnen educatie en handhaving ten volle uitspelen en het partnerschap consolideren. De jarenlange samenwerking bestendigen en de cocktail educatie-handhaving blijven schenken.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@pers\_fedpol Een blijvende steun betekenen aan de andere partners die streven voor meer verkeersveiligheid. Het organiseren van doelgroepen- en themagerichte campagnes die versterkt kunnen worden met handhaving.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.



## ONDERZOEKSPLATFORM VERKEERSVEILIGHEID

Het Kenniscentrum Verkeersveiligheid organiseerde op 19 december 2012 de allereerste bijeenkomst van het Onderzoekplatform Verkeersveiligheid. We vragen een woordje extra uitleg aan Peter Silverans, verantwoordelijke studie en onderzoek.

### HOE MOETEN WE HET ONDERZOEKSPLATFORM KADEREN?

“Met dit platform willen we het contact met en tussen de academici die actief zijn in het verkeersveiligheidsdomein versterken en willen we een permanente uitwisseling van wetenschappelijke kennis organiseren.”

### WAT IS DE DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEKSPLATFORM?

“Het BIVV wil een netwerk opbouwen met een zeer diverse groep van onderzoekers die inspanningen leveren met betrekking tot verkeersveiligheid. Met dit netwerk kunnen we de integratie van de bestaande en verworven kennis bevorderen, en bijgevolg de vertaling ervan naar het beleid optimaliseren.”

### EN WAT BRENGT DE TOEKOMST?

“Als BIVV willen we de leemtes op het vlak van onderzoek identificeren en nagaan op welke wijze een antwoord kan geboden worden aan de behoeften van de beleidsmakers. In 2013 plannen we meerdere activiteiten van dit forum waaronder themasessies en discussiefora over de actuele verkeersveiligheidsproblemen.”



*“Het Onderzoekplatform biedt een uitstekende kans om onderzoekers uit totaal verschillende disciplines, maar met een gemeenschappelijke interesse in verkeersveiligheid, met elkaar in contact te brengen. Ik kijk al uit naar de volgende editie!”*

*(Kathleen Beullens, PhD, Postdoctoral researcher FWO, Leuven School for Mass Communication Research, KULeuven)*



@sofie\_vandamme

Onderzoekers vragen betere ontsluiting v beschikbare databanken om beleidsrelevant onderzoek te kunnen doen.

@sofie\_vandamme

Een onderzoeker: “Proficiat met dit initiatief. Wij onderzoekers zitten nog te dikwijls in ons eigen coconnetje”.

## CARA

De rijgeschiktheidsevaluatie is een delicate evenwichtsoefening tussen enerzijds het voorrecht en de wens van individuele mobiliteit en anderzijds de algemene verkeersveiligheid die steunt op wettelijk bepaalde medische criteria.

Het CARA staat niet in voor de uitreiking van rijbewijzen, noch de intrekking ervan, maar levert rijgeschiktheidsattesten af aan de hand waarvan de bevoegde diensten het rijbewijs kunnen aanpassen.

Samenhangend met de rijgeschiktheidsbeslissing, beslist een multidisciplinair team van artsen, psychologen en aanpassingsdeskundigen over de voorwaarden, de beperkingen en de eventuele aanpassingen aan het voertuig, en adviseert over de ergonomische aspecten van de voertuigaanpassing, het vervoer van passagier en bestuurder in de niet-originele autozetel (bijvoorbeeld rolstoel), verbouwingen, rolstoelberging, gordeldracht.

### STREVEN NAAR EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING

Op vraag van de Raad van bestuur werd een externe audit uitgevoerd in het CARA. Door de werking zowel inhoudelijk als vormelijk te analyseren, zal de dienstverlening op meerdere vlakken verbeterd kunnen worden en zal het aantal klachten verminderen.

De doelstelling van de audit was tweeledig:

1. Het beheersen van de wachttijden.

Concreet: ervoor zorgen dat kandidaat-bestuurders niet langer dan 3 weken moeten wachten om een eerste rijgeschiktheidsevaluatie te krijgen.

2. Het optimaliseren van de algemene werking.

De audit wees uit dat het takenpakket van de medewerkers geoptimaliseerd diende te worden om zich beter en vooral efficiënter op de kerntaken te kunnen richten.

Concreet:

- de aanwerving van een nieuwe secretariaatsmedewerker;
- de verhoging van de bereikbaarheid van het secretariaat;
- de herstructurering van de website in functie van het gebruiksgemak en de transparantie;
- de reorganisatie van de interne dispatch;
- de praktische rijgeschiktheidsproeven worden uitgevoerd volgens vastgelegde richtlijnen en procedures;
- het voorkomen van dubbele en overbodige registratie;
- de hantering van evaluatieprotocollen op basis van nieuw uitgeschreven procedures en richtlijnen met als opzet een uniforme conclusie en aanbeveling;
- een uniforme rapportering en archivering.

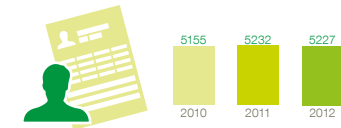
Dankzij de inzet van alle medewerkers werden de doelstellingen van de audit gerealiseerd in 2012:

- een verbeterde interne doorstroming van de kandidaten;
- een proactieve planning van de agenda's;
- een duidelijke aflijning van de verschillende takenpakketten van het CARA-personeel;
- een constante focus op de kernactiviteiten.

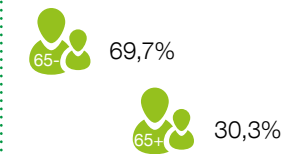


## RESULTATEN 2012

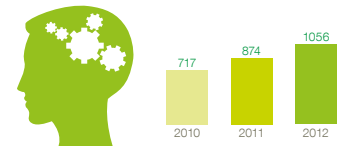
### AANTAL DOSSIERS



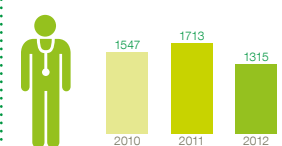
### LEEFTIJD VAN DE KANDIDATEN



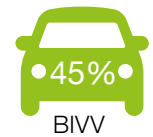
### PSYCHOLOGISCHE ADVIEZEN



### AANTAL DOKTERSBEZOeken



### PRAKTISCHE RIJPROEVEN



## CITATEN VAN CARA-KANDIDATEN

*“Geen vraag, wel een pluim voor de vlotte afhandeling op 13 juni: een gebruiksvriendelijke website, een hulpvaardige onthaalbediende, een rijproef met een deskundige ergotherapeut en een snelle feedback. De dag na het bezoek aan CARA ontving ik al de brief in mijn postbus met de informatie. Over CARA niets dan lof!”*

*“Op 5 oktober was ik door het BIVV uitgenodigd voor een rijgeschiktheidsvaluatie en een advies voor de eventuele aanpassingen aan mijn wagen. Ik was aangenaam verrast omwille van het vriendelijke en warme onthaal. De volledige procedure werd snel afgehandeld en ik werd met respect behandeld.”*

*“Mijn oprechte dank voor het vriendelijke onthaal en de aandacht voor mijn probleem. Jullie beslissing heeft mij rust geschonken.”*

*“Op 3 juli werd onze dochter uitgenodigd door het CARA voor een rijgeschiktheidsvaluatie. Voor haar betekende deze dag een unieke herinnering, want ze mocht écht een auto besturen. Bedankt. Jullie doen jullie werk echt PRIMA!”*



## GETUIGENIS LUCIEN GILLAIN, BIVV-VRIJWILLIGER

Weggebruikers sensibiliseren rond verkeersveiligheid is voor mij een daad van burgerzin, die me de voldoening geeft dat ik misschien geholpen heb om levens te redden, stelt Lucien Gillain, 63 jaar en al 3 jaar vrijwilliger bij het BIVV. “Toen ik besloot om te stoppen met werken, wilde ik toch nog actief blijven. Ik heb altijd al anderen willen helpen. In mijn jeugd was ik vrijwilliger bij de civiele bescherming.” En dat Lucien Gillain, die in Orp-Jauche woont, voor het BIVV koos, dat was geen toeval. “Voor ik mijn carrière beëindigde in de sociale sector, was ik gedurende 25 jaar kaderlid bij een autoleasebedrijf.”

Sinds hij een basisopleiding volgde en verschillende voortgezette opleidingen rond diverse thema's waaronder de veiligheidsgordel, overdreven snelheid en alcohol, verzorgt Lucien Gillain animaties. “Meerdere keren per maand ben ik met een sensibiliseringsstand op het terrein aanwezig, samen met andere vrijwilligers. Bijvoorbeeld op opendeurdagen van scholen of van de brandweer, op beurzen, tijdens volkse evenementen zoals de Nationale Feestdag... Wij voeren ook acties in ondernemingen waarvan de werknemers vaak de baan op moeten en wij werken samen met de politie bij preventieve controles.” En de Bob-acties aan de discotheekuitgangen? “Daar heb ik nooit aan deelgenomen omdat jongeren die te veel gedronken hebben eerder geneigd zullen zijn om te luisteren naar een vrijwilliger van hun eigen leeftijd dan naar een ouder persoon zoals ik! Op een beurs heb ik eens een jongere gesensibiliseerd die zijn veiligheidsgordel niet omgedaan had. Die persoon is in onze tuimelwagen gestapt. Toen hij weer uitstapte, heeft hij me gezegd: Ik heb het begrepen. Dat was een mooi resultaat van mijn inspanningen. Ik was echt tevreden!”



## DRIVER IMPROVEMENT

Driver Improvement bestaat uit een brede waaier aan psycho-educatieve leerprojecten voor verkeersovertreders.

Binnen Driver Improvement onderscheiden we verschillende projecten.

### LEERPROJECT "ALTERNATIEVE MAATREGELEN"

Dit nationaal project, erkend door de FOD Justitie (wet van 10 februari 1994), werd opgericht in het kader van alternatieve maatregelen. De FOD Justitie kent jaarlijks de projectmiddelen toe. Zowel vanuit het parket (via de Bemiddeling en Strafzaken), als vanuit de rechtbank (via Probation) kan een leerproject worden opgelegd aan een verkeersovertreder waardoor hij minstens een gedeelte van de geldboete voorwaardelijk kan krijgen, of waardoor zelfs van verdere vervolging wordt afgezien.

Er bestaan verschillende modules binnen het kader alternatieve maatregelen:

- Een **algemene module** (allerlei overtredingen): maximum 12 deelnemers tijdens 1 cursus (20 lesuren, gespreid over 4 dagen);
- Een module **"Rijden onder invloed van alcohol"**: maximum 9 deelnemers tijdens 1 cursus (20 lesuren, gespreid over 4 dagen). Enkel in het gerechtelijk arrondissement Bergen is een specifieke module voor rijden onder invloed van illegale drugs;

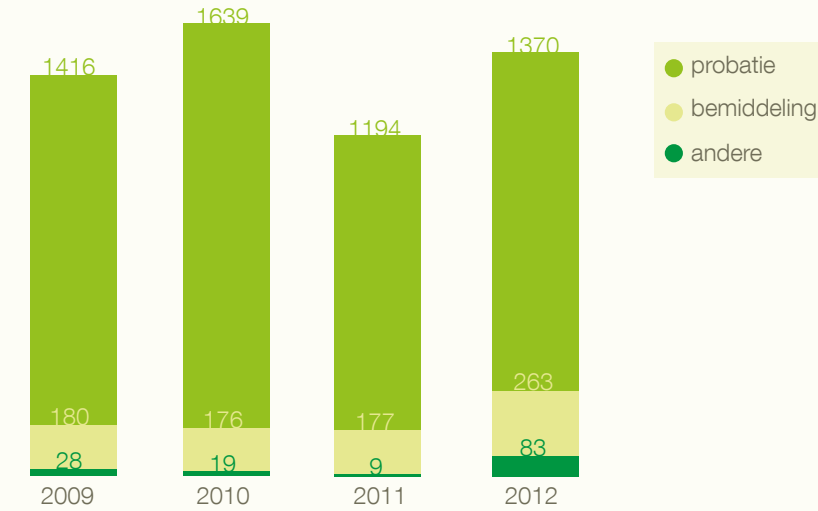
- Een module **"Verkeersagressie"**: maximum 8 deelnemers tijdens 1 cursus (30 lesuren, gespreid over 6 dagen) De deelnemers zijn daders van feiten van verkeersagressie: bedreigingen, opzettelijke vernielingen, opzettelijke slagen en verwondingen of doodslag)
- Een module jonge bestuurders met een **opgefokte bromfiets** (voorwaarde: niet betrokken in een ongeval, geen sprake van recidive): maximum 12 deelnemers tijdens 1 cursus (8 lesuren, gespreid over 2 dagen). De module werd opgericht in 2008 op vraag van het parket van Dendermonde. Sinds 2012 wordt deze cursus ook gegeven in het gerechtelijk arrondissement Mechelen. De selectiecriteria voor de dossiers die in aanmerking komen verschillen in enkele opzichten van het gerechtelijk arrondissement Dendermonde. Hoewel de bromfiets vooral gebruikt wordt door 16-18 jarigen, opteerde het parket van Mechelen ervoor om de leeftijdsgrens tot 21 jaar te hanteren op het moment van de feiten.



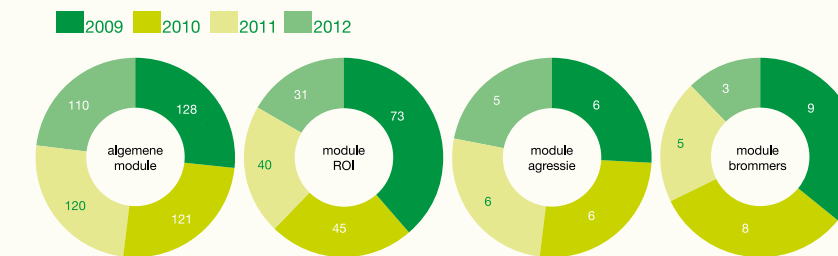
@goforzero

Ook dit is het BIVV: driver improvement. Lees #DM 24/01 pag12-13, superinteressant!

### EVOLUTIE VAN 2009 TEM 2012 VOOR DE NIEUWE DOSSIERS DIE IN DAT JAAR BIJ HET BIVV ZIJN TOEGEKOMEN



### EVOLUTIE AANTAL CURSUSSEN



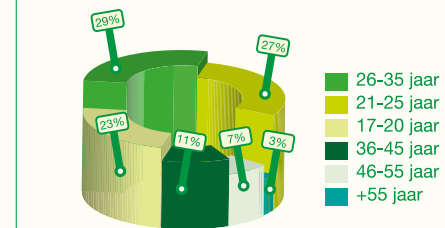
### AANTAL CURSUSSEN GEORGANISEERD IN 2012 PER GERECHTELIJK GEBIED\*

Gerechtelijk Gebied	Aantal cursussen	Uitgenodigden	Procentueel aandeel cursisten die de cursus positief hebben beëindigd
Antwerpen	29	274	72%
Brussel (NL)	12	129	77,5%
Brussel (FR)	26	262	71%
Gent	35	364	77,4%
Luik	71	847	66,6%
Bergen	20	225	70,6%
Totaal	193	2101	72,5%

\*Het Gerechtelijk Gebied (of ressort) is de officiële term van de groepering van de gerechtelijke arrondissementen. In België zijn er 5 Gerechtelijke Gebieden die 27 gerechtelijke arrondissementen groeperen.  
 Gerechtelijk Gebied Antwerpen = arrondissementen Antwerpen, Hasselt, Mechelen, Tongeren en Turnhout  
 Gerechtelijk Gebied Brussel = arrondissementen Brussel (FR en NL), Nijvel en Leuven  
 Gerechtelijk Gebied Bergen = arrondissementen Charleroi, Bergen, Doornik  
 Gerechtelijk Gebied Gent = arrondissementen Brugge, Dendermonde, Gent, Ieper, Kortrijk, Oudenaarde, Veurne  
 Gerechtelijk Gebied Luik = arrondissementen Arlon, Dinant, Eupen, Huy, Luik, Marche-en-Famenne, Namen, Neufchâteau, Verviers

### VERDELING VOLGENS LEEFTIJD (NIEUWE DOSSIERS IN 2012)

De gemiddelde leeftijd bedraagt 28 jaar



### VERDELING VOLGENS GESLACHT (NIEUWE DOSSIERS IN 2012)



Het aantal cursisten die de cursus niet positief hebben beëindigd, heeft verschillende oorzaken. Vaak gaat het over cursisten die niet komen opdagen, bijgevolg wordt hun probatie of bemiddelingsprocedure door de gerechtelijke overheid stopgezet. Heel af en toe komt het voor dat de cursist slechts een gedeelte van de cursus volgt en niet bereid is om de cursus volledig opnieuw te hernemen.

In uitzonderlijke gevallen, laten wij de cursist niet meer toe omdat hij niet kan functioneren in de groep omwille van bijvoorbeeld ongepast gedrag of alcoholisme.

### PILOOTPROJECT “STA EVEN STIL BIJ SNELHEID”

Op vraag van het parket van Mechelen ontwikkelde het BIVV in 2004 de cursus “Sta even stil bij snelheid”, die naast een theoretisch luik ook een praktijkgedeelte op de openbare weg en op een parcours inhoudt. De cursus moet door de cursist zelf worden betaald. Dit project loopt ondertussen in de gerechtelijke arrondissementen Mechelen, Doornik, Leuven en Bergen.

### PILOOTPROJECT “JONGE BESTUURDERS”

In 2012 werd op vraag van het parket van Bergen een specifieke module uitgewerkt voor jonge bestuurders met diverse ernstige overtredingen (uitgezonderd rijden onder invloed en snelheid). Alle voorbereidingen zijn achter de rug en de eerste vorming wordt gepland in februari 2013. Ook deze module zal door de deelnemers zelf moeten vergoed worden en omvat drie halve dagen groepsvorming en een pakket van individuele oefeningen.

*Mannelijke deelnemer (31 jaar)*

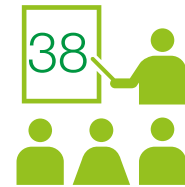
*“De cursus is een mogelijkheid om een mentaliteitsverandering aan te nemen. De keuze ligt bij jezelf.”*

*Mannelijke deelnemer (26 jaar)*

*“Het laat je inzien hoe gevaarlijk het is, terwijl je bij een geldboete enkel denkt aan je bankrekening in plaats van aan je eigen veiligheid en die van anderen.”*

*Mannelijke deelnemer (28 jaar)*

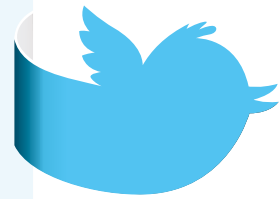
*“Wat ik bij het begin enkel zag als een onderdeel van een opgelegde straf, bleek achteraf een cursus te zijn die er in geslaagd is om mijn idee over mezelf en mijn rijstijl deftig in vraag te stellen.”*



In 2012 werden 38 vormingen georganiseerd voor 439 deelnemers.



# #durftevragen



## De heer Bruno De Lille, staatssecretaris voor Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**@BIVV\_IBSR** Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het Brussels kabinet voor Mobiliteit in 2012 concreet?

@BrunoDeLille Welkome expertise BIVV voor impact van onze maatregelen op verkeersveiligheid #2012 #rechtsafdoorrood #oversteektramporen #positiefverhaal.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@BrunoDeLille Rol BIVV evolueert (#sttshrvrmng). BIVV 's toekomst ligt in versterkte rol als onafhankelijke expert met #dienstenopmaat #verkeersveiligheid.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@BrunoDeLille Leveren van objectieve info, confronterende campagnes en expertise op maat van #Gewest, gemeenten, bedrijven. #objectief #meerwaarde.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

## HERSTELONDERZOEKEN

Als de rechter van een politie- of correctionele rechtbank iemand veroordeelt tot het verval van het recht tot sturen, kan hij bepalen dat de veroordeelde moet slagen in een medisch en/of psychologisch onderzoek als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen. Het BIVV voert de herstelonderzoeken uit. De arts en de psycholoog geven samen één advies. Ze laten dit zo snel mogelijk weten aan de kandidaat, de griffie en het parket.

## STREVEN NAAR EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING

De dienst Herstelonderzoeken onderging in 2012 een gedaanteverwisseling. Dit levert vandaag een mooi resultaat op: een jonge ploeg die collegiaal samenwerkt en die alles voorbereidt voor het behalen van het ISO 9001-certificaat midden 2013.

In 2012 werden alle processen van de herstelonderzoeken in kaart gebracht. Op basis van een grondige analyse van die processen werden onderstaande acties gerealiseerd:

- een reorganisatie van de personeelsbezetting;
- een optimalisatie van de kostenstructuur;
- de informatisering van de administratie;
- een verbetering van de dienstverlening: in 2012 werden 12 vestigingen geschrapt. Zo kan het BIVV verzekeren dat er regelmatig onderzoeken worden georganiseerd in een centrum en de kandidaat op zijn beurt sneller een afspraak krijgt.

*“Dankzij de herstelonderzoeken ben ik tot inzicht gekomen dat ik een alcoholprobleem had. Ik heb er mijn schouders onder gezet en ik ben een beter mens geworden op allerlei vlakken: mijn huwelijk gaat beter, mijn familie- en professioneel leven is erop vooruit gegaan.”*

## OMKADERINGSPROGRAMMA ALCOHOLSLOT

Het BIVV heeft in 2012 als enige organisatie erkenning gekregen (Koninklijk Besluit van 26 november 2010) als omkaderingsinstelling alcoholslot van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Een alcoholslot is een toestel dat de hoeveelheid alcohol in de adem meet en enkel toelaat de motor te starten als de hoeveelheid onder 0,2 promille ligt. Het omkaderingsprogramma bestaat uit individuele begeleidingsgesprekken, een opleiding en een vorming rond gebruik van het toestel, de risico's en gevolgen van rijden onder invloed, opbouw en afbraak van ademalcohol, ervaringen rond gebruik van toestel, de intentie en strategieën om na verwijdering van het toestel rijden en drinken gescheiden te houden en geldt voor bestuurders die hiertoe veroordeeld werden.

## KENNISVERSPREIDING

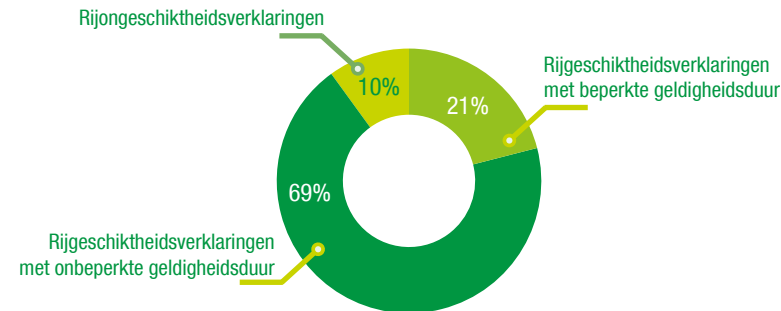
In 2012 werden de voorbereidingen getroffen door het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) in samenwerking met het BIVV voor de opstart van een onderzoeksproject “Onderzoek naar alternatieven van de CDT-bepaling in het kader van vaststellen van chronisch alcoholisme”. Het doel van dit project is om verschillende parameters te evalueren die het verbruik van alcohol meten.

## KERNCIJFERS 2012

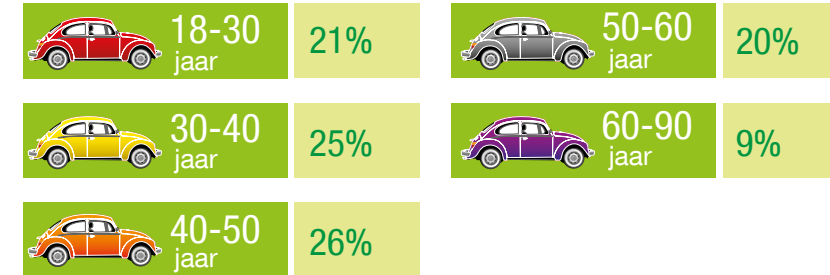
### ONDERZOEKEN



### RIJGESCHIKTHEIDVERKLARINGEN



### LEEFTIJDSCATEGORIE



### GETUIGENIS VAN ANN LEYSSENS, BIVV-VRIJWILLIGER

“Sinds eind 2007 werk ik als vrijwilliger bij het BIVV. Mijn motivering is tweeledig: ik beschouw verkeersveiligheid als een belangrijk onderdeel van de maatschappij en in 2002 werd ik geconfronteerd met het overlijden van mijn oudste broer Dirk (34 jaar) die omkwam in een verkeersongeval. Dit ongeval had een enorme impact op onze familie. Om andere families te behoeden voor zulk leed, wou ik mijn steentje bijdragen door zoveel mogelijk mensen te waarschuwen voor de gevaren op de weg. In onze kindertijd hamerde onze vader erop om altijd onze gordel te dragen en de verkeersregels te respecteren.

De mensen zijn vaak enorm verbaasd wanneer ik hen aantoon met welke kracht hun kind zou gekatapulteerd worden indien het de gordel niet draagt. Op die manier hebben wij toch al veel mensen overtuigd van de noodzaak van de gordeldracht, zelfs bij een lage snelheid. Soms vertel ik aan de mensen dat de pretparkattractie ook niet mag opstarten als niet iedereen beveiligd is, waardoor ze gaan beseffen dat ze dat maar beter in hun auto ook zouden doen... En niet alleen voor zichzelf, maar ook voor de andere passagiers.

Ik vind het tof dat we als vrijwilliger regelmatig een opleiding krijgen, om zo op de hoogte te blijven van bijvoorbeeld wijzigingen in de verkeersreglementering. Koude of natte weersomstandigheden weerhouden mij niet om mee te doen tijdens een nachtelijke sensibiliseringsactie bijvoorbeeld op de parking van de Carré of elders. Heel vaak krijgen we bemoedigende reacties van de discotheekbezoekers waardoor je het slechte weer vergeet.

Zelfs op het werk probeer ik mijn collega's te sensibiliseren door af en toe flyers in onze kantine te leggen of de affiches van de Bob-campagne op te hangen.

Aangezien het merendeel van mijn collega's vrouwen met kinderen zijn, durven sommigen onder hen al eens uitleg vragen over de kinderzitjes.

Ik ben blij om deel uit te maken van het netwerk van de BIVV-vrijwilligers. Door de acties van het BIVV beseft men waarom verkeersveiligheid zo belangrijk is. Ik vind ook dat de laatste jaren meer mensen worden overtuigd van het feit dat die snelheidsbeperkingen en alcoholcontroles geen pestmaatregelen zijn, maar dat een veilig rijgedrag écht wel mensenlevens kan redden! Go for zero!”



## MOBILITEIT EN INFRASTRUCTUUR

### Publieke en private opdrachtgevers

Het BIVV heeft in 2012 meerdere conventies gesloten met het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In het kader van de conventie met het Waals Gewest, maakt de Cel deel uit van de expertenwerkgroep "Infrastructuur" van de Waalse Commissie "Vélo" voor de realisatie van 3 handleidingen met aanbevelingen.

Er werden in 2012 verschillende studies uitgevoerd door de cel, meer bepaald:

- Een studie met betrekking tot de wegen met versmalde centrale rijstrook, in opdracht van het Waals Gewest. Dit type van inrichting werd getest in verschillende Waalse gemeenten. De aanbeveling die voortvloeide uit deze studie was de plaatsing van een nieuw verkeersbord.
- In opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd een observatiestudie uitgevoerd voor de nieuwe verkeersborden B22 en B23. Er werd geanalyseerd wat de impact ervan was op de verkeersveiligheid van alle weggebruikerstypes. Deze borden laten fietsers toe in bepaalde omstandigheden om door het rode licht te rijden.
- Er werd een evaluatie van de fietsstraten opgestart en er werden verkeersveiligheidsinspecties georganiseerd van de oversteekplaatsen voor voetgangers op trambeddingen.

De cel Mobiliteit en Infrastructuur heeft in 2012 verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd op de sites van bedrijven zoals GSK (Waver en Rixensart) en de steengroeve van Lhoist (Marche-en-Famenne).

Er werden talrijke opleidingen georganiseerd. De cel heeft in 2012 met betrekking tot de Geografische Informatiesystemen (GIS) een specifieke expertise ontwikkeld die in de toekomst gebruikt zal worden in verschillende studies van het BIVV.



# #durftevragen



## De heer Dirk Desmet, Algemeen directeur, SPW - Algemene Operationele Directie Wegen en Gebouwen

**@BIVV\_IBSR** Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en de SPW in 2012 concreet?

@Dirk\_SPW Het BIVV heeft in het kader van enkele studies samengewerkt met de DGO 1 (de Algemene Operationele Directie Wegen en Gebouwen) en heeft ook op constructieve wijze bijgedragen aan de activiteiten van de CSWSR (de Waalse Hoge Raad voor de Veiligheid).

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@Dirk\_SPW De samenwerkingsmodaliteiten zullen vastgesteld kunnen worden wanneer die activiteiten van het BIVV nader bepaald zullen zijn, die in het kader van de 6de staatshervorming geregionaliseerd dienen te worden.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@Dirk\_SPW Het is zeer belangrijk dat het BIVV open staat voor de veranderingen die zullen voortvloeien uit de toekomstige taakverdeling tussen de federale en gewestelijke entiteiten.

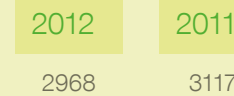
\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

## TECHNISCHE AFDELING



### LABO CAV

de verificatie van de controleapparaten in de keuringsstations

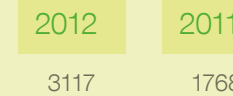


**-5%**



### LABO MEC

- de homologatie, de kalibratie en de periodieke verificatie van de meetinstrumenten gebruikt door de installateurs van tachografen
- controle van de werkplaatsen van de erkende installateurs van tachografen
- controle van de werkplaatsen van de erkende installateurs van snelheidsbegrenzers

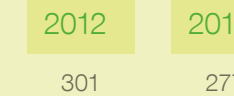


**-4%**



### LABO ALC

de voorafgaande proeven voor modelgoedkeuring van ademanalysetoestellen en de proeven voor de eerste ijk, periodieke ijk en technische controle van de ademanalysetoestellen

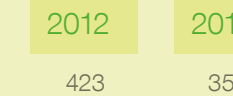


**+8%**



### LABO ATP

de controle van de koelwagens in het kader van het ATP-akkoord

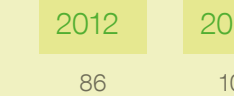


**+15,4%**



### LABO CAS

homologatieproeven en proeven voor de conformiteit van de productie voor motorvalhelmen en schermen



**-17%**

### EVOLUTIE AANTAL DOSSIERS 2012 VERSUS 2011

## STREVEN NAAR EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING

In 2011 werd het kwaliteitslabel ISO 17025 vernieuwd voor het labo MEC en het labo ALC. Bovendien werden er drie nieuwe ophangingstestbanken in dienst genomen door het labo CAV.

Onze labo's werkten ook in 2012 aan serviceverbetering en innovatie:

### Labo CAV:

- De administratieve procedure werd geoptimaliseerd. De beproevingsrapporten en de syntheseslijsten voor de verificaties worden voortaan elektronisch goedgekeurd en verzonden.
- De werkzaamheden werden uitgebreid in het kader van het project "Keuring Op verplaatsing" (KOV). Het labo doet voor het pilootproject de verificatie van de toestellen voor de indienstelling van de inspectielijnen, doet een tussentijdse verificatie van die toestellen na ongeveer zes maanden en geeft input aan de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de evaluatie van dit pilootproject.

### Labo MEC

De administratieve procedure werd verbeterd waardoor de leveringstermijn van de controlerapporten voor erkende installateurs van tachografen gereduceerd werd van 15 naar 2 dagen.

### Labo ALC

In 2012 werden de voorbereidingen getroffen voor het behalen van het kwaliteitslabel voor de chemische ademanalysetoestellen volgens de Franse norm NF X 20-702.

### Labo ATP

Het BIVV startte op 1 maart 2012 een proefperiode van zes maanden voor ATP-controles op regionaal niveau. In de opstartfase van dit project werden de ateliers van Thermo King en Carrier gekozen. De evaluatie van dit proefproject verliep eind 2012 en er werd op basis van de evaluatie beslist om de regionale controles verder te zetten en uit te breiden. Dit project is een aanvulling en betekent niet de vervanging van de mogelijkheid om de controles bij de transporteur uit te voeren.

Klantentevredenheid is van groot belang voor het BIVV. In dit kader heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer op aanvraag van het BIVV beslist om geen rekening meer te houden met een verhoging van de K-waarde (door veroudering van de isolatie) voor laadruimtes van minder dan 12 jaar.

### Labo CAS

In 2012 werden de voorbereidingen getroffen voor het behalen van het kwaliteitslabel ISO 17025 voor de homologatieproeven voor de conformiteit van de productie voor fietshelmen voor volwassenen en kinderen.



# #durftevragen



## De heer Claude Van Rooten, directeur-generaal van het Kenniscentrum Wegenbouw (CRR)

**@BIVV\_IBSR** Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het CRR in 2012 concreet?

@ClaudeCRR Veelvuldige contacten tussen de specialisten van onze twee instellingen om de kennis inzake de veiligheid van de weginfrastructuur te verbeteren (technisch comité van het OCW), voorbereiding van het Belgisch verkeerscongres, werkgroep « Cycling Safety » van OESO-ITF.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@ClaudeCRR Door de bestaande uitwisselingen te onderhouden, met name om nieuwe kansen voor gemeenschappelijke projecten te doen ontstaan waarbij we onze wederzijdse en vaak complementaire expertise kunnen uitbouwen.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@ClaudeCRR Het mooie en recent opgestarte initiatief voortzetten dat het nieuw Belgisch Onderzoekplatform Verkeersveiligheid ontegensprekelijk is; het betreft hier een belangrijk instrument voor de netwerkvorming van de Belgische onderzoekers in dit domein.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

## ROADSAFETY@WORK

Het aanbod van RoadSafety@Work bestaat uit vijf pijlers:

- risicodiagnose;
- workshops en “à la carte”-opleidingen;
- praktijkgerichte sensibiliseringsacties in het kader van bedrijfsevenementen;
- het ter beschikking stellen van een reeks communicatietools;
- verkeersveiligheidsaudits en -inspecties van de infrastructuur op en rond het bedrijfsterrein;

Op die manier biedt RoadSafety@Work een antwoord op de stijgende vraag van de bedrijfs wereld om hun doelstellingen inzake “corporate social responsibility” te vervullen.

In 2012 werd een nieuwe pijler, de risicodiagnose, toegevoegd aan het aanbod van RoadSafety@Work.

Op basis van de risicodiagnose worden aanbevelingen geformuleerd die moeten omgezet worden in prioritaire acties om de verkeersrisico's van het bedrijf te reduceren.

In 2012 werd het aanbod van communicatiemiddelen gevoelig uitgebreid met de steun van onze partner FedEx.



## DE KLANTENPORTFOLIO VAN ROADSAFETY@WORK WERD IN 2012 AANZIENLIJK UITGEBREID

*“Mensen nemen soms risico’s in het verkeer, met de gedachte, mij is nog niets overkomen. Ze zijn zich niet bewust van de eventuele gevolgen. Daarom moeten ze af en toe eens herinnerd worden aan de mogelijke gevaren. De workshops van het BIVV zijn daar ideaal voor!”*

*(Paul Mellaerts, Senoir Project Manager Safety, Bpost)*

*“Het BIVV is door haar kennis en ervaring een ideale partner in het voorkomen van woon-werk en arbeidsongevallen in het verkeer. Vooral de interactiviteit tijdens de opleidingen sprak onze medewerkers erg aan.”*

*(Dany Ilbroux, preventieadviseur M&S, Electrabel GDF Suez)*

*“AXA Harten Troef, het bedrijfsvrijwilligersprogramma van AXA, organiseert al jaren lang kerstmarkten voor het personeel. Voor de laatste editie hebben we beroep gedaan op de BOB-standen van het BIVV. Als verantwoord bedrijf willen wij onze medewerkers namelijk sensibiliseren over hun alcoholgebruik. We hebben de positieve impact van deze aanwezigheid duidelijk gemerkt aan de resultaten van de blaastesten aangezien het overgrote deel van de medewerkers onder het wettelijk minimum zat.”*

*(Luc Vandemoortele, nationaal coördinator AXA Harten Troef, AXA)*

*“Vallen van hoogte, elektrocutie en verkeersongevallen zijn de drie belangrijkste risico’s waaraan de werknemers van SPIE Belgium blootgesteld zijn. Ik vind “Go for Zero “ een dusdanig sterke slogan dat ik die in al mijn presentaties gebruik. Onder andere hiermee wil ik het bewustzijn van onze werknemers op het gebied van veilig werken aanscherpen.”*

*(Johan Dekempe, managing director, SPIE Belgium)*

*“Tijdens de workshop ‘Snelheid’ word je op een erg praktische en interactieve manier gesensibiliseerd. Deze vorming past perfect binnen de veiligheidsfilosofie van FedEx.” (Patrick Stienlet, MD Operations Benelux, FedEx Express)*

*“Er werd ons op een aanschouwelijke en ludieke wijze aangetoond dat drinken en rijden niet samengaan! Alle deelnemers aan deze sessie kwamen tot deze “ontnuchterende” vaststelling.”*

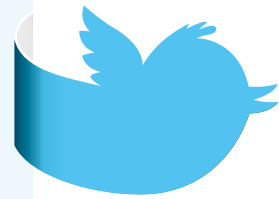
*(Luc Thysens, departementsdirecteur, Wegebo)*

## STREVEN NAAR EEN OPTIMALE DIENSTVERLENING

RoadSafety@Work kreeg in 2012 erkenning voor zijn kwaliteit en professionalisme met het Qfor-label. Tijdens een externe audit werd een klantentevredenheidsonderzoek georganiseerd. De kwaliteit van RoadSafety@Work wordt geapprecieerd door al onze klanten: opleidingen op maat, een uitstekende kennis over verkeersveiligheid en flexibele personeelsleden.



# #durftevragen



## De heer Tom Roelants, administrateur-generaal van Agentschap Wegen en Verkeer

### @BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het Agentschap Wegen en Verkeer in 2012 concreet?

@Wegenenverkeer BIVV neemt deel aan overleg en levert onderzoeksresultaten die ons helpen bij het bepalen van het beleid rond verkeersveiligheid.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@Wegenenverkeer De samenwerking met BIVV verloopt zeer goed. Ze werken actief mee via de verschillende overlegorganen waarin ze vertegenwoordigd zijn.

### @BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@Wegenenverkeer Samen met BIVV willen we werken aan doelstelling 2020. We maken gebruik van hun expertise om onze infrastructuur zo veilig mogelijk te maken.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.



## INTERVIEW GEORGES DE SMET, COMMANDANT BRANDWEERPOST DENDERMONDE - ZONE OOST

Georges De Smet startte in 1976 als vrijwilliger bij de brandweer. Hij doorliep de rangen van brandweerman, over korporaal en onderluitenant naar luitenant. In 2009 werd hij commandant van het brandweerkorps van Dendermonde. “Er is een levensgroot verschil met vroeger en nu. Sinds 2007, toen de nieuwe wet op de civiele veiligheid verscheen, deed een structurele aanpak zijn intrede dankzij het principe van de “Snelste adequate hulp”. Bij een verkeersongeval was het vroeger zaak om zo snel mogelijk het slachtoffer uit het wrak te ontzetten. Vaak met nefaste gevolgen voor het slachtoffer, maar ook voor de hulpverlener. Nu is er een planmatige aanpak waarbij communicatie tussen politie, brandweer en medisch team van primordiaal belang is. Het is een multidisciplinair team, waarbij de vrijwillige brandweerman – ons korps bevat 99% vrijwilligers – optreedt als een professionele hulpverlener. Er worden 7 belangrijke fases overlopen om het slachtoffer zo veilig mogelijk te ontzetten. Vroeger gebruikten wij een breekijzer en kniptangen. Nu beschikken wij over hydraulisch materiaal en wordt prioriteit gegeven aan de traumazorg van het slachtoffer tijdens de ontzetting uit het wrak. In de laatste fase wordt de volledige procedure tijdens een bepaald verkeersongeval geëvalueerd. Nu wordt bovendien ook aandacht gegeven aan de verwerking van traumatische stress bij onze brandweerman. Er werd een FiST-team op poten gezet (Fire Stress Team) waarbij de leden bestaan uit vrijwillige brandweermannen met een extra opleiding inzake traumatische verwerking. Indien bepaalde problemen worden gedetecteerd (de “antennes”) bij een brandweerman naar aanleiding van een zwaar (verkeers-)ongeval, dan wordt voorgesteld om contact op te nemen. De brandweerman kan ook spontaan een gesprek aanvragen om over bepaalde traumatische ervaringen hun hart te luchten. Ikzelf ben van de oudere generatie, ik heb dus nog de tijd meegemaakt waarbij geen nazorg bestond. Vroeger dronken wij na een ongeval samen nog een glas bier in de kantine, we hadden steun aan mekaar babbelen, maar voor sommigen was dit zeker niet voldoende. Zo heb ik een brandweerman zien afhaken als hulpverlener omdat de emotionele impact te zwaar werd. De laatste druppel van de emmer... Het FiST-team is een absolute noodzaak in een brandweerkorps, gelukkig is er meer en meer een officiële erkenning. Je zou denken dat slechts een paar enkelingen er een beroep op doen, maar het project is een enorm succes.”



## E-CALL

Interview met Jean François Gaillet, directeur van het Centrum voor Proeven, Vorming en Advies

### WAT IS ECALL?

“Bij een ongeluk wordt eCall manueel of automatisch geactiveerd in de auto. Dit bestaande systeem belt onmiddellijk naar het noodnummer 112 en stuurt allerlei nuttige data zoals de locatie van het voertuig naar de alarmcentrale door.”

### WAT IS DE ACTUELE STATUS VAN DIT PROJECT OP EUROPEES NIVEAU?

“De Europese Commissie gaf een nieuwe impuls aan de invoering van eCall met de opstart van het project Harmonised eCall European Pilot, kortweg HeERO. Sinds januari 2011 wordt het HeERO-consortium gevormd door negen Europese lidstaten waar pilootprojecten doorgaan ter voorbereiding van de invoering van eCall in alle nieuwe voertuigmodellen in de Europese Unie vanaf 2015. Een tweede fase van HeERO – HeERO 2- zal starten op 1 januari 2013 en zal twee jaar duren. Zes nieuwe lidstaten, waaronder België, komen er nu bij. Het project zal dienen als basis voor de infrastructuur die ‘live’ moet gaan in 2015. België wil de nodige infrastructuur opzetten en uittesten om het Pan-Europees eCall-systeem te ondersteunen. Daarenboven wil het Belgisch consortium ook eCall voor vrachtwagens en motors testen.”

### WAT IS DE ROL VAN HET BIVV IN HET ECALL-PROJECT?

“Het BIVV heeft verschillende rollen binnen het Belgisch consortium:

- het ondersteunen van de technische taken;
- het organiseren van een sensibiliseringscampagne rond de eCall-oplossing;
- het behalen van de certificatie en de technische keuring van eCall.

De andere leden van de Belgisch consortium zijn de federale politie, de FOD Binnenlandse zaken, de FOD Volksgezondheid, de FOD Mobiliteit en Vervoer, het agentschap Astrid en een aantal private partners. Het consortium wordt door de associatie ITS.be gecoördineerd.”

### HOE WERKT ECALL?

“Het eCall-systeem kan manueel of automatisch geactiveerd worden. In automatische modus, is het is noodzakelijk dat één van de airbags opengaat terwijl de motor draait. Het systeem activeert de sim-kaart en zendt een bericht uit naar de noodcentrale via het alarmnummer 112. De noodcentrale ontvangt in ieder geval reeds een minimum aan gegevens rechtstreeks van het systeem, namelijk de locatie van het ongeval (dankzij het gps-signaal) en het voertuig (via het voertuig-identificatienummer). In functie van deze data zal de noodcentrale de gepaste middelen inzetten om de situatie zo adequaat mogelijk het hoofd te bieden.”

### HOEVEEL KOST HET?

“Volgens de Europese Commissie worden de jaarlijkse kosten om het systeem in te voeren op 4,5 miljard euro geschat voor de hele Europese Unie, en dit voor de installatie van het toestel in het voertuig, de modernisering van de noodcentrales en de vernieuwing van de mobiele telefonienetwerken. Maar de schattingen van de Europese Commissie geven een gunstige kostenbatenvoerhouding aan: een besparing van meer dan 26 miljard euro per jaar op de kosten van ongevallen en files. Een belangrijke punt is de extra kost voor de betrokken overheden. Niet alleen de infrastructurele aanpassingen, maar ook de nood voor een centrale die de “valse” of onnodige oproepen kan filteren. Er wordt geschat dat er zo’n 150.000 per jaar zullen zijn voor België.”

### WELKE IMPACT OP DE VERKEERSVEILIGHEID?

“Volgens de Europese Commissie kan eCall tot 2500 levens per jaar redden in de Europese Unie en de ernst van de verwondingen in 15% van de ongevallen aanzienlijk verminderen. De hulpdiensten zouden immers veel sneller op de plaats van het ongeval aankomen.”

## INLEIDING

Onze missie “Go for Zero” kan enkel bereikt worden dankzij gedragsverandering van alle weggebruikers. Onze uiteindelijke doelstelling in communicatie is dan ook te werken aan gedragsverandering.

De campagnes van het BIVV:

- moeten geënt zijn op de gedragingen die een **directe link** hebben met verkeersongevallen en op de doelgroepen die gekenmerkt worden door een oververtegenwoordiging in ernstige ongevallen;
- creëren van een **maatschappelijk draagvlak** voor het geïntegreerd aanpakken van de directe oorzaken van ernstige ongevallen mag daarbij niet uit het oog verloren worden;
- aangezien de deelname aan het verkeer een bij uitstek “sociaal” gebeuren is, is het ook belangrijk voor het BIVV om naast de campagnes ook aandacht te besteden aan de **kennis** van de regels en het belang van de naleving ervan, **respect** voor de andere weggebruikers en voor de **actuele gedragstendenzen** in het verkeer.





## CAMPAGNES 24+

### JANUARI

Bob-eindejaarscampagne



Naar schatting bij 25% van alle dodelijke verkeersongevallen in Europa speelt alcohol een rol. Omgerekend voor België betekent dit dat in 2012 meer dan 200 personen te betreuren waren omwille van alcoholgerelateerde ongevallen. Het accent van deze campagne is gericht op de voordelen van het Bob-zijn, vandaar de slogan: “Nog een reden om Bob te zijn”. De campagne werd zoals altijd versterkt door de alcoholcontroles van de politie en mede mogelijk gemaakt met de steun van Assuralia en de Belgische Brouwers.

In de humoristische tv-spotjes wordt de spot gedreven met herkenbare situaties. Zo is er de automobilist die via een drassig plattelandswegeltje omrijdt met als doel een alcoholcontrole te vermijden maar met alle gevolgen vandien. In een

andere situatie zie je de stuntelige poging van een man en een vrouw die van autozetel wisselen omdat er een alcoholcontrole in de nabijheid ligt.

In de Bob-mailing worden bedrijven aangesproken met betrekking tot de preventie van verkeersrisico's tijdens eindejaarsrecepties of bedrijfsborrels. Voor de sensibilisering van werknemers tijdens deze gelegenheden stelt het BIVV leuke Bob-items ter beschikking zoals Bob-ademtesters, Bob-USB sticks, Bob-ijskrabbers en dé Bob-sleutelhanger.

De vrijwilligers zijn present op Kerstmarkten met een stand waar de bezoekers interactief betrokken worden inzake de problematiek “rijden onder invloed van alcohol”.

### FEBRUARI

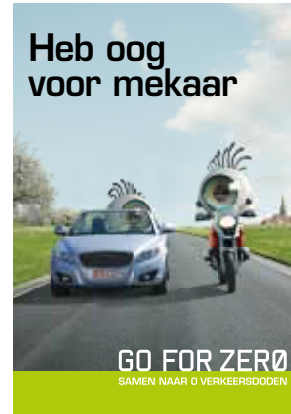
Go for Zero-campagne

Een jaar geleden, begin 2011 lanceerde het BIVV de “Go for Zero”-doelstelling. In 2012 bestond de campagne uit twee delen. Het eerste deel startte door middel van affiches langs de weg. Er zijn 4 verschillende versies waarbij telkens één van de grote problematieken van de verkeersveiligheid wordt aangekaart: snelheid, rijden onder invloed van alcohol, gordeldracht en bellen tijdens het rijden. De doelstelling van de campagne wordt telkens onderaan de affiche herhaald: “go for zero”, samen streven naar nul verkeersdoden. Het tweede deel startte in maart met een tekenwedstrijd.



## APRIL

sneldscampagne - motorrijderscampagne



Als we de doelstelling willen halen die door de Europese Commissie werd vooropgesteld - een vermindering met 50% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tegen 2020 - is het absoluut noodzakelijk om de gemiddelde snelheid op de wegen te doen dalen, daarom liep in april 2012 een affichecampagne rond snelheid.

In het voorjaar lanceerde het BIVV, in samenwerking met de Motorcycle Council, de motorrijderscampagne: "Heb oog voor mekaar". Om de meest frequente en gevaarlijke verkeerssituaties te illustreren, werden zes filmpjes online geplaatst waarin de motorrijder telkens net aan een ongeval ontsnapt. Concreet worden

alle weggebruikerstypes aangespoord om hun aandacht ten aanzien van motorrijders te verdubbelen. Aan de andere kant wil de campagne de bewustwording bij motorrijders vergroten dat zij niet steeds gezien worden door andere weggebruikers. De filmpjes werden meer dan 60.000 keer bekeken (status: 31/12/2012).

Onze vrijwilligers waren aanwezig voor sensibiliseringsacties tijdens een aantal motorbijeenkomsten en in de tankstations van Total.

Deze campagne kreeg extra aandacht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de steun van van Mobiel Brussel.

## JUNI

Bob-zomercampagne



Barbecues, tuinfeestjes, terrasjes, festivals... Genoeg ingrediënten om eens goed te feesten en de drank rijkelijk te laten vloeien. Reden genoeg dus om ook in de zomer Bob te zijn of er één te kiezen. Uit de ongevallenstatistieken blijkt immers dat Bob ook bij zomerse temperaturen levensnoodzakelijk is.

Bob was zichtbaar op de affiches langs de autosnelwegen maar ook op allerlei festivals waar mensen naartoe komen met de wagen (Woosha, Benenwerk Brugge, Maanrock, Suikerrock, enz).

Op sommige locaties werd de unieke "Bob-display" ingeschakeld. Dit instrument berekent hoe lang een persoon gemiddeld moet wachten na alcoholgebruik alvorens op een wettelijke en veilige wijze terug te kunnen rijden.



@vrtderedactie

Bob gaat de zomer in als "vip op de BBQ": Het BIVV roept ook in de zomer op om Bob achter het stuur te plaatsen ...

@sofie\_vandamme

Vanavond in Cijfers Liegen Niet met @Francesca\_VT: Rijden onder invloed van alcohol - Bob Om 22u30

@BenoitGodart

Het #IBSR lanceert de zomer-bob-campagne. Sensibilisering + strengere controles van 4/6 tot 1/9 = de cocktail van deze zomer

@BenoitGodart

#Bob doet zijn intrede in de #Larousse 2013 ! Bobette ook (en zij heeft zelfs meer werk :-))



## JULI-AUGUSTUS

cross border

Vanaf 30 juni 2012 wordt de boete voor een in Frankrijk begane verkeersover-  
tredding door een bestuurder van een in België ingeschreven voertuig door de  
Franse overheid direct van de overtreder gevorderd. Omgekeerd zal de boete  
voor een in België begane overtreding door een bestuurder van een in Frankrijk  
ingeschreven voertuig direct door de Belgische overheid van de overtreder wor-  
den gevorderd. Het BIVV stond in voor de bekendmakingscampagne van deze  
nieuwe maatregel tijdens de zomermaanden.

## AUGUSTUS-SEPTEMBER

snelheidscampagne



In samenwerking met Flair werd een speeddate georganiseerd. De dames die  
zich hiervoor hadden opgegeven, maakten een rit met de man van hun keuze,  
in werkelijkheid een acteur. De bedoeling was om de reacties van deze dames  
te observeren terwijl hun date (berekende) risico's nam achter het stuur. Achteraf  
lieten heel wat dames het niet na om het rijgedrag van hun bestuurder sterk af  
te keuren voor het oog van de camera. De filmpjes plaatsten we online op ons  
YouTube-kanaal.



@goforzero

Maakt snel rijden je echt sympathiek, stoer of sexy? Go for Zero nam de proef op som. Ontdek de speeddate!

@xanderycke

Ellen 31 jaar: "Te snel rijden is een afknapper." Xander 24 jaar:  
"Ik was een uur te laat voor onze eerste date en ze was kwaad!"

De citaten die we terugvinden op de affiches zijn dan ook echte reacties van  
de speeddate-kandidates. Ook op de radio passeerden de citaten van de Flair-  
lezeressen de revue. Drie ludieke spotjes, maar ook met een ferme boodschap:  
snel rijden is niet sexy, aangenaam of stoer. Het is levensgevaarlijk.

Deze campagne werd gevoerd omdat uit BIVV-onderzoek blijkt dat er vooral bij  
relatief jonge mannelijke bestuurders te weinig sociale afkeuring van overdreven  
of onaangepaste snelheid is.

## OKTOBER

gordelcampagne



Uit een onderzoek van het BIVV begin 2012 bleek dat 1 op de 2 kinderen niet correct wordt vastgeklikt in de wagen. Erger nog, 1 op de 10 kinderen wordt helemaal niet vastgeklikt. Het BIVV organiseerde, op basis van deze onrustwekkende vaststellingen, een campagne waarin de focus werd gelegd op de sensibilisering van ouders rond het correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen. De nadruk lag op het belang van het correct vastklikken van kinderen in de wagen door middel van concrete instructies.

De campagne werd onder meer ondersteund door affiches met de slogan "1 kind op 2 is FOUT vastgeklikt. En het jouwe?". De bedoeling was dat iedereen zich ging afvragen of de manier waarop hun kinderen vastgeklikt worden in de wagen correct gebeurt.

Het BIVV plaatste drie filmpjes met duidelijke instructies voor de correcte hantering van elk type kinderbeveiligingssysteem op [www.goforzero.be](http://www.goforzero.be) (meer dan 120.000 views op 31/12/2012). De BIVV-brochure "Kinderen klikvast in de auto" met handige instructies en weetjes kon men gratis downloaden.

Er verscheen een publieportage in "De Bond" (Gezinsbond) en Libelle. De redactrices van Libelle deden zelf de test: klikken ze hun kinderen correct vast in hun kinderzitje? Ze werden daarbij bijgestaan door een expert van het BIVV.

Tenslotte engageerden de restaurants van Quick zich door de verdeling van een informatieve kaart aan gezinnen met jonge kinderen. Deze kaart was ook verkrijgbaar in een vijftiental binnenspeeltuinen.

## NOVEMBER

Bob-eindejaarscampagne 2012-2013



Steeds meer personen vieren feest bij familie of vrienden thuis. Bob is een goed ingeburgerd principe tijdens het uitgangsleven van jongeren, maar we wilden met deze campagne Bob verder introduceren bij de thuisvierders, waarbij de nadruk lag op personen van middelbare leeftijd. Deze leeftijdscategorie onderschat systematisch hun alcoholgebruik en overschat hun rijcapaciteiten. Ter gelegenheid van de Bob-eindejaarscampagne werd een persconferentie georganiseerd en onze vrijwilligers waren actief op kerstmarkten.



@belgiumbe

3 extra kussen voor Bob [http://www.belgium.be/nl/nieuws/jaarlijks/news\\_bob\\_winter.jsp](http://www.belgium.be/nl/nieuws/jaarlijks/news_bob_winter.jsp) ... Retweeted by Elio Di Rupo

@pieterfra

Nieuwjaarsreceptie gedaan op 1 cava, 2 cola's en 10 spa's! #goforzero en ook wel

@Tomkey78

Morgen in Knack een reportage over de BOB campagne, want nog steeds 4 verkeersdoden/week door alcohol

@hautekiet

"Als iemand een pintje teveel gedronken heeft en nog rijdt, vinden we dat normaal. Maar als iemand 30km/u rijdt niet" @miguelvertriest

@krisrackham

Ja hoor, er hing een BOB-sleutelhanger aan het sleuteltje van de handboeien in de slotscene van #TheSpiral.

@JDeMeulemeester

Telkens ik met de auto ben en een glas drink hoor ik @sofie\_vandamme vragen "is er een Bob of is het Kidibul?" en dat werkt.

@SvenOrnelis

O ja, doe jezelf een lol, en de rest vd chauffeurs ook, en Bob, logeer of taxi er geweldig op los deze nacht #dontdrinkand-drive RT mag :-)

@sofie\_vandamme

Leuke reportage in de Flair van deze week: "Zo gevaarlijk is zat rijden"



## NOVEMBER

staat van het voertuig

**Alles onder controle?  
Dan loopt alles gesmeerd!**



Kijk voor uw veiligheid de volledige checklist na op  
[www.alleslooptgesmeerd.be](http://www.alleslooptgesmeerd.be)



@sofie\_vandamme

staat op met Steven&Roos om  
7u30 #stubru #goforzero #al-  
leslooptgesmeerd

Met de winter in aantocht lanceerden het BIVV en FEDERAUTO, met de steun van GOCA, een actie om de aandacht van de automobilisten te vestigen op het belang van de onderdelen van hun voertuig die de basis vormen van de actieve veiligheid van een voertuig.

De actie "Alles onder controle? Dan loopt alles gesmeerd!" is gebaseerd op 5 essentiële elementen:

- de remmen,
- de banden,
- de schokdempers,
- de ruitenwissers.

## #durftevragen



**De heer Eric Prémat, adviseur verkeersveiligheid van de Waalse minister voor Openbare Werken, Carlo Di Antonio**

**@BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het kabinet in 2012 concreet?**

@ericpreat Het gaat er vooral om dat we onze sensibiliseringscampagnes coördineren en onze ervaringen uitwisselen.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?**

@ericpreat Het BIVV zou zowel met logistieke als menselijke middelen kunnen investeren in de sensibiliseringsacties die in 2013 in Wallonië georganiseerd zullen worden.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?**

@ericpreat Van de media echte bondgenoten maken zodat ze op een meer pedagogisch verantwoorde en responsabiliserende manier gaan berichten over hoe men zich dient te gedragen inzake verkeersveiligheid.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.

# LANCERING GO FOF ZERO-TEKENWEDSTRIJD



Het BIVV organiseerde in het voorjaar een grote tekenwedstrijd in samenwerking met bpost. De lancering werd naar aanleiding van de eerste verjaardag van het nieuwe handelsmerk van de BIVV-campagnes, "Go for Zero", georganiseerd om het positieve elan ervan te versterken in 2012. Aan de deelnemers werd gevraagd om een tekening te maken van de ideale, verkeersveilige weg. Meer dan 1.000 deelnemers van alle leeftijden spraken hun artistiek talent aan.



De aftrap van de tekenwedstrijd werd door de staatssecretaris voor Mobiliteit, Melchior Wathelet, en de cartoonisten Kroll en Marec gegeven. De essentie van de wedstrijd: stilstaan bij het belang van verkeersveiligheid!



Er werd een online tekentool ter beschikking gesteld voor het indienen van een creatie via onze site. Natuurlijk was het ook mogelijk om met kleurpotloden, stiften of verfborstels aan de slag te gaan. De papieren creaties werden in de urnes van de Dreamland-winkels gedeponeerd. Onze vrijwilligers waren ook ter plaatse in de Dreamland-winkels.



De winnaars van de tekenwedstrijd werden in het najaar bekend gemaakt. Een jury selecteerde 5 tekeningen die in 2013 het gezicht vormen van een gelimiteerde reeks postzegels met "Glow in the Dark"-inkt die in het donker reflecteert.



Eind november werd een tram van de Brusselse vervoersmaatschappij bestickerd met de winnende tekeningen op een erg originele en kleurrijke manier.

## #durftevragen



**De heer Jean-Claude Moureau, directeur-generaal Brussel Mobiliteit**

**@BIVV\_IBSR Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en Brussel Mobiliteit in 2012 concreet?**

@BXLmobilite Dan denk ik vooral aan de communicatiecampagne "Maak plaats voor fietsers" maar ook aan de analyse van de ongevallenstatistieken of aan de adviezen over onze weginrichtingen.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?**

@BXLmobilite Bijvoorbeeld door aan ons partnerschap nog een inspecterende en adviserende opdracht toe te voegen met betrekking tot de voetgangersoversteekplaatsen over tramwegen, een zeer belangrijk dossier in Brussel.

**@BIVV\_IBSR Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?**

@BXLmobilite De kwaliteit en de beschikbaarheid verbeteren van de ongevallenstatistieken, die toch de basis vormen voor politieke beslissingen en projecten rond weginrichting.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.



## KINDEREN IN HET VERKEER

### Vervoer van kinderen in de auto

In 2012 hebben we een partnership met Carrefour opgestart. Het personeel kreeg een opleiding zodat zij tijdens het verkoopgesprek de juiste aanwijzingen met betrekking tot het gebruik van het kinderzitje kunnen overbrengen. Voorts was het BIVV aanwezig met een informatieve stand over het belang van de gordel tijdens de Babyboom-beurs voor jonge en toekomstige ouders.

Het BIVV is één van de partners in het project “Reuzenhuis” van De Gezinsbond. Het “Reuzenhuis” trekt rond naar verschillende locaties in Vlaanderen. De Gezinsbond bouwde een woning waarin alle voorwerpen 3 keer uitvergroot zijn. Het BIVV was aanwezig met een informatieve stand en aan de woning zelf stond een reuzenautostoel met een reuzenverhogingskussen

We brachten onze tuimelwagen en onze snelheidsbalans naar Pennenzakkenrock waar we kinderen tussen 8 en 14 jaar sensibiliseerden betreffende het belang van de gordeldracht in de wagen.



@LibelleBelgie

Wist jij dat één op de tien kinderen geen gordel draagt in de wagen <http://ow.ly/e917Z?> Hoe zit dat bij jou? #goforzero

@BenoitGodart

Reclamefolder van #Carrefour: het #IBSR geeft advies aan ouders die een kinderzitje willen kopen (blz. 2 en 3)...

### Kinderen te voet

In samenwerking met “Les Scouts” ontwikkelde het BIVV twee folders waarin op maat van jongeren uitgelegd wordt hoe je je te voet in groep moet verplaatsen: een folder voor de kinderen en jongeren zelf en een andere folder voor de leiding van de jeugdbewegingen.

“Actie Boekentas”: In opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stond het BIVV in voor het ontwikkelen van 15 verkeersveilige spelletjes voor kinderen van de lagere school.

“Voetgangersbrevet”: In opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden de voorbereidingen getroffen voor de opstart van een pilootproject in 2013 voor kinderen van de lagere school.

### Overkoepelend

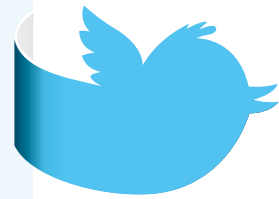
Het BIVV staat in voor de redactie van de verkeersveilige artikels in de tijdschriften Zonnekind, Zonneland, Zonnestraat (Uitgeverij Averbode).

Het jeugdjournaal van VRT, Karrewiet, zendt tweewekelijks een verkeersquiz uit. Op die manier kunnen we jonge kinderen tussen 8 tot 12 jaar ook buiten de school sensibiliseren rond verkeersveiligheid.

In 2012 werd een kennismaking op poten gezet met de provinciale cellen “Educatie en preventie” van de federale politie. Het BIVV stelde de inhoud van een pedagogisch koffertje samen voor deze cellen.

Dagelijks staan onze medewerkers paraat voor het verzorgen van gepersonaliseerde antwoorden op vragen om inlichtingen of ondersteuning met betrekking tot de thema's vervoer per auto, verkeersopvoeding, verkeersveiligheid onderweg naar school.

# #durftevragen



## De heer Eddy Klynen, coördinator Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

**@BIVV\_IBSR** Wat betekende de samenwerking tussen het BIVV en het VSV in 2012 concreet?

@Eddy\_VSV Samenwerking voor het Vlaams Congres Verkeersveiligheid, het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en de Federale Commissie Verkeersveiligheid.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan, volgens u, de samenwerking in de toekomst nog versterkt worden?

@Eddy\_VSV Constructieve afspraken maken in verband met de regionalisering, zodat er geen hiaten ontstaan.

**@BIVV\_IBSR** Hoe kan het BIVV nog verder bijdragen aan de doelstelling 2020\*?

@Eddy\_VSV Volledige, actuele en betrouwbare ongevalstatistieken maken om de evolutie op de voet te kunnen volgen.

\* Voor 2020 mikt België op een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2010.



## Kinderen op de fiets

**Gordel voor Scholen:** Het BIVV was één van de ondersteunende partners. We verzorgden de inhoud van de lesbrief en er werden 6.000 fietscontrolekaarten verdeeld. De Gordel voor Scholen is een organisatie van Bloso, de Stichting Vlaamse Schoolsport en de provinciale sportdienst Vlaams-Brabant.

**Meester op de fiets:** Met dit project kan een Vlaamse school een fietsmeester uitnodigen, die in aanwezigheid van de leerkracht praktische fietseducatie geeft aan de leerlingen. Het doel is vooral om de fietsvaardigheid van de kinderen te vergroten. Jaarlijks gaan de fietsmeesters in ongeveer 400 scholen langs: dit betekent dat bijna 40.000 leerlingen met een fietsmeester oefenen om fietsbehendiger te worden. Dit project is een samenwerking tussen het BIVV, de Stichting Vlaamse Schoolsport en Mobiel 21 vzw. In 2012 werd het project uitgebreid van 5 naar 8 fietsmeesters.

**Brevet du cycliste:** De samenwerking met Pro Vélo rond Brevet du cycliste loopt sinds 2001 in Wallonië. De bedoeling is om kinderen aan te leren zich op de meest veilige manier te verplaatsen met de fiets. In 2012 werden ongeveer 7.600 kinderen van het 5de en het 6de jaar van de lagere school bij dit project betrokken. Het BIVV heeft dit project mee ontwikkeld en staat in voor het creëren van educatief materiaal rond het thema fietsen.



## JONGEREN

“Ik had nooit gedacht dat het mij zou overkomen.”, horen we vaak van jonge verkeersslachtoffers. Wanneer de media op maandagochtend de balans opmaken van de weekendongevallen, blijkt nochtans heel vaak dat het grootste deel van de slachtoffers jongeren zijn.

Naar aanleiding van de festivalzomer organiseerde het BIVV een wedstrijd om te sensibiliseren inzake weekendongevallen bij jonge automobilisten en hun passagiers.



## DRIVE JOSHUA

In Wallonië werd de wedstrijd “Drive Joshua” gelanceerd op de radiozender “Pure FM”. Via Pure FM en via affiches in hogescholen, universiteiten en jeugdhuizen werd een oproep gelanceerd om een videofragment op de Facebook-pagina “Drive Joshua” te plaatsen. In die video moeten jonge automobilisten het publiek kunnen overtuigen dat ze de meest veilige chauffeur zijn en het verdienen om hun idool Joshua (een bekende zanggroep in Wallonië) te vervoeren naar drie festivals (Couleur Café, les Ardentes et Francofolies). De video’s met het meest aantal voorkeurstemmen van het publiek werden geselecteerd. Daarna was er een praktische proef en een grote finale live op “Pure FM” waar de ideale chauffeur werd geselecteerd.

## FESTIVALHERO

In samenwerking met Studio Brussel werd een nieuwe jongerencampagne naar aanleiding van de festivalzomer gelanceerd. Vanaf 11 juni gingen we wekelijks en dit gedurende zes weken op zoek naar een Festivalhero. Deze persoon engageerde zich om zijn vrienden veilig naar en van een festival te brengen door de ondertekening van het Go for Zero-charter op de inschrijvingspagina van de wedstrijdwebsite. Als beloning voor dit engagement ontving hij festivaltickets, een voorbehouden parkeerplaats, drank- en eetbonnetjes, een T-shirt en een volgetankte wagen. Er werden Festivalhero’s gezocht voor Rock Zottegem, WOOSHA!, Boomtown, Suikerrock, Lokerse Feesten en Extrema. De eigenlijke actie startte op maandag 2 juli en liep af op 10 augustus. De maandag na het festival in kwestie, werd telkens een filmpje online gezet met de belevenissen van de Festivalhero en zijn/haar vrienden.



## FOTOKIOSK

De fotokiosk stond in 2012 op het terrein van 63 discotheken en 13 festivals, verspreid in België. Naar schatting werden meer dan 17.000 jongeren in 2012 bereikt.

De fotokiosk speelt in op 4 thema’s:

- Rijden onder invloed van alcohol
- rijden onder invloed van drugs;
- vermoeidheid;
- overdreven of onaangepaste snelheid.

## LABEL QUALITY NIGHTS

Sinds 2012 is het BIVV ondersteunende partner van dit kwaliteitslabel voor de feestlocaties ontwikkeld door Modus Vivendi vzw in Wallonië en door VAD vzw (Vereniging voor Alcohol en andere Drugproblemen) in Vlaanderen. Er zijn drie verplichte elementen in de voorwaarden inzake de pijler verkeersveiligheid voor het Label Quality Nights:

- communicatie rond alternatieven inzake vervoer naar huis;
- het aanbieden van (wegwerp) alcoholtests;
- sensibilisering in en rondom het etablissement.

De pijler verkeersveiligheid is een verplicht criterium in Vlaanderen en een facultatief criterium bij het Label Quality Nights in Wallonië en Brussel.



## OFF TRACK CD

Tijdens de maand november werden in België 15.000 exemplaren van de cd met sensibiliseringsboodschap verdeeld op de parkings van discotheken en feestzalen.

Het eerste nummer van de cd “Off Track” wordt na 20 seconden onderbroken door een sensibiliseringsboodschap, gericht tot de chauffeur en de inzittenden van de wagen. Daarenboven werd een persoonlijke boodschap ingesproken met de medewerking van de Belgische dj’s Alex Torn en Dave Lambert. Deze boodschap is te horen aan het einde van het nummer. Talrijke grote discotheken in Vlaanderen, Wallonië en Brussel werkten mee aan de actie. Muziek is volgens het BIVV een adequaat middel om de jongeren te bereiken: de juiste boodschap zonder moraliserend over te komen. Met deze actie wil het BIVV jongeren sensibiliseren met betrekking tot de grote killers in het verkeer op het moment dat ze geneigd zullen zijn om als automobilist of passagier risico’s te nemen. Dit project werd gerealiseerd met de steun van de Nationale Loterij en SABAM.

## STUDIO

In het voorjaar werd de vernieuwde webshop voorgesteld (webshop.bivv.be). Op deze site kan men online bestellingen plaatsen voor de aankoop of aanvraag van materiaal of publicaties. Daarenboven is het voor iedereen mogelijk om een grote selectie publicaties gratis te downloaden. Tijdens de zomer zag de vernieuwde bedrijfssite (bivv.be) het levenslicht op het wereldwijde web. De site beschikt over een consistente stijl en structuur waarbij gestreefd wordt naar een optimaal gebruiksgemak voor de verschillende doelgroepen van het BIVV. We beschouwen het als een absolute noodzaak om onze site voor iedereen toegankelijk te maken.

Daarnaast gaat veel aandacht naar de online conversatie. Het BIVV is immers een "conversation company" in hart en nieren. Facebook, Twitter, LinkedIn... Wat startte als een hype, groeide uit tot een vaste waarde in onze organisatie. Op deze manier streven we naar een 360°-aanpak in onze communicatie. De publicatie van een persbericht, de aankondiging van een nieuwe campagne, interessante topics,... Kortom: alles wat leeft binnen het BIVV, wordt "gedeeld" via onze sociale mediakanalen. Het creëert daarenboven een voedingsbodemp voor nieuwe ideeën, visies en inspiratie.

Daarnaast verzorgde de Studio de lay-out van (ver)nieuwde brochures, publicaties, het jaarverslag, etc



# 10.194

## ONDERTEKENAARS

### GO FOR ZERO CHARTER

# BEDANKT!



## HET BIVV IN DE PERS

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat de maatschappelijke opinie beweegt en bijgevolg vaak door de media wordt opgepikt. De persverantwoordelijken van het BIVV worden dagelijks gecontacteerd voor informatie en standpunten door journalisten van regionale, nationale en internationale geschreven en gesproken pers. Naast de nationale campagnes, genereerde het BIVV ook publiciteit met eigen studies en onderzoeken. De woordvoerders gebruiken het Twitter-kanaal aanvullend om nieuws te verspreiden en voor interactie met journalisten en het grote publiek.

“Kijk Uit!”, een coproductie van het BIVV en de federale politie is één van de oudste programma’s van de VRT en wordt elke zaterdag uitgezonden. In 2012 werden 40 unieke afleveringen uitgezonden. Het BIVV is verantwoordelijk voor twee Franstalige tv-uitzendingen: “Contacts” op RTBF in samenwerking met de federale politie en “Go for Zero” op RTL/TVI. In 2012 werden 40 nieuwe afleveringen van Contacts uitgezonden. Go for Zero is nieuw en werd uitgezonden vanaf mei en bevatte 23 unieke afleveringen.

Een selectie van de media-hoogtepunten in 2012:

### DEBAT “DE ZEVENDE DAG” OP EÉN

De gedelegeerd bestuurder van het BIVV én voorzitter van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Karin Genoe, ging in debat tijdens De Zevende Dag van 18 november met de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, senator Freya Piryns en Vlaams volksvertegenwoordiger Peter Reekmans. De aanleiding was de stijging van het aantal verkeersslachtoffers sinds 12 jaar. Op 18 november was het trouwens wereldwijd de dag voor de herkenning van verkeersslachtoffers.



@KarinGenoe

Op deze World Day of Remembrance for Road Traffic Victims komen de verkeersongevallen straks ook aan bod in #7dag #goforzero #bivv

### VRAAGGESPREK “TERZAKE” OP CANVAS

Je hoort het de laatste tijd vaker: fietsers of voetgangers die in een ongeval betrokken raken omdat ze muziek aan het beluisteren zijn door een hoofdtelefoon of oortjes. Wat moet hieraan gebeuren? Een Terzake-redacteur trok de straat op en in de studio wordt de Nederlandstalige woordvoester van het BIVV, Sofie Van Damme, bevraagd inzake dit fenomeen.



@terzaketv

China kiest! Of toch het volkscongres. Reportage van onze man in China in #terzaketv en ook @sofie\_vandamme over levensgevaarlijke oortjes




**- Het was toch niet echt zoals ik het me had voorgesteld. Ik wou altijd al eens besprongen worden door 20 rugbyspelers...**

### CAMPAGNE “1 KIND OP 2 IS FOUT VASTGEKLIKT. EN HET JOUWE?”

Uit een observatiestudie van het BIVV, gepubliceerd in 2012, is gebleken dat één op de twee kinderen niet correct wordt vastgeklikt en dat één op de tien kinderen zelf helemaal niet wordt vastgeklikt. Onze Nederlandstalige woordvoester, Sofie Van Damme, zorgde voor een waaier aan media-aandacht in de geschreven en gesproken pers waarbij bloed, zweet en tranen niet gevreesd werden. Zo fungeerde zij als actrice in het reclamespotje in de reeks “Hoera Reclame” van VIER waarbij ze de belangrijkste boodschap van deze campagne gratis mocht verkondigen, in ruil voor een paar blauwe plekken en builen... Haar val voor de verkeersveiligheid werd zelfs opgemerkt door de huiscartoonist van de krant “De Standaard”. In het Eén-programma “Volt” ging Tatyana Beloy het gordelgedrag observeren in de nabijheid van een kindercrèche. De resultaten van de BIVV-studie werden nadien toegelicht door Sofie Van Damme. Ook in het populaire radioprogramma “De Madammen” werd een uitgebreid interview besteed aan het vastklikken van kinderen in de wagen.

 [@goforzero](#)  
You go gir! RT [@sofie\\_vandamme](#) Reclamespotje opgenomen. Het kostte me zweet, tranen en...bloed! Vanaf 17 september op antenne #bivv


 [@sofie\\_vandamme](#)  
De cartoonist van [@destandaard](#) heeft blijkbaar mijn tweets in de gaten gehouden #hoerareclame @opVIER

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Tatyana Beloy gaat op stap met het #bivv en observeert kinderen vervoerd in een kinderzitje. Vanavond in #volttv.

[@sofie\\_vandamme](#)  
Herbeluister het interview over kinderzitjes bij “De Madammen” op #radio 2: <http://bit.ly/SST5pC> #goforzero

### DEBAT “VOLT” OP EÉN

Volt ging undercover en merkte talloze autobestuurders op die tijdens het rijden aan het bellen waren zonder handenvrije kit. Sofie Van Damme en Werner Van Cant (federale politie) gingen in debat en werden bevraagd inzake de sensibiliseringscampagnes, het gevaar van dit fenomeen en de handhaving.

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Bellen achter het stuur is gevaarlijk: vanavond in #volttv #bivv <http://j.mp/99P1FU>

[@\\_catherine](#)  
Zitten jullie nu allemaal te tweeten in de file? Wat met #goforzero ? Voorzichtig sjoekes!

[@aaiBoek](#)  
Daarnet achter het stuur maar wijselijk niet getwitterd: “Ah, [@sofie\\_vandamme](#) op de radio” #delayedtweet

### INTERVIEW “DE OCHTEND” OP RADIO 1

Op 13 augustus was Karin Genoe de zomergast tijdens het Radio 1-programma “De Ochtend”. Tijdens dit gesprek kreeg ze de gelegenheid om haar missie als gedelegeerd bestuurder van het BIVV toe te lichten en de realisaties die zij heeft bewerkstelligd. Daarnaast werd ze aan de tand gevoeld inzake de communicatiecampagnes en de nakende regionalisering. Het werd een pittig gesprek!

 [@sofie\\_vandamme](#)  
“Gedragwijziging is noodzakelijk om aantal verkeersdoden te reduceren.” cc [@KarinGenoe](#) #radio1 #zomergast #goforzero

### VARIA

 [@sofie\\_vandamme](#)  
Tweeten op zondag = geciteerd worden in de gazet op maandag #gva #goforzero

[@SophiePende vill](#)  
Eén kleine muisklik om erger te voorkomen ! ...

[@sofie\\_vandamme](#)  
“Grootste verkeerskillers: alcohol, snelheid, gordelverzuim” #bivv #vrt <http://www.deredactie.be/permalink/1.1237966> ...

[@BenoitGodart](#)  
Interview voor Twizz over de verplichte #éthylotest in Frankrijk. Ja, ook Belgen die met de wagen naar Frankrijk reizen moeten een alcoholtester bijhebben. Boete: 11 €



## NATIONALE VERKEERSONVEILIGHEIDSENQUÊTE 2012

Dit boeiend project werd op 7 januari 2013 bekend gemaakt, en dat vraagt om een woordje uitleg van Kris Verbeeck, Senior strategic consultant, Director Marketing & Communication.

### HEEFT DE ENQUÊTE EEN LINK MET GO FOR ZERO?

“Het BIVV startte in 2011 met het project “Go for Zero” waarbij we elkeen willen enthousiasmeren om zijn of haar gedrag te veranderen in functie van een veiliger verkeer.

In 2012 zijn de campagnes en de communicatie van het BIVV nog steeds gericht op die gedragsverandering. Echter, gedrag kunnen wij enkel wijzigen indien we ook een grote betrokkenheid creëren bij de burger. Die extra betrokkenheid willen we creëren door de nationale verkeersONveiligheidsenquête. Zo kunnen we samen nadenken over veiliger verkeer en werken aan duurzame gedragsverandering.”

### WAAROM ZAL DE ENQUÊTE JAARLIJKS GEORGANISEERD WORDEN?

“Het BIVV wil dichter bij de individuele burgers staan. We willen weten met welk soort gevoel hij zich dagelijks in het verkeer verplaatsen. We willen nagaan of het engagement van de burger verandert en of we al dan niet een evolutie merken in het (on)veiligheidsgevoel van de Belgische weggebruiker. Hiermee zullen we rekening houden bij de ontwikkeling van de communicatie- en sensibiliseringsacties om een duurzame gedragsverandering bij de weggebruiker te bekomen.”

### KUNT U DUIDING GEVEN OVER DE ORGANISATIE EN HET DOEL VAN DE NATIONALE VERKEERSONVEILIGHEIDSENQUÊTE?

“In oktober 2012 werden telefonische enquêtes afgenomen bij een representatieve steekproef. Het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV stelde daartoe een aantal vragen op. Het was de eerste keer dat de nationale verkeersONveiligheidsenquête werd uitgevoerd en tot 2020 zal deze elk jaar opnieuw herhaald worden.”

### SPEELT DE NATIONALE VERKEERSONVEILIGHEIDSENQUÊTE NOG EEN ANDERE ROL VOOR HET BIVV?

“Dit project heeft verschillende doelstellingen voor onze organisatie:

- de positionering van het BIVV als Kenniscentrum voor Verkeersveiligheid versterken voor de toekomst;
- het versterken van de samenwerking tussen de verschillende afdelingen van het BIVV;
- het versterken van onze positionering ten opzichte van partners, shareholders en stakeholders;
- een visie creëren waaruit de inhoud en de doelstellingen van de campagnes resulteren;
- de Belgische bevolking herinneren aan het feit dat België streeft naar de halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2020 ten opzichte van 2010.”



Op 2 augustus 1989 heeft mijn leven een drastische wending gekend. Ik was toen een jongeman van 18 jaar en bereed een motorfiets. Op een bepaald ogenblik tijdens de rit verloor ik de controle over het stuur en belandde in de berm. Het verdict: een volledige knie-ontwrichting. Maar omwille van twee ernstige medische fouten, kreeg ik te maken met het compartimentsyndroom. De aders van mijn onderbeen werden afgesnoerd, waardoor de spieren geen bloed meer kregen en afstierven.

Ongeveer één maand na het ongeval was de situatie onhoudbaar. Ik werd met spoed overgebracht naar het UZ Gent met als ultiem doel het redden van mijn onderbeen. Het betekende de start van een lijdensweg met een reeks van maar liefst vijftien operaties. Het resultaat was echter belachelijk pover. Ik had enkel nog een verhakkeld onderbeen. Meteen daaropvolgend, kreeg ik een chronische botontsteking. Dit corvee ging gepaard met het gebruik van enorme hoeveelheden antibiotica. Daarom nam ik in 1995 zelf de beslissing om mijn onderbeen te laten amputeren.

Terugblikkend naar de periode vóór het ongeval, was ik een zorgeloze knaap. Tot die bewuste dag van het ongeval werd ik opeens gekatapulteerd naar de wereld van een volwassen persoon, met intense beslissingen. Door de botontsteking na het ongeval heb ik zes jaar geen sport kunnen beoefenen. Dat was

een zwarte periode in mijn leven. Na de amputatie was ik vastbesloten om opnieuw mijn schouders te zetten onder mijn levensloop, zowel op professioneel als op sportief vlak. Ik startte met powertrainen, maar ik was toch nog op zoek naar een competitiesport waarin ik mijn been niet zou overbelasten. In 2000 zag ik een handbikewedstrijd in Waregem en zo ging de bal aan het rollen. Ik begon het handbiken in 2001. In 2010 behaalde ik tweemaal brons op het wereldkampioenschap in Canada in de tijd- en wegrit. Een zilveren medaille volgde op de wegrit van het WK 2011 in Denemarken. Ik werd in 2011 beloond met de titel van Paralympiër van het Jaar en in 2012 kreeg ik de trofee voor Sportverdienste. Mijn hoogtepunt was in 2012 toen ik de bronzen medaille op de Paralympische Spelen in Londen won.

Mijn verhaal is één van de talrijke voorbeelden van hoe een leven door een verkeersongeval en de gevolgen ervan een spectaculaire wending kan krijgen. “Tomorrow is another day” stond geschreven in een kader die ik tijdens de eerste dagen in het ziekenhuis had gekregen. Tot vandaag is dit nog steeds mijn leuze en ik hoop deze over te kunnen dragen naar vele anderen. Hoe hard je ook te verduren krijgt, blijf positief denken en weet dat er iets moois in het verschiet ligt, voor diegenen die er iets moois van willen maken.

Wim Declair

# ORGANISATIE

- 93 HET BIVV ALS WERKGEVER
- 93 Een uitgebalanceerd beleid
- 96 Kerncijfers personeelsbestand 2012
- 97 FINANCIËEL OVERZICHT
- 98 EXPERTISE UITDRAGEN EN DELEN
- 98 Awards
- 98 Jurylid
- 100 Gastspreker op een externe conferentie
- 102 Opleidingen verzorgd voor externe partijen
- 102 Meegewerkt aan publicaties
- 104 BIVV-publicaties in 2012
- 105 Organisatie van studiedagen
- 105 Middagen van de Verkeersveiligheid
- 106 Medewerking in expertenwerkgroepen
- 114 Raad van bestuur

## HET BIVV ALS WERKGEVER

# ALLE MEDEWERKERS ZIJN VIP BIJ HET **BIVV**

**...OMDAT IEDEREEN BELANGRIJK IS**

### EEN UITGEBALANCEERD BELEID

Begin 2012 werd Sofie Questier als HR-Manager aangetrokken, met als opdracht een professioneel personeelsbeleid uit te tekenen. Talent aantrekken en ontwikkelen staat hierbij centraal. Een greep uit de realisaties in het kader van het HR-beleid in 2012:

- het implementeren van een HR-cyclus, met een plannings-, functionerings- en evaluatiegesprek;
- het omvormen van de competentiepremie naar een prestatiegerelateerde bonus;
- het opstellen van functiebeschrijvingen;
- het uitwerken van competentielevels voor leidinggevenden;
- een verdubbeling van het aantal gevolgde opleidingsuren;
- het optimaliseren van het aanwervingsbeleid, wat resulteerde in de aanwerving van 17 nieuwe medewerkers in 2012;
- het uitwerken van een wagenreglement.

### HET EVALUATIEPROCES EN DE EVALUATIEPREMIE

Vóór 2012 werd er jaarlijks een competentiepremie uitbetaald. Alle werknemers kregen hetzelfde bedrag in functie van hun arbeidsregime.

In 2012 werd er een evaluatieproces opgezet, met volgende stappen:

- een planningsgesprek in het voorjaar waarbij objectieven werden afgesproken;
- een functioneringsgesprek medio 2012: zitten de verwachtingen nog op koers? Zijn er knelpunten?

- een evaluatiegesprek in het najaar met een beoordeling van:
  - waarden: toont de medewerker gedrag in lijn met onze waarden?
  - objectieven: werden de objectieven bereikt?
  - algemeen functioneren: hoe evalueert men de prestaties in het algemeen?

Er wordt telkens een score toegekend van 1 tot 5, wat resulteert in een eindscore. De eindscore bepaalt het uitbetalen van een bonus. Wie goede prestaties levert, krijgt 100% van de bonus. De werknemers die boven de verwachtingen presteerden, ontvingen 125% bonus. Enkele medewerkers presteerden niet volgens de verwachtingen, en ontvingen 60% van de bonus.

### TALENT STAAT CENTRAAL

In het kader van de implementatie van het evaluatieproces, volgden alle medewerkers een halve dag opleiding. De opleiding maakte hen vertrouwd met de procedure, en gaf concrete tips rond het omgaan met feedback. De leidinggevenden volgden 1,5 dag opleiding, met focus op gesprekstechnieken en het geven van feedback.

De medewerkers van het Centrum voor Proeven, Vorming en Advies volgden een workshop MBTI, waarbij ze inzicht kregen in hun eigen persoonlijkheidsprofiel en de profielen van hun collega's. Dit bevorderde de communicatie en samenwerking in het team.

Het BIVV heeft veel talent in huis en medewerkers worden ingeschakeld om competenties van collega's te versterken. Zo werd er door het team van Driver Improvement een "train the trainer" uitgewerkt, 22 medewerkers volgden 2 halve dagen opleiding en leerden de basisvaardigheden van het training geven.



## REORGANISATIE VAN HET WAGENPARK

Het BIVV had geen uniform wagenbeheer wat resulteerde in onderlinge verschillen tussen de diensten.

Op basis van een externe audit werd een actieplan uitgewerkt met volgend resultaat:

- detailleren van het huidige wagenpark, de onderliggende processen en de kostenstructuur;
- implementeren van een uniforme aanpak, een deugdelijk beheer en het realiseren van een aanzienlijke kostenreductie;
- opstellen van de toekomstige processen, een wagenreglement en controlepunten van de processen.

## STREVEN NAAR EEN OPTIMALE WERKOMGEVING

### Renovatiwerken gebouw

In 2012 werd een Facility Manager aangesteld die de opdracht kreeg om de herinrichtingswerken te coördineren, daarom werden de voorbereidingen getroffen voor aanpassingswerken in het hoofdgebouw. De bedoeling ervan is om plaats te bieden aan de personeelsleden uit het bijgebouw en het imago van het instituut te verjongen en te dynamiseren. Het gaat hier over de renovatie van de bureaus, de ontspannings- en vergaderruimten, het onthaal van klanten en patiënten, en zelfs onze manier van werken. Hierbij speelt vooral de nood aan een betere samenwerking tussen de afdelingen enerzijds, en een reorganisatie van bepaalde activiteiten anderzijds, een rol.

### Sociale verkiezingen

Na de sociale verkiezingen in mei, werd er een nieuwe ondernemingsraad en een nieuw Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk samengesteld. Een goede samenwerking in deze platformen leidde ondermeer tot het optimaliseren van de werkomstandigheden voor de medewerkers.

### Interne communicatie

Om de interne communicatie te verbeteren, werd er gestart met een “Newsflash” en de organisatie van “Ontbijtsessies”, een platform voor het uitwisselen van informatie. De Newsflash is een flexibel instrument en heeft tot doel om de medewerkers via korte e-mailberichten op de hoogte te houden van diverse gebeurtenissen in de organisatie. De look-and-feel van het intranet werd grondig opgefrist en geactualiseerd dankzij de ondersteuning van onze IT-dienst.

### Activiteiten voor het personeel

#### Frietfeest

Er werd ook tijd gemaakt voor ontspanning. Op 22 juni werden de medewerkers verrast met een heus frietkot, met frietjes en ijsjes à volonté. Speciaal voor deze gelegenheid ontwikkelde onze studio een nieuwe affiche.

#### Week van de Mobiliteit

Van 16 tot en met 22 september is heel Europa in de ban van duurzame mobiliteit. Ook het BIVV deed mee, met de focus op duurzaam én veilig verkeer voor onze medewerkers. We organiseerden bijvoorbeeld een fietstocht in Brussel en bovendien kregen de werknemers de kans om hun fiets gratis te laten graveren en onderhouden. Er werd een quiz georganiseerd om de kennis te testen van de dode hoek en de labo's werden opengesteld voor een informatief bezoek.



**Naam:** Philip Temmerman  
**Functie:** trainee  
**Werkzaam bij BIVV sinds:** 1/10/2012  
**Leeftijd:** 28 jaar  
**Studies:** verkeerskunde UHasselt

*“Dankzij mijn vriendin kwam ik in contact met het BIVV. Zij engageert zich als vrijwilliger van deze organisatie sinds 2009. Tijdens deze zomer zette ik zelf een stapje dicht bij het vrijwilligerswerk. Zo stond ik samen met hen als jobstudent op tal van festivals om de Bob-zomercampagne te promoten.*

*Als pas afgestudeerde heb ik mij ook voorgesteld bij het BIVV, omdat mijn opleiding als verkeerskundige perfect aansluit bij hun missie: het optimaliseren van een veilig en leefbaar verkeer. Een paar gesprekken later werd ik aangenomen als trainee. Concreet betekent dit dat ik werkzaam ben op verschillende afdelingen van het BIVV. Het traineeship duurt 1 tot 3 jaar en nadien krijgt ik een vaste plaats binnen een bepaalde afdeling. Vanuit die invalshoek kan ik nieuwe ideeën aanreiken.*

*Ik ben de allereerste persoon die als trainee wordt aangeworven bij het BIVV. Ik ben enorm tevreden met dit traineeship. Op die manier kan ik tal van competenties op verschillende domeinen ontwikkelen. Bovendien krijg ik de gelegenheid om het bedrijf en al zijn werknemers te leren kennen, een unieke ervaring!”*

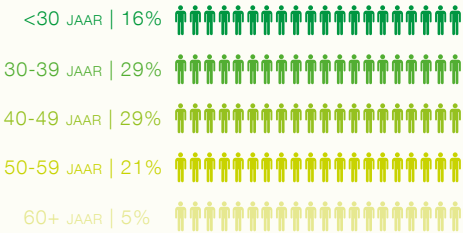


**FINANCIËEL  
OVERZICHT**

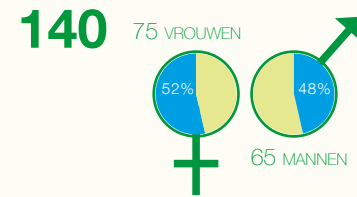
Het jaar 2012 werd afgesloten met een mooi financieel resultaat. Het BIVV is een vereniging zonder winstoogmerk (vzw), maar toch is een positief resultaat belangrijk voor de investering in innovatieve projecten en projecten rond kwaliteitsverbetering. Het BIVV werkt met een maandelijkse opvolging van kosten en opbrengsten.

**KERNCIJFERS PERSONEELSBESTAND 2012**

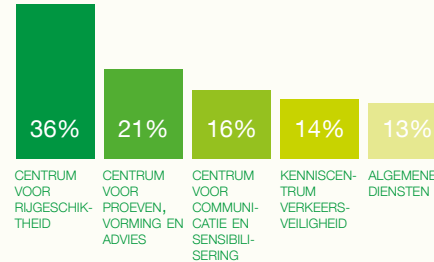
LEEFTIJDSCATEGORIE



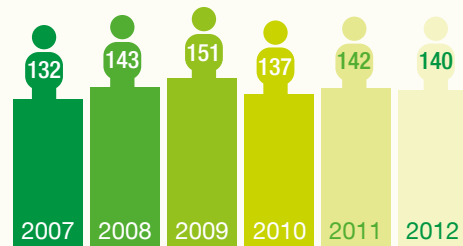
MANNEN EN VROUWEN



PER COMPETENTIEDOMEIN



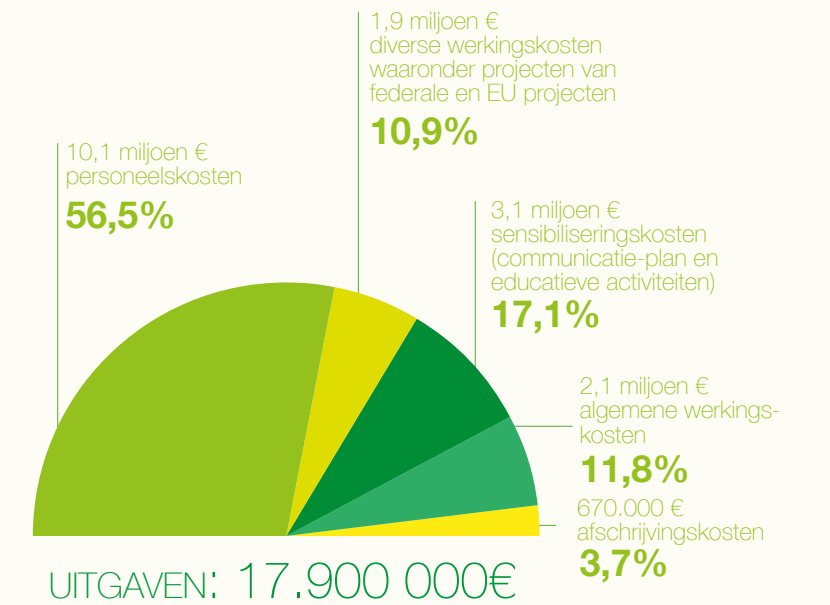
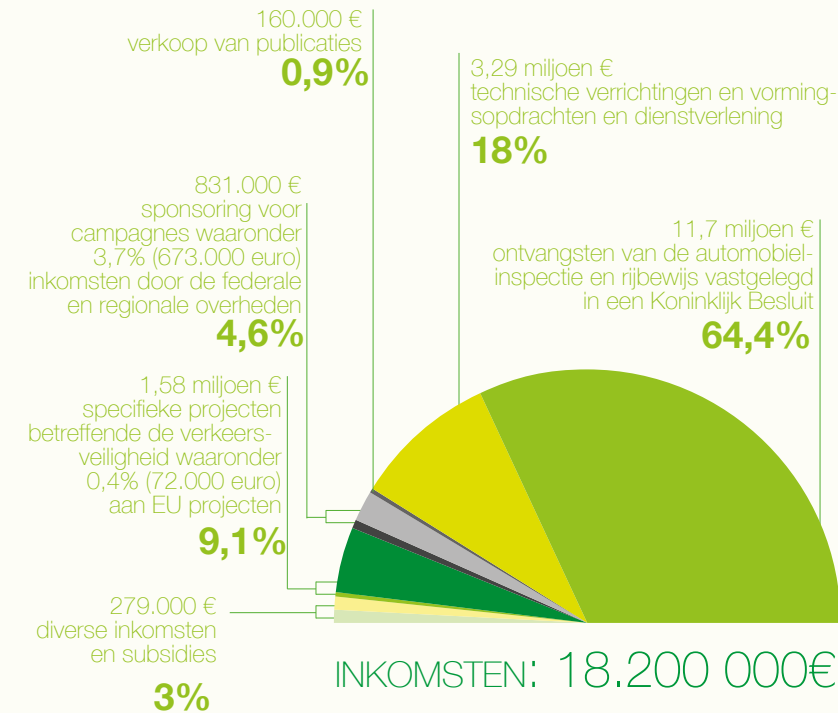
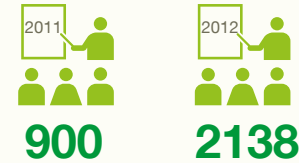
EVOLUTIE AANTAL



ANCIENNITEIT



OPLEIDINGSUREN



## AWARDS

### Caples Awards

Bronzen medaille voor de krantenapplicatie, een sensibiliseringstool in de strijd tegen weekendongevallen bij jongeren.

### Conga Award

Eerste plaats voor de Go for Zero-campagne.

### CCB Awards

Bronzen medaille voor de fotokiosk in de categorie "Outdoor/Ambient/Special builds".

### CCB Awards

Bronzen medaille voor de Go for Zero-cinemaspot in de categorie "Design and Craft/AV Design/Visual film direction".

### Cannes Lions

Op de shortlist met de krantenapplicatie in de categorie "Media best Use of Social Media Marketing".

## JURLID

Promotor en jurylid verdediging thesis "De effecten van vermoeidheid op het rijgedrag van bestuurders". Provinciaal Centrum voor Volwassenonderwijs Hasselt, afdeling Verkeerskunde.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Jurylid voor de selectie van lokale verkeersveiligheidsprojecten gericht op kinderen van het Dominique de Graeve-fonds (Koning Boudewijnstichting).

*Bénédicte Vereecke, Project Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Jurylid voor de selectie van 8 projecten "10/10" van lagere scholen uit de provincie Antwerpen die gedurende het volledige schooljaar rond verkeersveiligheid werken.

*Liesje Pauwels, Project Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Jurylid voor de selectie van voetgangersrijenprojecten "En rang, c'est le pied" in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

*Anne-Valérie De Barba, Project Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Jurylid voor de selectie van 10 klassen die deelgenomen hebben aan het project "Graines d'écrivains" uit alle Waalse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Bénédicte Vereecke en Anne-Valérie De Barba, Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*



## GASTSPREKER OP EEN EXTERNE CONFERENTIE

Presentatie “Ongevallen met jonge bestuurders” tijdens ronde tafel in Seraing, georganiseerd door het provinciebestuur van Luik.

*Anne-Valérie De Barba*, Project Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering, 13 september

Gastcollege Universiteit Antwerpen: Uiteenzetting over de sensibiliseringscampagnes, met een focus op de online elementen

*Jan Van Daele*, Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering, 20 november

Gastcollege Hogeschool Leuven: Uiteenzetting over de sensibiliseringscampagnes, met een focus op de elementen inzake copywriting.

*Jan Van Daele*, Manager Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering, 20 november

Toelichting werking van het CARA en de medische rijgeschiktheid tijdens “Journée d’info au CTR: amputation” te Brussel.

*Luc De Schryver*, Rijgeschiktheid- en aanpassingsdeskundige, Centrum voor Rijgeschiktheid, 16 juni

Toelichting werking van het CARA en de medische rijgeschiktheid bij BeDeCo (Belgian Dementia Council).

*Mark Tant*, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid, 3 oktober

Toelichting werking van het CARA en de medische rijgeschiktheid tijdens “Overleg Vlaams Vereniging Autisme” te Gent.

*Mark Tant*, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid, 13 juli

Presentatie over de campagnes inzake rijden onder invloed van alcohol en de strategische evolutie van “Bob” voor de studenten van het ISFSC (Institut Supérieur de Formation Sociale et de Communication).

*Anne Salmon*, Manager Campagnes, 24 januari

Presentatie over de campagne inzake rijden onder invloed van alcohol voor de studenten van UCL Mons/HELHa (Haute Ecole Louvain en Hainaut).

*Anne Salmon*, Manager Campagnes, 17 oktober

Presentatie van de sensibiliseringscampagnes tijdens het seminarie « STARS » van ETSC.

*Anne Salmon*, Manager Campagnes, 1 februari

Presentatie regionale ongevallenstatistieken tijdens de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid van Wallonië te Namen.

*Yvan Casteels*, Verantwoordelijke Dienst Statistiek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 15 juni

Presentatie van de Work Package 5-resultaten uit het DRUID-onderzoek tijdens de TAIEX EU workshop van de Europese Commissie te Moldavië.

*Uta Meesmann*, Onderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 7 -10 mei

Presentatie “National roadside survey of child restraint system use in Belgium” tijdens de 25ste ICTCT Workshop te Hasselt.

*Mathieu Roynard*, Onderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 8-9 november

Presentatie “Comparison of ISOFIX and non-ISOFIX child restraint system use, a Belgian roadside survey.” tijdens het 10de “International Conference Protection of children in cars” van Tüv Süd te München, Duitsland.

*Mathieu Roynard*, Onderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 6-7 december

Presentatie “Implementation challenges in Belgium” tijdens de 13e editie van het “Alcohol interlock symposium” te Helsinki, Finland.

*Peter Silverans*, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Presentatie “Driving style, risk perception and motives for driving a motorcycle” tijdens de “Sartre4 Conference” te Versailles, Frankrijk.

*Peter Silverans*, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Presentatie “Cycling other road users” tijdens de “Sartre4 Conference” te Versailles, Frankrijk.

*Peter Silverans*, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Presentatie ivm DaCoTa “Development of the European Road Safety Observatory - Work Package 4: “Decision Support” tijdens de 3e Transport Research Arena Europe te Athene, Griekenland.

*Emmanuele Dupont*, Onderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Presentatie ivm DaCoTa “Patterns of road safety developments in European countries” tijdens de ‘Final conference DaCoTa’ te Athene, Griekenland.

*Emmanuele Dupont* en *Heike Martensen*, Onderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Presentatie ongevallenstatistieken en verkeersveiligheidsproblematieken jongeren tijdens het Colloquium Jacques Cartier te Lyon.

*Yvan Casteels*, Verantwoordelijke Dienst Statistiek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 20 en 21 november

Presentatie “Invloed van passagiers op het rijgedrag van de bestuurder” tijdens de 25ste editie van de “Entretiens Jacques Cartier” te Lyon, Frankrijk.

*Yvan Casteels*, verantwoordelijke Observatorium, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 21-22 november

Presentatie over “De 3 killers in het verkeer.” tijdens een studiedag Centrum voor Politiestudies vzw over de “criminaliteit in de strafrechtsketen: verhalen achter de cijfers. te Schaarbeek.

*Miran Scheers*, Directeur Kenniscentrum, 8 november.

“De problematiek van de jonge bestuurders was het hoofdthema tijdens het congres “Entretiens Jacques Quartiers”. Er werden onderzoeken, praktijkvoorbeelden en beleidsplannen uit Frankrijk, Québec en België uitgewisseld. De Staatssecretaris voor Mobiliteit was aanwezig op deze conferentie en ondertekende het engagement om ook in de toekomst vanuit België mee te werken aan de uitwisseling van kennis en goede praktijken rond verkeersveiligheid tussen Frankrijk, Québec en België.”

## OPLEIDINGEN VERZORGD VOOR EXTERNE PARTIJEN

10 opleidingen “Veilig op de fiets” voor de leerkrachten van het basis- en secundair onderwijs (IFC- Federatie Wallonië-Brussel) in samenwerking met Pro Vélo. (IFC= Institut de la formation en cours de carrière of instituut voor vorming tijdens de loopbaan).

*Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

1 opleiding “kinderen in het verkeer” voor leerkrachten van het basisonderwijs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

*Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Opleiding “Veilig vervoer van kinderen in de auto” voor het personeel van Carrefour. *Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Opleiding “correct gebruik autozitjes” voor de verkeerscoördinatoren van de politie. *Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Opleiding “veiligheid van kinderen als voetganger en oplossingen inzake infrastructuur” voor de firma Pyblic (architectenbureau in Brussel).

*Project Managers Mobiliteit en Infrastructuur, Centrum voor Proeven, Vorming en Advies in samenwerking met Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Opleiding “verkeersveiligheid” voor de animatoren van “Graines d’écrivains”. *Project Managers Jongeren, Centrum voor Communicatie en Sensibilisering.*

Lokale Overleg Kring (LOK), bijscholingen voor artsen: toelichting werking van het CARA en de medische rijgeschiktheid (doorheen het jaar).

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

“Bewustzijnsdaling en rijgeschiktheid” in het kader van de voortgezette opleiding arbeidsgeneeskunde, KU Leuven.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

## MEEGEWERKT AAN PUBLICATIES

“Microheterogeneity of serum  $\beta$ -hexosaminidase and its diagnostic potential for chronic alcohol abuse in a driver's license regranting program” by Maenhout, Thomas; Poll, Anneleen; Wuyts, Birgitte; Lecocq, Elke; Van Vlierberghe, Hans; De Buyzere, marc; Delanghe, Joris. Publicatie: “Alcoholism: Clinical and Experimental Research”.

*Anneleen Poll, Verantwoordelijke Herstelonderzoeken, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Devos, H., Nieuwboer, A., Tant, M., De Weerd, W., Vandenberghe, W. (2012). **Determinants of fitness to drive in Huntington disease.** Neurology, published online before print October 24, 2012.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Sodhi, M., Reimer, B., Tant, M., Peli, E., Bowers, A., Woods, R., Higgins, K., and Turco, P. (2012). **Driver performance evaluation: Considerations underlying selection and design of routes.** In: Vision in Vehicles X (edited by Gale, A. G.), Loughborough, U.K., 92-101.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Tant, M., Brouwer, W., Kooijman, A., and Cornelissen, F. 2012. **Quadranopia can shift to Hemianopia with shift of task-demands.** In: Vision in Vehicles VIII (edited by Gale, A. G., Brown, I. D., Haselgrave, C. M., and Taylor, S. P.), Loughborough, U.K., 74-77.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Tant, M., Brouwer, W., Kooijman, A., and Cornelissen, F. 2012. **Evaluation of the effectiveness of a hemi-neglect rehabilitation program and generalization to driving: a case study.** In: Vision in Vehicles VIII (edited by Gale, A. G., Brown, I. D., Haselgrave, C. M., and Taylor, S. P.), Loughborough, U.K., 78-87.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Bouwers, A. R., Tant, M., Peli, E. (2012). **A Pilot Evaluation of On-Road Detection Performance by Drivers with Hemianopia Using Oblique Peripheral Prisms.** Stroke Research and Treatment. Volume 2012 (2012), Article ID 176806, 10 pages. DOI: 10.1155/2012/176806.

*Mark Tant, Verantwoordelijke CARA, Centrum voor Rijgeschiktheid.*

Silverans, P., & Zavrdes, N. (2012). **Cycling other road users.** In Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. Retrieved from <http://www.attitudes-roadsafety.eu/> pp. 295-316.

*Peter Silverans, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Silverans, P., Sanchez, F., Banet, A., & Bellet, T. (2012). **Driving style, risk perception and motives for driving a powered two wheeler.** In Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey. *Peter Silverans, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Van der Linden, T., Isalberti, C., Legrand, S. A., Silverans, P., & Verstraete, A. G. (2012). **Comparison of drug concentrations measured in roadside surveys and in seriously injured drivers in Belgium.** Drug Testing and Analysis. doi: 10.1002/dta.1436.

*Peter Silverans, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Van der Linden, T., Legrand S. A., Silverans P., Verstraete, A. G. (2012). **DRUID: oral fluid and blood confirmation compared in Belgium.** Journal of Analytical Toxicology, 36(6):418-21.

*Peter Silverans, Verantwoordelijke Studie en Onderzoek, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Legrand, S-A., Boets, S., Meesmann, U., Verstraete, A. G. (2012). **Medicines and driving: evaluation of training and software support for patient counselling by pharmacists.** International Journal of Clinical Pharmacy, 34(4):633–643. DOI: 10.1007/s11096-012-96587.

*Sofie Boets en Uta Meesmann, Onderzoekers, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Vlaminck, F. (2012, maart). **Het gebruik van mobiele telefoons in de auto. Alles op een rijtje.** Politiepraktijk, 2012(187), 16.

*François Vlaminck, Beleidsonderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Slootmans, F. (2012, april). **Het verband tussen verkeersovertradingen en verkeersongevallen.** Politiejournaal, 2012, nr. 4, 16 – 19.

*Freya Slootmans, Beleidsonderzoeker, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

Scheers, M. (2012). **De 3 killers in het verkeer.** in: L. Pauwels, S. De Keulenaer, S. Deltenre e.a. (eds.) ,Criminografische ontwikkelingen II (Reeks Panopticon Libri, nr. 5), Antwerpen Maklu.

*Miran Scheers, Directeur, Kenniscentrum Verkeersveiligheid.*

## BIVV-PUBLICATIES IN 2012

Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligings-systemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting snelheid – 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting “snelheid op autosnelwegen” - 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Boulanger A., Dewil N., Silverans P. (2012) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009. Deel 2: determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Boulanger A., Dewil N., Silverans P. (2012) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009. Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Slootmans, F., Populer, M., Silverans P. & Cloetens, J. (2012). *Blind Spot Accident Causation (BLAC). Multidisciplinair onderzoek naar ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in Oost- en West-Vlaanderen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N., (2012) *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselongevallen met jonge autobestuurders van 18 tot 31 jaar*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Dupont, E. (2012). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuur onderzoek*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid.



## ORGANISATIE VAN STUDIEDAGEN

“Naar 30 km/u in de agglomeratie: een Europese ... en ook Belgische tendens? Waarom, hoe en met welke gevolgen?”

Mobiliteit en Infrastructuur, Centrum voor Proeven Vorming en Advies, 15 mei

Het idee om in de bebouwde kom een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in te voeren kan steeds vaker op belangstelling rekenen. Kunnen we deze maatregel overal in België invoeren? Moeten de zones 30 kosten wat het kost heringericht worden? Het BIVV organiseerde daarom deze studiedag waarbij deze en andere vragen zullen beantwoord worden.

“Kwaliteit van verkeersongevallenstatistieken: parcours met hindernissen en pistes voor de toekomst”

Observatorium Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, 26 april

Samen met alle betrokken partners die sinds 2000 in de federale werkgroep “Statistiek” verenigd zijn werd op die dag het bilan opgemaakt van de knelpunten die zich stellen op het vlak van dataverzameling en –analyse. Tegelijk werden mogelijke pistes tot verbetering of vernieuwing voorgesteld. Met deze studiedag wilde het BIVV alvast de pistes aanreiken om zodoende de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in verband met de ongevallenregistratie te kunnen verwezenlijken.

## MIDDAGEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Via de Middagen van de Verkeersveiligheid verstrekt het BIVV informatie over recent wetenschappelijk onderzoek. Beleidsverantwoordelijken en deskundigen krijgen de gelegenheid te debatteren over maatregelen over de verkeersveiligheid. Op deze manier willen wij bijdragen tot het levendig houden van de dynamiek rond de verkeersveiligheid, in de hoop dat de doelstelling van maximum 420 doden in 2020 bereikt wordt.

- 27 maart: rijden onder invloed (alcohol, drugs, geneesmiddelen): België slecht gerangschikt? Resultaten en aanbevelingen van het Europees project DRUID
- 14 juni: dode(lijke) hoek: hoe ongevallen voorkomen tussen vrachtwagens en (brom)fietsers?
- 13 november: ongevallenstatistieken en verkeersveiligheidsindicatoren: beschikbare gegevens/ontbrekende gegevens. Balans van een decennium.



## MEDEWERKING IN EXPERTENWERKGROEPEN

### INTERNATIONAAL

#### IRTAD

*International traffic safety data and analysis group*

Het BIVV vertegenwoordigt België in de tweejaarlijkse meetings van de IRTAD-expertengroep, waarbij landen wereldwijd expertise en informatie over de ontwikkeling van verkeersveiligheid in hun land uitwisselen. Het BIVV is ook verantwoordelijk voor de Belgische gegevens op de IRTAD-website.

#### Europese Commissie - CARE en RSPI

Het BIVV werd aangeduid als officieel Belgisch vertegenwoordiger in de werkgroepen CARE (European Road Accident Database) en RSPI (Road Safety Performance Indicators) die georganiseerd worden door de DG MOVE van de Europese Commissie.

#### Europese Unie - High Level Group of Road Safety

Het BIVV maakt deel uit van de Europese werkgroep “Improving emergency and post-injuries services” in het kader van het Europees Verkeersveiligheidsplan.

#### ETSC pin panel

*European Transport Safety Council*

Het BIVV is lid van ETSC en participeert actief aan de initiatieven van deze organisatie. Het doel is het identificeren en promoten van best practices in Europa, en aanmoedigen van acties om de verkeersveiligheid voor Europeanen te bevorderen.

#### ICADTS

*International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*

Het BIVV is vertegenwoordigd in de werkgroep “ignition interlocks”.

#### ONISR

*l’Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (Frankrijk)*

Het BIVV maakt deel uit van een internationale expertencommissie die werd

opgericht door het Franse Observatorium voor de Verkeersveiligheid (ONISR). Deze commissie heeft als opdracht om de werkzaamheden van dit observatorium te oriënteren. Het spreekt voor zich dat de informatie-uitwisseling in deze commissie ook zeer nuttig is voor de werkzaamheden in het Belgisch Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

#### FERSI

*Forum of European Road Safety Research Institutes*

Het BIVV vertegenwoordigt België in dit forum dat in 1991 werd opgericht en als hoofddoel heeft om de samenwerking tussen de Europese onderzoeksinstituten te bevorderen.

#### ICTCT

*International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety*

Het BIVV werd lid van ICTCT in 2012 en nam deel aan het congres dat in 2012 in Hasselt plaatsvond.

#### Het Europees Rijbewijs Comité

Vertegenwoordiging in de multidisciplinaire Europese expertenwerkgroep “Cardiology” en “EU Drivers Licence Codes”.

#### European Federation for Psychological Association

Vertegenwoordiging in de multidisciplinaire Europese expertenwerkgroep “Standing Committee on Traffic Psychology”.

#### Car-Adaptation Protocol Initiative’ (CAPI)

Expert in de multidisciplinaire Europese werkgroep.

#### Nederlands Oogheelkundig Gezelschap

Expert in de multidisciplinaire werkgroep “Ergofoetalmologie”, Nederland.

#### UNECE

*United Nations Economic Commission for Europe*

Vertegenwoordiging van België in de werkgroep “Work package 11” betreffende de reglementering van ATP.

#### World Road Association - PIARC

Het BIVV zetelt als expert in de Wereldwegenvereniging, met als hoofddoel de internationale samenwerking in de sector van de wegenbouw en het wegtransport te bevorderen. Ze wil in het bijzonder strategieën en praktijken bepalen, ontwikkelen en aanmoedigen die in het kader van een geïntegreerd duurzaam vervoersysteem aan een veiliger en efficiënter weggebruik bijdragen.

#### OESO

*Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling*

Vertegenwoordiging van België in werkgroepen voor de veiligheid van fietsers.



## NATIONAAL

### FCVV - Federale Commissie Verkeersveiligheid

Het BIVV neemt het voorzitterschap van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid waar en neemt deel aan het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid (Koninklijk Besluit van 26 juni 2002).

De Commissie krijgt als opdracht:

- de becijferde indicatoren te bepalen die nuttig zijn voor de verkeersveiligheid;
- becijferde doelstellingen te bepalen die inzake verkeersveiligheid tijdens een gegeven periode moeten worden bereikt;
- maatregelen voor te stellen die ten uitvoer moeten worden gelegd om de vooropgestelde becijferde doelstellingen te bereiken;
- de nodige middelen bepalen om deze maatregelen te ontwikkelen en van deze doelstellingen te bereiken.

De commissie bestaat uit 27 leden en verenigt verschillende overheden en organisaties die een rol spelen in het verkeersveiligheidslandschap.

### Werkgroep “Statistiek”

Sinds 12 jaar is het BIVV voorzitter van de werkgroep waarin ondermeer lokale en federale politie, FOD Justitie, FOD Economie, FOD Mobiliteit, de drie gewesten, en IMOB vertegenwoordigd zijn. Er bestaan twee subwerkgroepen “Onderregistratie” en “lokalisatie van ongevallen”. Gezien de ongevallenstatistieken de basis zijn van de juiste maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, is het belangrijk dat zij betrouwbaar zijn. Dit ligt in lijn met de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Zij dienen daarbij volledig (alle letsel-ongevallen bevattende), snel toegankelijk, en kwalitatief (met gegevensmateriaal van goede kwaliteit) te zijn.

### Werkgroep “Reglement van de wegbeheerder”

Het BIVV zetelt als expert in deze werkgroep en doet aanbevelingen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit. Voorzitter van deze werkgroep is de FOD Mobiliteit en Vervoer. De aanbevelingen gebeuren op basis van evoluties in het verkeersreglement, die dan moeten verwerkt worden in het reglement van de wegbeheerder.

### Werkgroep “Nomenclatuur CGOP/B” (federale politie)

Het BIVV zetelt als expert in deze werkgroep, het doel ervan is om de nomenclatuur (lijst van verkeersovertredingen en verkeersmisdrijven) op punt te stellen. De werkgroep wordt voorgezeten door de federale politie waarbij de nomenclatuur gedefinieerd wordt op basis waarvan statistieken over verkeersovertredingen gemaakt worden bij de politie.

### Werkgroep “Cross Border Enforcement”

Deze werkgroep staat in voor de voorbereiding van de omzetting en implementatie van de Europese richtlijn. De rol van het BIVV is het communiceren en informeren van de weggebruikers. Voorzitter is de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vanaf 30 juni 2012 trad het bilateraal akkoord tussen Frankrijk en België dat de uitwisseling van identiteitsgegevens van verkeersovertreders regelt, in werking. Als een Fransman een overtreiding begaat op Belgische wegen zullen onze politiediensten veel vlotter aan de gegevens van de houder van de nummerplaat geraken, maar natuurlijk geldt dit ook in omgekeerde richting. Deze richtlijn zal in voege treden in alle EU-lidstaten (behalve Denemarken, Verenigd Koninkrijk en Ierland) in het najaar van 2013.

### De Belgische Wegenvereniging (BWV)

De vereniging wil de spelers een forum bieden waar zij elkaar kunnen ontmoeten en kunnen overleggen om een toekomstvisie voor de wegenbranche die steunt op duurzame ontwikkeling te ontwikkelen en te promoten.

### Opzoekingscentrum voor de wegenbouw (OCW)

Het centrum wil een onafhankelijk kenniscentrum zijn, dat in de spits van de technologie op wegengebied staat. Het BIVV neemt deel aan twee werkgroepen, namelijk geïllustreerd wegbeheerder en het technisch comité 1B.

## REGIONAAL

### Vlaanderen

Vlaams Overleg Verkeersveiligheid

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Steunpunt MOW, Spoor Verkeersveiligheid

Vlaamse Stuurgroep Onderwijs

Adviesgroep voor de Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG)

Provinciale Commissies voor Verkeersveiligheid (PCV)

Strategisch Overlegplatform Verkeersveiligheid (SOV) – Vlaams Brabant

### Brussel

Begeleidingscomité van de schoolvervoerplannen

Werkgroep “Voetgangersbrevet” van Brussel Mobiliteit

Lid van de fietscommissie van de Stad Brussel

Lid van de fietscommissie van de Stad Brussel

Brusselse Gewestelijke commissie voor Mobiliteit

Werkgroep Tram

### Wallonië

Le Conseil supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR)

Het BIVV zetelt ook in de subwerkgroep “Weekendongevallen”

Werkgroep “Fietzersbrevet”

CPSR Wallonie - Commissions Provinciales de Sécurité Routière

### Provinciaal overleg

Het BIVV organiseert vergaderingen met de vertegenwoordigers van de provinciegouverneurs, van de lokale en federale politie en van het College van procureurs-generaal. Dit overleg fungeert als klankbord en verstrekt de partners informatie over de initiatieven van het BIVV. Daarnaast zetelt het BIVV als expert in een aantal provinciale overlegvergaderingen en veiligheidscommissies.





Op dinsdag 13 maart verongelukte een bus met kinderen en begeleiders van de basisscholen 't Stekske uit Lommel en Sint-Lambertus uit Heverlee, tijdens de terugreis van een skivakantie in Sierre, Zwitserland.



## RAAD VAN BESTUUR

De heer Melchior Wathelet  
voorzitter BIVV, staatssecretaris voor Mobiliteit

De heer Marc Roman  
ondervoorzitter BIVV, voorzitter directiecomité FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer Philippe Bernard (lid van het beheerscomité) (tot 14/11/2012: de heer Olivier Goies)  
voorzitter GOCA

De heer Luc Bontemps  
afgevaardigd bestuurder Febiac

De heer Alain Broes  
directeur mobiliteitscentrum, Brussel Mobiliteit, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De heer Bernard Dehaye  
voorzitter Gracq

Mevrouw Isabelle de Maegt (tot 14/11/2012: de heer Lode Verkinderen – TLM)  
hoofd informatiedienst FEBETRA

De heer Christian De Vroom  
voorzitter Motorcycle Council

De heer Tom Dhollander  
afgeleerd bestuurder Voetgangersbeweging

De heer Bruno Didier (lid van het beheerscomité)  
directeur Assuralia

De heer Jean-Paul Gailly (lid van het beheerscomité)  
directeur-generaal Verkeersveiligheid FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer Freddy Gazan  
adviseur strafrechtelijk beleid FOD Justitie

Mevrouw Karin Genoe (lid van het beheerscomité)  
afgevaardigd bestuurder BIVV

De heer Michaël Jonniaux  
directeur federale wegpollitie

De heer Yves Mannaerts  
directeur FBAA

De heer Geert Popelier  
verantwoordelijke juridische dienst v.a.p.

De heer Eric Préal  
verantwoordelijke verkeersveiligheid, kabinet van de Waalse Minister van Openbare Werken

De heer Roland Steenhouwer  
directeur Public Affairs R.A.C.B

De heer Karel Van Coillie  
verantwoordelijke juridische dienst Touring

De heer Dirk Van Nuffel  
korpsschef vaste Commissie van de lokale politie van België

De heer Maro Vansnick  
adviseur-generaal verkeersveiligheid FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer Philip Willekens  
directeur Lokale Integrale Veiligheid FOD Binnenlandse Zaken

De heer Sammy Wuyts  
adjunct kabinetschef Mobiliteit, Kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

De heer Jean-François Gaillet, BIVV  
Secretaris van de Raad van Bestuur

