



JAARVERSLAG
2014





Woord vooraf

Sinds zijn oprichting in 1986 zet het BIVV zich actief in om het aantal verkeersdoden op onze wegen te verminderen. We doen dat door het ontwikkelen, delen en toepassen van kennis over de verkeersveiligheid.

Door de zesde staatshervorming werden het Vlaams, Waals en Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor de sensibilisering over verkeersveiligheid. Proactief stemde het BIVV zijn werking en organisatie af op deze nieuwe situatie en profileert het zich meer en meer ook als dienstenleverancier voor private en publieke organisaties en verenigingen. Daarbij is de focus ook meer te komen liggen op het BIVV als hét kenniscentrum voor de verkeersveiligheid en minder als de campagnemachine. Maar communicatie over verkeersveiligheid in al zijn facetten is en blijft een belangrijk element in de werking van het BIVV.

Als kenniscentrum voor de verkeersveiligheid blijft het BIVV ook in de toekomst een belangrijke gesprekspartner voor alle overheden zowel voor de federale, regionale als lokale overheden en gaan we voluit voor samenwerking met al onze partners.

Met een onafgebroken ijver van al onze medewerkers zetten we ons intussen al bijna 30 jaar in voor meer verkeersveiligheid. Het aantal verkeersdoden daalde de laatste twee decennia met 50% tot (naar verwachting) 715 in 2014. Ook het aantal bestuurders dat rijdt onder invloed van alcohol bereikte vorig jaar een absoluut laagterecord. Met 2,8% positieve bestuurders was Bob nog nooit zo succesvol. Hoopgevend naar de toekomst is dat jongeren minder vaak het stuur

nemen als ze gedronken hebben. We mogen dus stilaan van een eerste “Bob-generatie” spreken.

En toch kunnen deze cijfers ons niet gunstig stemmen. Want gemiddeld bijna twee verkeersdoden per dag blijft een te zware tol voor onze mobiliteit. Wanneer we moeten vaststellen dat overdreven snelheid nog steeds een belangrijke rol speelt in één op de drie dodelijke verkeersongevallen, weten we dat ons werk nog niet af is.

De doelstelling om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te halveren tot maximum 420 is nog ver van binnen handbereik. De tijd waarin we met rasse schreden vooruitgang boekten, is voorbij; zo leren ons de statistieken. Onze ambitie is nu het hoger hangend fruit. Om dat te oogsten zullen we met z'n allen een tandje bij moeten steken en volharden in onze inspanningen.

Karin Genoe
Gedelegeerd bestuurder

Jacqueline Galant
Minister van Mobiliteit
Voorzitter Raad van Bestuur BIVV





2014 in cijfers

15.000.000

keer werd het filmpje "Went too fast. Gone too soon." bekeken

215

RS@W bedrijven

4.018

Herstelonderzoeken - dossiers

1.100.000

Ikflitsmee.be bekeken

2,8%

blaast positief tijdens Bob-campagne

280.000

Bob-sleutelhangers uitgedeeld

2.368

BIVV uren opleiding personeel

2.446

Driver Improvement - dossiers

15

Alcoholslots geïnstalleerd

€ 19.600.000

BIVV omzet

120

BIVV medewerkers

4.936

CARA rijgeschiktheidsattesten



Uitgegeven door het Belgisch
Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw

Haachtsesteenweg 1405
B-1130 Brussel
Tel.: 02/244.15.11 | Fax: 02/216.43.42
info@bivv.be | www.bivv.be

Verantwoordelijke uitgever

Karin Genoe

Eindredactie

Koen Peeters

Layout

Ria De Geyter

Foto's

Lies De Mol

D/2015/0779/39

Dit jaarverslag kan ook via de website
van het BIVV geconsulteerd worden:

www.bivv.be



Inhoudstabel

01

GO FOR ZERO

- 10 Inleiding
- 12 Studies naar Verkeers(on)veiligheid
- 26 Campagnes
- 34 Acties



02

AT YOUR SERVICE

- 42 Ontwikkelen, delen en toepassen van kennis
- 44 Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- 58 Centrum voor Public Affairs, Regulatory and Innovation
- 60 Adviesbureau voor Verkeersveiligheid



03

ORGANISATIE

- 80 Personeel
- 84 Financieel overzicht
- 86 Raad van bestuur





GO FOR ZERO

10 Inleiding

12 Studies naar Verkeers(on)veiligheid

26 Campagnes

34 Acties

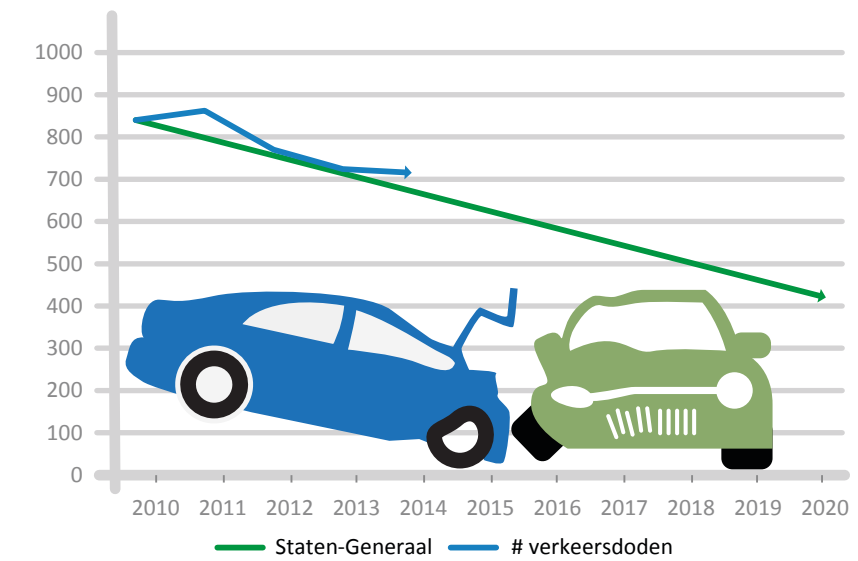
INLEIDING



In 2011 organiseerde het BIVV de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Tijdens deze derde Staten-Generaal formuleerden we de doelstelling om tegen 2020 het aantal verkeersdoden te halveren, van 840 verkeersdoden in 2010 naar 420 in 2020. Sindsdien werken we met z'n allen gestaag aan het bereiken van deze doelstelling.

Om dit doel te bereiken houdt het BIVV de vinger aan de pols. Elke drie maanden publiceert het BIVV in zijn Verkeersveiligheidsbarometer de cijfers van het aantal letselongevallen en verkeersslachtoffers, uitgesplitst naargelang vervoerswijze, gewest en provincie. Dankzij een goede samenwerking met de politie kan het BIVV de meest recente evolutie geven van het aantal letselongevallen en slachtoffers op de Belgische wegen. De Verkeersveiligheidsbarometer werd zo een onmisbaar instrument dat snelle en gerichte bijsturingen van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid mogelijk maakt.

Enkele cijfers uit de Verkeersveiligheidsbarometer voor 2014



STUDIES NAAR VERKEERS(ON)VEILIGHEID



NATIONALE VERKEERSON- VEILIGHEIDSENQUÊTE

Voor de tweede keer al organiseerde het BIVV de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête. Het BIVV doet deze enquête omdat het belangrijk is te weten waarom weggebruikers zich onveilig voelen op de weg. Aan een representatief staal van 2.100 Belgische weggebruikers werd gevraagd hoe veilig of onveilig ze zich voelden in het verkeer, wat volgens hen de belangrijkste redenen van verkeersonveiligheid zijn, waaraan ze zich ergeren in het verkeer (onhoeffelijk gedrag) en welke maatregelen ze al dan niet zien zitten om de verkeersveiligheid te verbeteren.



VERKEERSVEILIGHEIDSBAROMETER

De verkeersveiligheidsbarometer komt tot stand dankzij een snelle overdracht van gegevens van de processen-verbaal die de politie opmaakt bij ongevallen. In afwachting van de jaarlijkse publicatie van de officiële en definitieve cijfers, geeft deze barometer een eerste overzicht van de recentste evolutie van het aantal letselongevallen en slachtoffers op onze Belgische wegen.

De barometer wordt elk trimester gepubliceerd en geeft een overzicht van het aantal letselongevallen en slachtoffers die zich sinds het begin van het jaar hebben voorgedaan. Deze publicatie is een onmisbaar instrument om snelle en gerichte bijsturingen van het nationale en regionale verkeersveiligheidsbeleid mogelijk te maken.



HOE ERNSTIG ZIJN DE VERWONDINGEN VAN VER- KEERSSLACHTOFFERS?

Steeds meer is men internationaal overtuigd dat een degelijk verkeersveiligheidsbeleid niet enkel doelstellingen vooropstelt inzake het aantal verkeersdoden, maar ook rekening houdt met (zwaar)gewonde verkeersslachtoffers.

Omwille van de sterke onderregistratie van het aantal zwaargewonden in de officiële ongevallenstatistieken, stelt Europa een nieuwe definitie van zwaargewonden voor, gebaseerd op medische criteria, namelijk gewonden MAIS 3+.

Tot nog toe worden in België - en ook in de meeste andere Europese landen - zwaargewonden gedefinieerd als verkeersslachtoffers die minstens 24 uur in het ziekenhuis moeten blijven na een ongeval. Vaak is dit een subjectieve inschatting van de politieagent die niet gebaseerd is op medische criteria.

Doel van deze studie was om voor de eerste maal in België het aantal en de verdeling van het aantal "gewonden MAIS 3+" te bepalen en de impact van deze nieuwe definitie op het aantal zwaargewonden. De studie geeft ook een overzicht van de verdeling van de aard van de letsels van de verkeersslachtoffers.

Voor de studie werden de gegevens van 48.528 zwaargewonde of dodelijke verkeersslachtoffers (processen-verbaal van de politie voor de periode 2004-2011) en 117.044 gehospitaliseerde verkeersslachtoffers (ziekenhuisgegevens voor de periode 2004-2011) onderzocht.





Alhoewel het aantal "zwaargewonden politie" (gebaseerd op politiegegevens) en het aantal "gewonden ≥ 1 nacht" (gebaseerd op ziekenhuisgegevens) twee omschrijvingen zijn die ongeveer dezelfde groep zwaargewonden zouden moeten dekken, werden toch 2,5 maal meer zwaargewonden in de laatste groep dan in de eerste groep geregistreerd. Dit wijst op een sterke onderregistratie van het

aantal zwaargewonden in de officiële ongevallenstatistieken.

Daarnaast werd ook het aantal “zwaargewonden politie” vergeleken met het aantal “gewonden MAIS 3+”, de nieuwe definitie van zwaargewonde verkeersslachtoffers. De verhouding tussen deze twee bedraagt 0,58. Dit betekent dat er gevoelig minder “gewonden MAIS 3+” zijn dan de door de politie geregistreerde zwaargewonden. Een overstap van de huidige naar de nieuwe definitie van zwaargewonden leidt dus tot een sterke daling van het aantal gerapporteerde zwaargewonden.

Nuyttens, N. & Van Belleghem, G. (2014) Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004-2011. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid & Vrije Universiteit Brussel - Interuniversity Centre for Health Economics Research@Risk: analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze.

Letselgroepen van gehospitaliseerde verkeersslachtoffers volgens vervoersmodus (2004-2011)

		Intern letsel hersenen	fractuur onderste ledematen	fractuur bovenste ledematen	fractuur romp	fractuur wervelzuil	intern letsel romp	fractuur schedel	andere
	Voetgangers	22%	29%	10%	7%	4%	3%	7%	18%
	Fietsers	24%	16%	23%	6%	4%	3%	5%	19%
	Motorrijders	14%	26%	20%	7%	5%	7%	3%	18%
	Automobilisten	24%	11%	9%	12%	9%	8%	4%	23%









@RISK: ANALYSE VAN HET RISICO OP ERNSTIGE EN DODELIJKE VERWONDINGEN IN HET VERKEER IN FUNCTIE VAN LEEFTIJD EN VERPLAATSINGSWIJZE

In deze studie worden de risico's op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer berekend voor verschillende types weggebruiker: voetgangers, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, autobestuurders en -passagiers en gebruikers van trams en bussen en voor verschillende leeftijdsgroepen. De resultaten geven een antwoord op vragen zoals: is het veiliger om 10 km met de auto te rijden dan met de fiets? Wat is gevaarlijker: 10 minuten stappen of 10 minuten met de auto rijden? Wie loopt er meer kans om ernstig gewond te geraken in een fietsongeval, een bejaarde of een kind? Welke verplaatsingsmodus is de gevaarlijkste? En welke de veiligste?

Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

categorie gebruikers

Leeftijd	 Voetganger	 Fietsers	 Brom-/motorfietsers	 Autobestuurder	 Autopassagier	 Passagier van bus & tram	Alle weggebruikers
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Alle leeftijden	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Relatief risico: hoe verhoudt zich het risico voor een groep weggebruikers om ernstig of dodelijk gewond te geraken tot het risico van de gemiddelde autobestuurder?

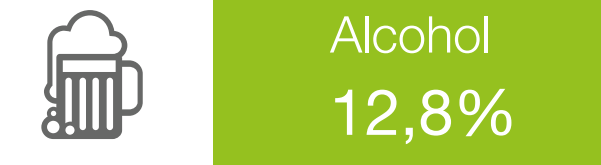
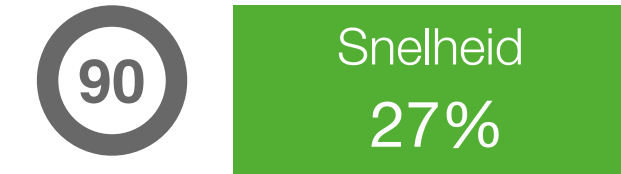
Relatieve risico's gebaseerd op het aantal doden en ernstig gewonden (MAIS 3+) per afgelegde afstand. De referentiecategorie is het gemiddelde risico van de autobestuurders.

Bron: BELDAM, FOD Economie AD SEI, Infografie: BIVV.

DODELIJKE ONGEVALLLEN OP SNELWEGEN

Met 35 doden per 1.000 letselongevallen vallen bij ongevallen op snelwegen vier maal meer doden dan in de bebouwde kom. De ernst van deze ongevallen vraagt om extra aandacht. Daarom onderzocht het BIVV, in samenwerking met de federale wegpolitie, de processen-verbaal van 521 dodelijke ongevallen op de Belgische snelwegen in de periode van 2009 tot 2013.

Slootmans, F. & De Schrijver, G. (2014). Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum.



INVLOED VAN HET WEER OP HET AANTAL ONGEVALLEN

Voor het eerst onderzocht het BIVV de invloed van de weersomstandigheden op het aantal letselongevallen in België. In een pilootstudie wordt het gemiddeld aantal ongevallen op dagen met uitzonderlijk weer vergeleken met het aantal ongevallen op dagen met normaal weer. Voor vijf meteorologische parameters - regen, sneeuw, mist, sterke wind en temperatuur - en twee samengestelde indicatoren - mooi en slecht weer - werd onderzocht in welke mate ze een invloed hebben op het aantal letselongevallen naargelang het soort weggebruiker.

Focant, N. (2014) Zijn er meer verkeersongevallen als het regent? Verkennende analyse van de invloed van de weersomstandigheden op het aantal verkeersongevallen in België. Busset, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

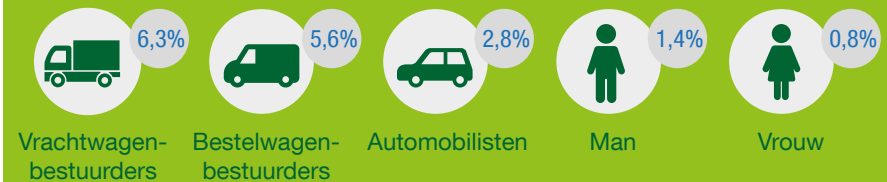


AFLEIDING achter het stuur

WAT?



WIE?



WAAR EN WANNEER?



WIJZE?

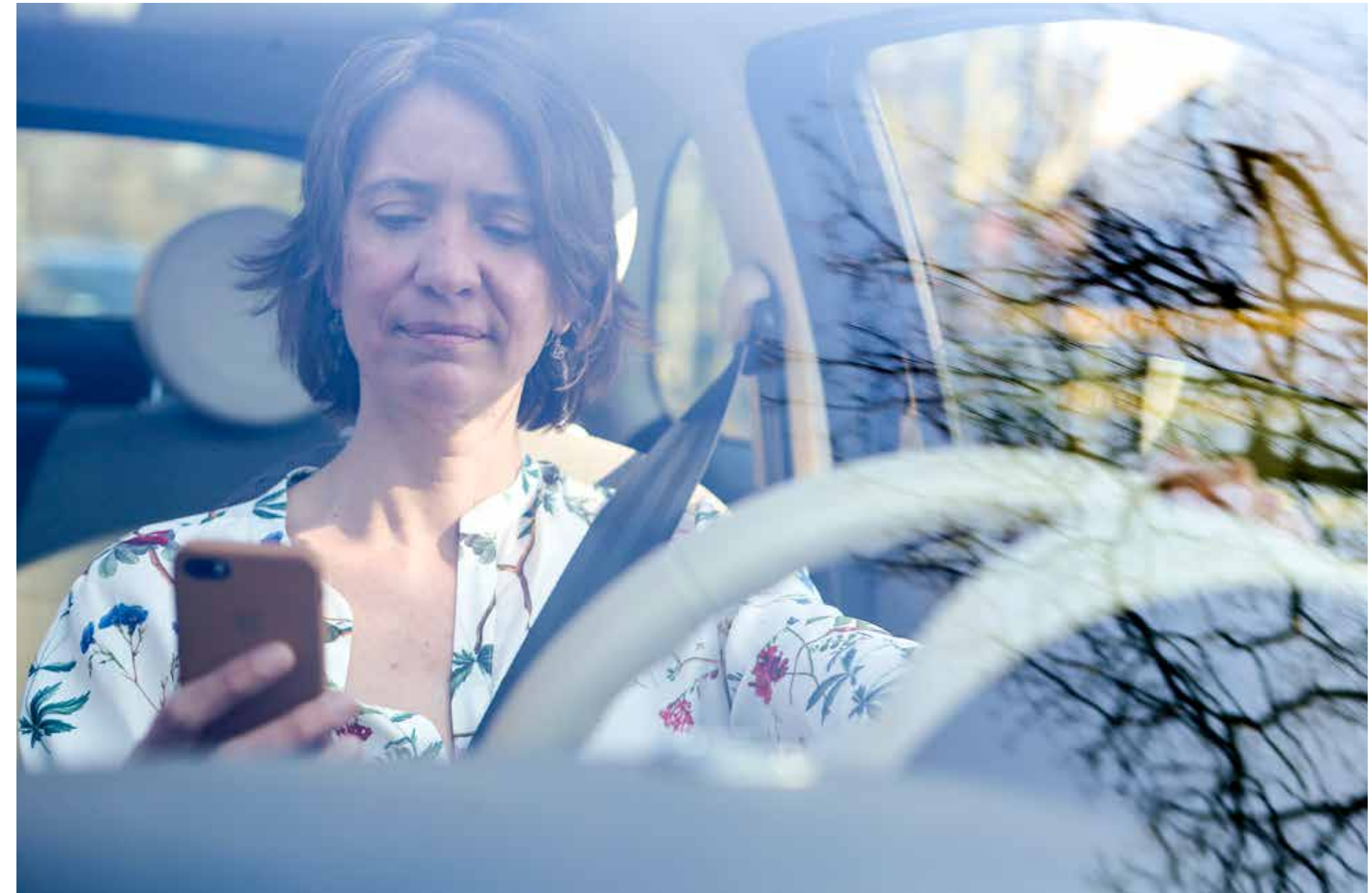


AFLEIDING ACHTER HET STUUR

Afleiding tijdens het besturen van een voertuig vormt een almaar groter probleem voor de verkeersveiligheid. Volgens internationaal onderzoek is 5 tot 25% van de auto-ongevallen te wijten aan afleiding. Telefoneren tijdens het rijden - al dan niet handsfree - verdrievoudigt het risico op een ongeval. Sms'en verhoogt dat risico maar liefst 23 keer. Onderzoekers van het BIVV brachten het fenomeen in kaart en observeerden het gedrag van bestuurders op 156 verschillende locaties en tijdstippen. Eén op de twaalf bestuurders was afgeleid. De belangrijkste bron van afleiding was de gsm: 3,2% van de bestuurders was niet handsfree aan het bellen of een sms aan het versturen. Professionele bestuurders bleken het vaakst te gsm'en tijdens het rijden. Gsm'en gebeurt ook vaker op autosnelwegen en door mannelijke bestuurders.

Naast gsm'en werd ook nog ander afleidend gedrag vastgesteld: roken, manipuleren van voorwerpen en het bedienen van het instrumentenbord.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



SNELHEID BESTELWAGENS

Het aantal bestelwagens op onze wegen neemt nog steeds toe. Tussen 1997 en 2011 is hun aantal gestegen met 83%. Bestuurders van bestelwagens worden door andere weggebruikers vaak slecht bekeken, want ze rijden te snel en te agressief. Maar klopt dat wel? Ongevalscijfers lieten ons vermoeden dat snelheid van bestelwagens wel eens een aandachtspunt voor de verkeersveiligheid kon zijn.




Rijden bestelwagens te snel? was de vraag waarop het BIVV een antwoord zocht. Gewapend met een Speedlaser gingen onderzoekers van het BIVV op 257 verschillende locaties de snelheid van bestelwagen meten. Conclusie: een derde van de bestelwagens rijdt te snel, maar ze doen dit in dezelfde mate als personenwagens ongeacht het type weg.

Uit ander onderzoek bleek al dat bestuurders van bestelwagens meer gsm'en achter het stuur en dus vaker afgeleid zijn. Daarbij komt ook nog dat de gevolgen van ongevallen met een bestelwagen - door hun grotere massa - ernstiger zijn dan ongevallen met een personenwagen.

Ondanks een verhoogd risico op een ongeval en de potentiële grotere ernst ervan, merken we bij bestelwagenbestuurders geen risicocompensatie op het gebied van snelheidsgedrag.

Riguelle, F., & Roynard, M. (2014) Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Gemiddelde vrije snelheid in functie van het wegtype

	Zones 30 in een schoolomgeving	Zones 30 buiten een schoolomgeving	50 km/u-wegen	70 km/u-wegen	90 km/u-wegen met 1 rijstrook	90 km/u-wegen met 2 rijstroken	Autosnelwegen
 Personenwagens	42,3 km/u	36,8 km/u	51,9 km/u	71,9 km/u	83,3 km/u	90,5 km/u	119,1 km/u
 Lichte bestelwagens	43 km/u	34,9 km/u	52,1 km/u	69,2 km/u	80,3 km/u	88,3 km/u	116,6 km/u
 Klassieke bestelwagens	39,8 km/u	34,7 km/u	51,1 km/u	69,1 km/u	81 km/u	88,2 km/u	115,5 km/u



RIJVAARDIGHEID OUDEREN

Met de vergrijzing van onze samenleving neemt ook het aantal senioren in het verkeer toe. Al in 2030 zal meer dan een kwart van alle bestuurders 65 jaar of ouder zijn. Gezichtsvermogen, beweeglijkheid en ook reactiesnelheid verminderen bij het ouder worden en zijn belangrijk om op een actieve en veilige manier deel te nemen aan het verkeer. "Senioren in het verkeer" onderzocht de mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen in België.

Martensen, H. (2014) Senioren in het verkeer. Mobiliteit en verkeersveiligheid van ouderen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

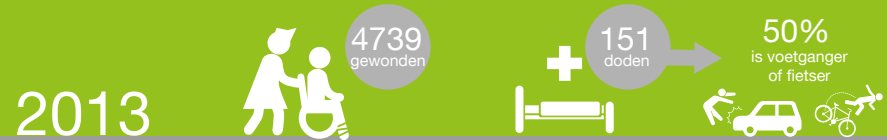
Samen met het Instituut voor Mobiliteit (UHasselt) ontwikkelde het BIVV een checklist die 65-plussers moet sensibiliseren voor mogelijke problemen bij het autorijden en zo hun rijvaardigheid meer bespreekbaar maakt. Deze rijvaardigheidstest kan een eerste, sensibiliserende stap zijn in een getrappt systeem voor rijgeschiktheidsbeoordeling: vragenlijsten, mentale en/of fysieke testen en tenslotte een rijtest.

www.senior-test.be

SENIOREN in het verkeer



1 op 4 bestuurders ouder dan 65



Gewonden en doden in het verkeer



Problemen bij ouder worden




CHECKLIST SENIOREN

 15 vragen peilen naar:

- ✓ gedrag en gewoontes
- ✓ moeilijkheden in bepaalde situaties
- ✓ medische aspecten
- ✓ overtredingen en ongevallen

16.000 exemplaren gedrukt 

40.000 online ingevuld via www.senior-test.be 



CAMPAGNES DIE AANZETTEN TOT VERKEERSVEILIGER GEDRAG



In 2014 voerde het BIVV verschillende opmerkelijke campagnes die weggebruikers moesten aanzetten hun gedrag in het verkeer te veranderen. Al deze campagnes werden inhoudelijk opgebouwd rond de resultaten van studies van het Kenniscentrum van het BIVV en gingen vaak gepaard met terreinacties.

MINDER ZUUR ACHTER HET STUUR

In februari liep de campagne “Minder zuur achter het stuur”. Deze campagne ging over (het gebrek aan) respect en hoffelijkheid in het verkeer. De campagne bouwde voort op de resultaten van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête die begin januari werd gepubliceerd. Daaruit bleek dat een groeiend deel van de Belgische bestuurders een gebrek aan hoffelijkheid aangeeft als één van de oorzaken van verkeersveiligheid. “Minder zuur achter het stuur” verwijst naar de zure gezichten die sommige bestuurders trekken van zodra ze het stuur nemen. De campagne wou de weggebruikers aanzetten tot meer respect, niet alleen tegenover de regels van de wegcode, maar ook ten opzichte van de andere weggebruikers.



Welk type zuursmoel ben jij?

Via een online test konden de bestuurders ontdekken welk type zuursmoel ze waren.

DE ONTKENNER



DE AGRESSIEVELING



DE ONGEDULDIGAARD



HET COMPETITIEBEEST



DE WRAAKNEMER



U BENT GEEN ZUURSMOEL



Hij is te snel gegaan



HIJ IS TE SNEL GEGAAN

Eind maart startte de tot nog toe meest succesvolle en spraakmakende campagne van het BIVV ooit: "Hij is te snel gegaan". De campagne was gebaseerd op de resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over snelheid en te snel rijden bij 1.540 Belgische bestuurders die de voorbije zes maanden minstens 1.500 km met de auto hadden afgelegd.

Een week na de start van "Hij is te snel gegaan" werd de campagnefilm "Wat als je was uitgenodigd op je eigen begrafenis?" online gezet. De film wou gehaaste bestuurders confronteren met de gevolgen van hun snelle rijstijl. In de film zagen we zes personen waarvan een vriend(in) of familielid een afspraak heeft vastgelegd. Wat ze echter niet wisten, was dat ze eigenlijk uitgenodigd waren om hun eigen begrafenis bij te wonen! Twee dagen nadat het filmpje viraal ging, hadden al meer dan 1 miljoen mensen het filmpje bekeken. In minder dan drie weken stond de teller al op 3.561.177 views. Tot op vandaag hebben zowat 15 miljoen mensen wereldwijd het filmpje bekeken.

Gelijktijdig met de lancering van het filmpje konden de bezoekers van de website hijstesnelgegaan.be een bericht sturen naar een vriend of familielid met een zware voet en hem er op attent maken dat hij of zij maar best wat trager rijdt voor het te laat is. De persoon aan wie het bericht was gericht, kreeg deze pas zes maanden later, bij de start van de volgende snelheidscampagne.

THE MAKING OF

De casting van de acteurs voor "Wat als je was uitgenodigd op je eigen begrafenis?" verliep op een nogal onorthodoxe manier, maar zorgde wel voor de authentieke emoties in de film.

Er werd gezocht naar duo-figuranten die een familie- of vriendschapsband hadden en waarvan één iemand acteervaring had, hetzij als figurant, hetzij in het amateurtheater. Na de castingsessie kregen alle kandidaten dezelfde mededeling, namelijk dat ze niet geselecteerd werden voor de rol waarvoor ze auditie deden.

Zes kandidaten - allen met acteervaring - kregen nadien een telefoontje dat ze wel geslaagd waren voor de auditie. Aan hen werd het opzet van de initiële auditie uitgelegd en zij kregen de opdracht om zelf een tekst te schrijven voor de begrafenis van diegene die in duo met hen auditie deed. Zij kregen het verbod om hierover iets te zeggen aan het familielid of vriend(in) maar moesten die onder een vals voorwendsel naar de datum en plaats van afspraak lokken.

Zonder dat ze het zelf wisten, werden de kandidaten tijdens de initiële auditie gescreend op hun emotionele reacties.

Palmares

- Gouden Welp 2014
- Eurobest 2014
 - Zilver en Brons in de categorie PR
 - 2 keer Brons in de categorie Media



DRINKEN ÉN RIJDEN? NIET GRAPPIG

In juni werd de 4^{de} zomer-Bob-campagne gelanceerd. Enkele bekende gezichten - Evi Hanssen, Jan Verheyen, Sandrine Dans, Patrick Ridremont, Christophe Deborsu en Bert Kruismans - zetten mee hun schouders onder de campagne en tonen hun afkeur voor bestuurders die rijden onder invloed van alcohol. Gelijktijdig met de Bob-campagne voerde de politie Bob-controles uit.



**DRINKEN ÉN RIJDEN?
NIET GRAPPIG!**

Ik BOB mee

Assuralia
BELGISCHE BROUWERS
www.belgischebrouwers.be
BIVV
www.ikbob.be

© Belgisch Instituut voor de Veiligheidsstudie van de Vlaamse Reguleerder voor de Mobiliteitswetgeving (BIVV) - 1103 Brussel V.U. - Foto: G. De Weert - 10/11/14



Beep! Beep!

BOEM! BOEM!

GO FOR ZERO

© Belgisch Instituut voor de Veiligheidsstudie van de Vlaamse Reguleerder voor de Mobiliteitswetgeving (BIVV) - 1103 Brussel V.U. - Foto: G. De Weert - 10/11/14

BEEP! BEEP! BOEM! BOEM!

Met deze slogan werd tijdens de maand augustus campagne gevoerd tegen gsm'en en sms'en achter het stuur. Omdat heel wat bestuurders, ondanks het verhoogde ongevalsrisico, het normaal vinden toch te gsm'en en te sms'en achter het stuur, was deze campagne (brood)nodig. Want wie belt achter het stuur loopt 3 tot 4 keer meer kans op een ongeval. Bij sms'en is dat risico 23 keer groter. Toch zegt 1 op de 3 bestuurders wel eens een sms te versturen terwijl hij/zij achter het stuur zit en leest 1 op 2 bestuurders af en toe een sms tijdens het rijden, zo blijkt uit een enquête van het BIVV. Bijna de helft van de bestuurders (45%) had het voorbije jaar met de gsm gebeld zonder handsfree-kit.

De campagne wou ons bewuster maken van de risico's van het gsm'en achter het stuur en wou de maatschappelijke norm voor het niet handsfree gsm'en achter het stuur scherper stellen: niet gsm'en achter het stuur moet de norm zijn.

WAAROM REED JE ZO SNEL?

Zes maanden na “Hij is te snel gegaan” startte eind september het tweede luik van de sensibiliseringsactie over de gevaren van te snel rijden. In “Waarom reed je zo snel?” speelde Laura, een meisje in een rolstoel, de hoofdrol. Zij kijkt ons aan en vroeg “Waarom we zo snel reden?”. De vraag werd ons op 650 borden langs onze snelwegen gesteld. Op de website waaromreedjezosnel.be kon je het verhaal bekijken van Laura, een tienjarig meisje dat samen met haar moeder op weg was naar de dansles. Laura is een fictief personage, maar haar verhaal is dat niet. Het is gebaseerd op een echte getuigenis.

Woord van het Jaar

Van 25 november tot 15 december konden taalliefhebbers in België en Nederland stemmen op de tien genomineerde woorden. **FLITSMARATHON**, een politieactie waarbij de hele dag intensief geflitst wordt, nam het daarin op tegen boterhammentaks, doorkijkbelasting, faunatrap, kamikazecoalitie, karaattaks, kopspringer, schaarsteschiif, uitstelbaby en wormburger. Meer dan 35.000 mensen brachten hun stem uit. Met 24 procent van de stemmen werd flitsmarathon het Woord van het Jaar 2014. Dankzij de actie “Ik flits mee” van het BIVV en de politie werd flitsmarathon een begrip in België. De verkiezing van het Woord van het Jaar is een initiatief van uitgeverij Van Dale.



Waarom reed je zo snel?



GO FOR ZERO
SAMEN NAAR 0 VERKEERSDODEN

Stichting Vlaanderen en België voor de veiligheid op de weg, Vlaamse Reguleerder voor de Media, Vlaamse Reguleerder voor de Media, Vlaamse Reguleerder voor de Media, Vlaamse Reguleerder voor de Media



VRIENDEN VOOR HET LEVEN

**DRINKEN ÉN RIJDEN?
DOEN WIJ NIET!**



Assuralia BELGISCHE BROUWERS BIVV ik BOB mee

DRINKEN ÉN RIJDEN? DOEN WIJ NIET!

Op 1 december stellen de ministers van Mobiliteit, Jacqueline Galant, en van Binnenlandse zaken, Jan Jambon, de 20^{ste} winter-Bob-campagne voor. Dat Bob-campagnes nodig blijven, wordt nogmaals aangetoond in een studie waarin de vergelijking wordt gemaakt tussen 19 Europese landen. Daaruit blijkt dat Belgen het meest de neiging hebben om de effecten van alcohol achter het stuur te onderschatten. De campagne wordt mee gesteund door de openbaar vervoersmaatschappijen, de nationale vereniging van taxibedrijven, de horecafederaties en de federatie van de drankenhandelaars.

ACTIES DIE AANZETTEN TOT...



IK FLITS MEE

Gelijktijdig met de start van de campagne “Hij is te snel gegaan” lanceerden het BIVV en de politie de actie “Ik flits mee”. Op de website ikflitsmee.be konden burgers zelf aangeven waar er volgens hen te hard gereden werd. Half april werd een flitsmarathon georganiseerd. Gedurende 24 uur werd er geflitst op de plaatsen die werden bepaald via ikflitsmee.be.

Zowel de sensibiliseringscampagne “Ik flits mee” als de flitsmarathon werden een groot succes.

Tijdens de flitsmarathon op 17 april werden bijna 400.000 voertuigen op hun snelheid gecontroleerd. Meer dan 700 agenten bemanden de mobiele camera's op 500 verschillende locaties. Zesennegentig procent van de bestuurders hield zich aan de toegelaten snelheid. Iets meer dan 20.000 bestuurders werden geflitst: 15.615 door mobiele camera's, 4.599 door onbemande camera's op de snelwegen.



www.ikflitsmee.be

460.000+ bezoekers

1.100.000+ views



50.000+
doorgegeven
locaties

85%

van de bestuurders gaf een motivatie





JE EERSTE 1.500 KM ZIJN GOUD WAARD

Voor het tweede jaar op rij organiseerden het BIVV en MNM deze wedstrijd voor beginnende bestuurders. Twee jongeren maakten kans om “de ideale vakantiejob” met een aantrekkelijk loon - 1.500 euro - te winnen en zijn tegelijkertijd ambassadeur van deze campagne naar jonge bestuurders. Zo kon je onze ambassadeurs tijdens de maanden juli en augustus op verschillende zomerevenementen tegen het lijf lopen.



YOUTH FOR ZERO

Op 31 december ging de "Youth For Zero"-website, een onlineplatform en -wedstrijd die jongeren moesten aanzetten tot meer verkeersveiligheid offline. Met 11.681 deelnemers aan de wedstrijd was "Youth For Zero" een groot succes. Met hun deelname maakten zij kans op de hoofdprijs: een Suzuki Swift.

Bij de start van "Youth For Zero" stond de trieste teller van het aantal jonge verkeersdoden op onze wegen nog op 128. Doel van de wedstrijd was die fictieve teller op 0 te krijgen door het verzamelen van "badges". Deze badges konden ze verdienen wanneer ze een actie ten voordele van verkeersveiligheid hadden ondernomen. Foto's nemen en delen van Bob, filmpjes delen, het online beantwoorden van vragen over verkeersveiligheid, ... zijn maar enkele voorbeelden.

De badges waren onderverdeeld in drie categorieën, meteen ook de belangrijkste pijlers om de jongeren te sensibiliseren: verhogen van de kennis, verbeteren van de risicoperceptie en bevorderen van een collectief verantwoordelijkheidsgevoel binnen hun peergroup.

Op 31 december 2014 stond de teller op 0 en was de wedstrijd afgelopen. Maar liefst 11.681 jongeren engageerden zich voor meer verkeersveiligheid. De website www.youth.goforzero.be kreeg meer dan 110.000 bezoekers en 850.000 pageviews.

De prijzenpot telde bijna 640 prijzen met onder meer: een Suzuki Swift, 3 BA autoverzekeringen geschonken door Ethias, 4 InterRail Global Passen waarmee je gedurende een maand heel Europa kan doorkruisen met de trein, cursussen ecodriving aangeboden door Skoda en een "Ford Driving Skills for Life"-opleiding. Het jongerenonlineplatform kreeg bovendien ook de gewaardeerde steun van de Nationale Loterij.



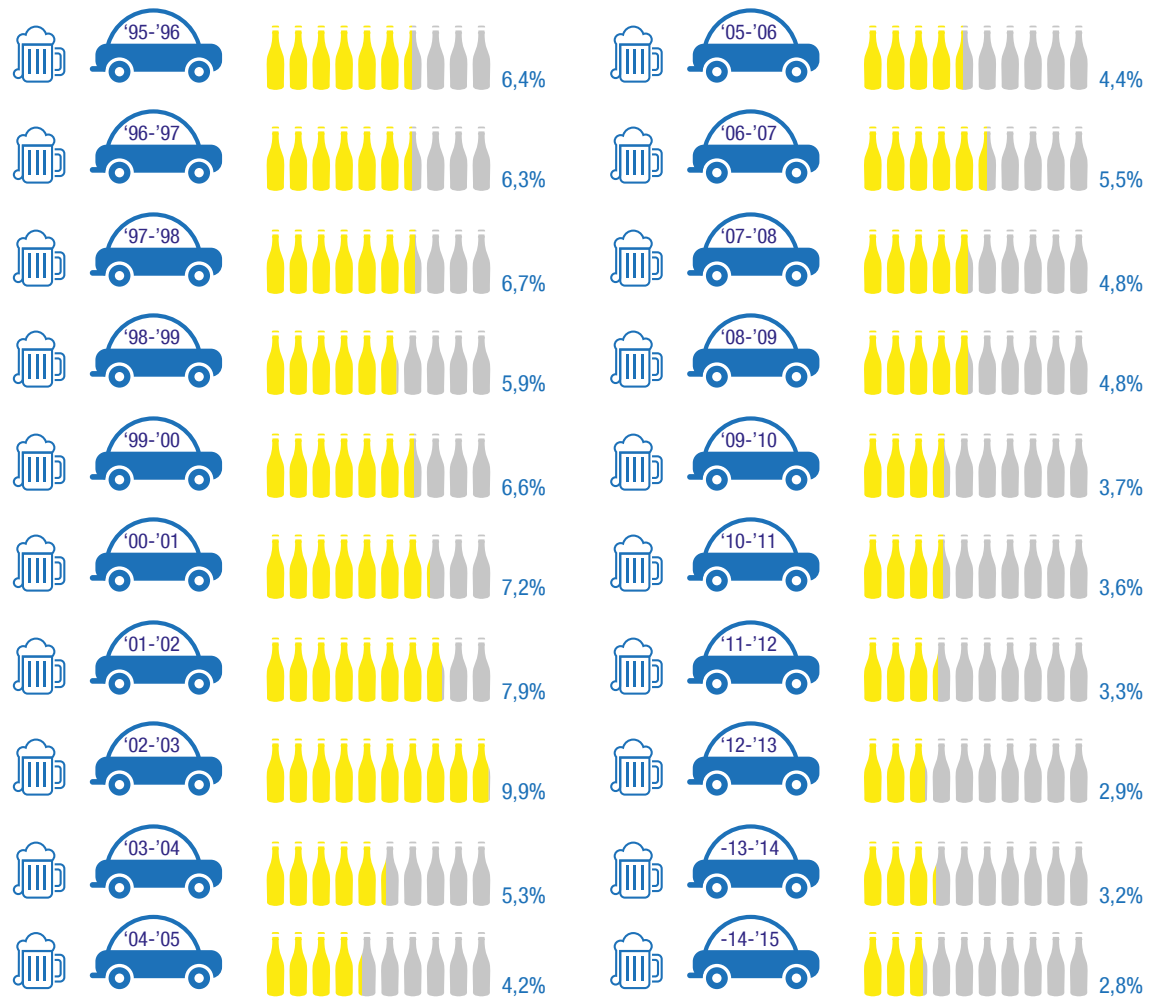
BOB-CAMPAGNES

Voor de 20^{ste} keer al organiseerde het BIVV de Bob-campagne tijdens de eindejaarsperiode. Tegelijkertijd hield de politie Bob-controles. Vooral jongere bestuurders hebben de boodschap van de Bob-campagne dat rijden en drinken niet samen gaan, goed begrepen. We kunnen dan ook stilaan spreken van een Bob-generatie. Toch blijft het alcoholgebruik bij een groep van bestuurders erg problematisch: twee derde van de positieve bestuurders heeft een alcoholgehalte groter of gelijk aan 0,8 promille.

280.000

Bob-sleutelhangers uitgedeeld tijdens Bob-controles

Resultaten 20 jaar Bob-campagne



TERREINACTIES

Tijdens de zomer-Bob-campagne werden bij terreinacties meer dan 13.300 mensen aangesproken. Bob-teams waren aanwezig op terrasjes van cafés en parkings van Carrefour Hypermarkten. Zo wilden we iedereen op een ludieke, maar toch overtuigende manier laten weten wat “bobben” wil zeggen.

Nog tijdens de zomermaanden vond je onze field teams op bijna 90 events over gans België.



SAMEN NAAR 0 VERKEERSDODEN
NOTRE OBJECTIF À TOUS: ZÉRO TUÉ

AT YOUR SERVICE

- 42 Ontwikkelen, delen en toepassen van kennis
- 44 Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- 58 Centrum voor Public Affairs, Regulatory and Innovation
- 60 Adviesbureau voor Verkeersveiligheid

ONTWIKKELEN, DELEN EN TOEPASSEN VAN KENNIS



Sinds zijn oprichting in 1986 zit ontwikkelen, delen en toepassen van kennis ingebakken in het DNA van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Sinds de 6^{de} staatsvorming focust het BIVV nog meer op dit DNA en heeft het proactief zijn rol herdacht in het geregionaliseerde verkeersveiligheidsbeleid. Nog meer dan vroeger profileert het BIVV zich als hét kenniscentrum voor verkeersveiligheid én leverancier van diensten die de verkeersveiligheid bevorderen. Het richt zich hierbij naar (inter-)nationale publieke en private partners. In functie hiervan werd de werking van het instituut geconcentreerd rond drie pijlers: het Kenniscentrum Verkeersveiligheid, het Centrum voor Public Affairs, Regulatory and Innovation en het Adviesbureau voor Verkeersveiligheid.



KENNISCENTRUM VERKEERSVEILIGHEID



Het Kenniscentrum doet onderzoek naar en ontwikkelt expertise over alle mogelijke facetten van verkeersveiligheid. Het beschikt hiervoor over een multidisciplinair team van 22 onderzoekers en analisten met master- en doctoraatsdiploma's in maar liefst 18 verschillende academische richtingen.

Jaarlijks stelt het Kenniscentrum - onder de supervisie van een "International Scientific Advisory Board" - een onderzoekskalender op met topics die onderzocht worden. Binnen het Kenniscentrum zijn er twaalf onderzoekslijnen:

- impact van verkeersongevallen op mens en maatschappij
- oorzaken van verkeersongevallen
- vaardigheden voor veilig verkeersgedrag
- gedrag van weggebruikers
- technologie voor verkeersveiligheid
- evidence-based verkeersveiligheidsbeleid
- type en spreiding van verkeersongevallen
- macro-determinanten van verkeersveiligheid
- beoordeling van rijgeschiktheid
- bereiken van gedragsverandering
- ontwerp van veilige wegen
- effectieve en efficiënte handhaving

International Scientific Advisory Board (ISAB)

ISAB is het adviesorgaan voor de activiteiten van het Kenniscentrum van het BIVV. ISAB bestaat uit 12 experten op het gebied van verkeersveiligheid, afkomstig van onderzoeksinstituten, universiteiten en ministeries in 10 landen. Zij geven advies over de onderzoeksstrategie en de keuze van onderzoeksprojecten en studies.

Samenstelling

- Henk Stipdonk, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Nederland
- Horst Schulze, Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), Duitsland
- Karel Brookhuis, Rijksuniversiteit Groningen, Nederland
- Klaus Machata, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Oostenrijk
- Luciana Loro, Ministerie van Infrastructuur en Transport, Italië
- Maria Segui Gomez, Ministerie van Verkeer (DGT), Spanje
- Pete Thomas, Loughborough University, Verenigd Koninkrijk
- Pierre-Jean Arnoux, Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR), Frankrijk
- Robyn Robertson, TIRF, Canada
- Rune Elvik, Institute for Transport Economics (TOI), Noorwegen
- Yves Page, TechnoCentre Renault, Frankrijk

Voor hun studies gebruiken de onderzoekers van het Kenniscentrum een breed spectrum aan onderzoeksactiviteiten: desk-research en literatuurstudie, veldonderzoek en observatiestudies, vragenlijsten en opiniepeilingen, statistische analyses, modelvorming, evaluatie van maatregelen en rijnsimulatoronderzoek.

Rijsimulator

Sinds midden 2014 beschikt het Kenniscentrum over een rijnsimulator (STISIM 3) voor experimentele doeleinden. Dit vormt een geheel nieuwe onderzoeksmethode voor de onderzoekers van het BIVV en laat hen toe het rijgedrag en de effecten van allerlei condities en situaties op het rijgedrag gedetailleerd te bestuderen.

De rijnsimulator omvat een verstelbare autostoel, een stuur met richtingaanwijzers, drie pedalen (rem, gas, ontkoppeling) en een versnellingspook. De hardware bestaat uit een PC, drie plasmaschermen voor een gezichtsveld van 120° en een luidspreker voor realistische rijgerelateerde geluiden.

Met een eye-tracking systeem (FaceLab) kunnen onderzoekers ook de hoofd- en oogbewegingen en kijkrichtingen tijdens de experimenten met de rijnsimulator monitoren.

Een eerste studie met de rijnsimulator is intussen afgerond. Deze ging het effect na van het sms'en tijdens het rijden in een stedelijke omgeving bij jonge (kandidaat-) bestuurders. Deze studie gebeurde in samenwerking met het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt (IMOB) en de Federatie van erkende rijnscholen van België (Federdrive).

De meeste onderzoeksrapporten, artikels, presentaties, themadossiers, statistieken en indicatoren worden op de website bivv.be gepubliceerd. Ook worden de resultaten voorgesteld op verschillende congressen en evenementen in binnen- en buitenland en onderhoudt het Kenniscentrum goede banden met buitenlandse onderzoeksinstituten en verkeersveiligheidsinstituten.

VERTEGENWOORDIGING - INTERNATIONAAL

IRTAD | *International traffic safety data and analysis group*

Het BIVV vertegenwoordigt België in de tweejaarlijkse bijeenkomsten van de IRTAD-expertengroep, waarbij landen wereldwijd hun 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.

CARE | *Europese Commissie*

Het BIVV is de officiële Belgische vertegenwoordiger in de werkgroep CARE (European Road Accident Database).

High Level Group of Road Safety | *Europese Unie*

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

ETSC | *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 het 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 | *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. Deze commissie heeft als opdracht om de werkzaamheden van dit observatorium te oriënteren.

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. Het BIVV participeerde actief in twee FERSI-werkgroepen, namelijk: "Classification of injuries" en "Road safety research challenges for the next decade".

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

Het BIVV is lid van ICTCT sinds 2012.

Het Europees Rijbewijs Comité

Vertegenwoordiging in de multidisciplinaire Europese expertenwerkgroep "Cardiology" en "EU Drivers Licence Codes (DLTWG)".

EFPA | *European Federation for Psychological Association*

Vertegenwoordiging in de multidisciplinaire Europese expertenwerkgroep "Standing Committee on Traffic Psychology (SC TP)".

CEN Workshop 69

"Car-Adaptations for Drivers and Passengers of Motor Vehicles"

Expert in de multidisciplinaire CEN-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 reglementering van ATP.

PIARC | *World Road Association*

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.



OCDE | *L'Organisation de Coopération et de Développement Économiques*

Vertegenwoordiging van België binnen een werkgroep over de noodzakelijke stappen voor de inplanting - op nationaal niveau - van een "Safe System"-aanpak.

WHO | *World Health Organization*

Nationale vertegenwoordiger voor het WHO-rapport on road safety. De WHO zal in 2015 het derde Global Status Report publiceren. Dit rapport geeft een overzicht van de verkeersveiligheidssituatie in alle landen ter wereld. Wouter Van den Berghe staat - als National Data Coordinator - in voor de verzameling van de Belgische verkeersveiligheidsgegevens.

Mobility for all

CARA zorgde voor een externe adviseur voor dit project van de Rijks Universiteit Groningen.

CITA member

The International Motor Vehicle Inspection Committee.

CORTE member

The Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement.

MEDEWERKING IN EXPERTENWERKGROEPEN - NATIONAAL

FCVV | Federale Commissie Verkeersveiligheid

Het BIVV neemt het voorzitterschap van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid waar. De Federale Commissie oefent een adviserende rol uit ten aanzien van het Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid in de te nemen maatregelen en het uit te voeren beleid inzake 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 effectieve leden en verenigt verschillende overheden en organisaties die een rol spelen in het verkeersveiligheidslandschap. Sinds 2012 wonen drie overige stakeholders de bijeenkomsten van de Commissie bij met een louter observerende rol.

Werkgroep "Statistiek"

Sinds 13 jaar is het BIVV voorzitter van de werkgroep waarin onder meer de lokale en federale politie, FOD Justitie, FOD Economie, FOD Mobiliteit, de drie gewesten, en IMOB vertegenwoordigd zijn. Er bestaan twee subwerkgroepen "lokalisatie van ongevallen" en "zwarte punten". Gezien de ongevallenstatistieken de basis vormen 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 letselongevallen 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.

BWV | De Belgische Wegenvereniging

De vereniging wil de spelers een forum bieden waar zij elkaar kunnen ontmoeten en kunnen overleggen om een toekomstvisie voor de wegenbranche te ontwik-

kelen en te promoten die steunt op duurzame ontwikkeling. Raad van Bestuur en de Algemene Vergadering.

OCW | Opzoekingscentrum voor de wegenbouw

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

MEDEWERKING IN EXPERTENWERKGROEPEN - 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.
- Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid. "In het kader van de geplande regionalisering van een aantal bevoegdheden op gebied van verkeersveiligheid werden verschillende werkgroepen opgestart en werd in december 2012 een conferentie georganiseerd. Het BIVV leverde belangrijke bijdragen aan deze werkgroepen."

- Vlaams Forum Verkeersveiligheid. - Dit is een overlegplatform waarin alle betrokkenen op het gebied van verkeersveiligheid in Vlaanderen zetelen. Het forum heeft enerzijds een overlegfunctie: de deelnemende organisaties zoeken naar afstemming en wisselen kennis en ervaring uit. Anderzijds formuleert het forum adviezen aan de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid op de Vlaamse wegen te verbeteren. Het BIVV neemt deel aan dit Forum.
- Task Force Ongevallenregistratie. Het BIVV werkt actief mee binnen deze werkgroep, die als doel heeft om de kwaliteit van de ongevallenregistratie te verbeteren.
- AVVG Werkgroep Tram.
- AVVG Ad hoc verkeersveiligheidsinspectie.
- Redactieraad Mobiliteitsbrief.
- Stuurgroep Herziening van de Vademecums.
- MOW-Werkgroep ad hoc over fietsstraten.
- “Belangen” van de Vlaamse Diabetes Vereniging.
- Structureel overleg Verkeersveiligheid (provincie Vlaams-Brabant).
- Technisch comité 1b (verkeersveiligheid) van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.

Brussel

- Begeleidingscomité van de schoolvervoerplannen.
- Werkgroep “Voetgangersbrevet” van Brussel Mobiliteit.
- Lid van de fietscommissie van de Stad Brussel.
- Brusselse Gewestelijke commissie voor Mobiliteit.

- Werkgroep Tram – voetgangers-oversteekplaatsen bij tramsporen.
- Regionale Commissie voor Mobiliteit.
- Regionale Fiets-Commissie.
- Regionale Commissie Actieve Modi.
- Motor-Commissie.
- Commissie voor Personen met beperkte mobiliteit (PBM).

Wallonië

- Le Conseil supérieur Wallon de la Sécurité Routière (CSWSR). We zijn lid en maken deel uit van verschillende werkgroepen:
- Werkgroep verkeersveiligheidsaudits.
- Werkgroep stedenbouw en verkeersveiligheid.
- Werkgroep langere en zwaardere voertuigen.
- Het BIVV zetelt ook in de subwerkgroep “Weekendongevallen”.
- Werkgroep “Fietsersbrevet”.
- CPSR Wallonie - Commissions Provinciales de Sécurité Routière.
- Verkeerscommissie Hamont.
- Deelname aan meerdere PCDR (gemeentelijke duurzaamheidsplannen).

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 partnersinfor-



matie over de initiatieven van het BIVV. Daarnaast zetelt het BIVV als expert in een aantal provinciale overlegvergaderingen en veiligheidscommissies.

LIJST PUBLICATIES EN ARTIKELS

BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID (2015). Nationale verkeersveiligheidsenquête 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

DE SCHRIJVER, G. & VAN DEN BERGHE, W. S. (2015). Naar een rijbewijs met punten in België? Verkennende literatuurstudie. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MEESMANN, U., SLOOTMANS, F., OST, G. & BOETS, S. (2015). Opnieuw geschikt voor het verkeer? De praktijk van de medische en psychologische onderzoeken bij verval van het recht tot sturen. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum.

TEMMERMAN P., ROYNARD, M. (2015) Motorcycle speed survey 2014 – Results of the first motorcycle speed survey in Belgium. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute – Knowledge Centre Road Safety.

BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID (2014). Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

BOETS, S. & MEESMANN, U. (2014). Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

CARPENTIER, A., NUJTTENS, N., SCHOETERS, A., POPULER, M., DECLERCQ, K. & HERMANS, E. (2014). Verkeersveiligheid van voetgangers in Vlaanderen: pijnpunten en oplossingen. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

CARPENTIER, A., SCHOETERS, A., NUJTTENS, N., DECLERCQ, K. & HERMANS, E. (2014). Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

CHALANTON, I., DUPRIEZ, B. (2014). Gedetailleerde analyse van de ongevallen met fietsers in de straten met beperkt eenrichtingsverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Jaren 2008, 2009 en 2010.

DUPONT, E., VAN CUTSEM, M. (2014). België in Europees perspectief: Vergelijkende analyse van de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

DUPRIEZ, B. (2014). Fietsvoorzieningen op kruispunten. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

FOCANT, N. (2014). Zijn er meer verkeersongevallen als het regent? Verkennende analyse van de invloed van weersomstandigheden op het aantal verkeersongevallen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MARTENSEN, H. (2014). @RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



MARTENSEN, H. (2014). Senioren in het verkeer. Mobiliteit en Verkeersveiligheid van ouderen in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingsystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014) Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

MEESMANN, U. & BOETS, S. (2014). Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

NUYTTENS, N., CARPENTIER, A., DECLERCQ, K. & HERMANS, E. (2014). Jaarrapport Verkeersveiligheid 2012: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2012. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

NUYTTENS, N. & VAN BELLEGHEM, G. (2014). Hoe ernstig zijn de verwondingen van verkeersslachtoffers? Analyse van de MAIS-ernstscore van verkeersslachtoffers opgenomen in de Belgische ziekenhuizen in de periode 2004-2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

OPDENAKKER, E. (2014). Het gebruik van 'dummies' ter preventie van overdreven snelheid. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

RIGUELLE, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

RIGUELLE, F., & ROYNARD, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van gsm-toestellen en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

RIGUELLE, F., ROYNARD, M. & SILVERANS, P. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste meting van de snelheid van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

SLOOTMANS, F., & DE SCHRIJVER, G. (2014). Doden op de snelweg. Diepte-analyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

RECENTE WETENSCHAPPELIJK ARTIKELS

DEVOS, H., NIEUWBOER, A.M., VANDENBERGHE, W., TANT, M., DE WEERDT, W. & UC, E.Y. (2014). On-road driving impairments in Huntington disease. *Neurology*, 82(11), 956-962. Available online February 12, 2014.

DEVOS, H., VANDENBERGHE, W., NIEUWBOER, A. & TANT, M. (2014). Met Parkinson op (de) weg: criteria en evaluatie rijgeschiktheid in België. *Tijdschrift voor Neurologie & Neurochirurgie*, 115 (2), 71-76.

DUPONT, E., COMMANDEUR, J.F.F., LASSARRE, S., BIJLEVELD, F., MARTENSEN, H., ANTONIOU, C., PAPADIMITRIOU, E.; YANNIS, G.; HERMANS, E., PÉREZ, C., SANTAMARIÑA-RUBIO, E., SHINGO USAMI, D. & GIUSTINIANI, G. (2014). Latent risk and trend models for the evolution of annual fatality numbers in 30 European countries. *Accident Analysis & Prevention*, 71, 327-336. Available online July 9, 2014.

MARTENSEN, H., & DIEPENDAELE, K. (2014). Comparison of European Countries with and without age based screening of older drivers. *Proceedings of the International Conference Ageing Society and Safe Mobility*. BAST, Bergisch Gladbach.

OPDENAKKER, E. (2014). 65-plussers veilig in het verkeer: rijvaardigheidstest. *Politie J.* 2014, 9, 20-21.

OST G., MEESMANN, U., SLOOTMANS, F. & POLL, A. (2014). Medisch/psychologisch onderzoek bij verval van het recht tot sturen. *Belgische procedure vergeleken met voorbeelden uit andere landen*. *Verkeersrecht*. Book, 109-153.

TANT, M. (2014). De vrijstelling van de plicht tot gordeldracht om medische redenen. *Politiejournaal/Politeia*, 15-17.

VANVUCHELEN, M., TANT, M. & JONGEN, E. (2014). Yes I Drive. *Sterk! In Autisme*.



CENTRUM VOOR PUBLIC AFFAIRS, REGULATORY AND INNOVATION

Het Centrum voor Public Affairs Regulatory and Innovation volgt de evoluties op het vlak van technologie, economie, milieu en welzijn, maatschappij en politiek en hun mogelijke impact op de verkeersveiligheid.

INNOVATIE

Technologie staat niet stil en met de regelmaat van de klok komen er technologisch vernieuwende producten op de markt. Soms zijn dit technische hulpsystemen die de verkeersveiligheid bevorderen. Soms zijn dit systemen die, al dan niet bewust, ten koste van de verkeersveiligheid gaan.

2.753

infovragen ontvangen en beantwoord

De autonome of zelfrijdende wagen is op dit ogenblik wellicht de meest tot de verbeelding sprekende technische innovatie in de automobielsector die een belangrijke impact zal hebben op de verkeersveiligheid. Minder spectaculair, maar minstens even belangrijk voor de verkeersveiligheid zijn de nieuwe technologische ontwikkelingen op het vlak van de dode hoek.

PUBLIC AFFAIRS

De cel Mobiliteit en Infrastructuur begeleidt de beheerders van openbare wegen bij het nemen van de beste beslissing om infrastructuurproblemen op te lossen of erop te anticiperen en ondersteunt ook hun verkeersveiligheidsbeleid.

Technische bijstand aan overheden

De adviseurs van de cel formuleren onafhankelijke adviezen en aanbevelingen aan beleidsverantwoordelijken en aan beheerders van openbare wegen.

Onderzoek en kennisverbetering

Onderzoek helpt om de kennis te verdiepen en de adviezen en aanbevelingen aan tussenpersonen of doelgroepen te onderbouwen.

Verspreiding en uitwisseling van kennis

Via publicaties, via uiteenzettingen tijdens colloquia en studiedagen en via opleidingen presenteert de cel best practices, normen en vernieuwende manieren om openbare ruimtes in te richten.

Samenwerking

Verschillende openbare diensten, beslissingsniveaus en instellingen uit het hele land doen een beroep op de cel. Ze werkt zowel voor de Federale Overheid als voor de drie gewesten en de gemeentes. Het doel blijft altijd hetzelfde: onze kennis ten dienste stellen van de verbetering van de verkeersveiligheid. Ook uit het buitenland komen er steeds vaker aanvragen voor samenwerking en opleiding.

WETGEVING

Sinds 2013 beheert het BIVV de website wegcode.be. Deze website is een belangrijke bron voor iedereen die informatie zoekt over de verkeerswetgeving in België.

Het BIVV biedt vanuit zijn competenties tevens ondersteuning aan initiatieven op wetgevend vlak, zowel nationaal als internationaal.

Netwerk verkeer

Het BIVV onderhoudt nauwe contacten met de politiediensten en bouwde in 2005, samen met de lokale en federale politie, een netwerk van verkeerscoördinatoren uit. Momenteel zijn 665 politiefunctionarissen aangesloten bij het netwerk. Elk lid beschikt over een login met toegang tot de website waar informatie over verkeershandhaving, goede voorbeelden, presentaties en verslagen terug te vinden is.

Zoals elk jaar werden ook in 2014 drie netwerkvergaderingen per taalregio georganiseerd in samenwerking met Centrex. Dat betekent: drie vergaderingen, zes locaties, verschillende actuele thema's en projecten en 184 geïnteresseerde deelnemers in het totaal.

ADVIESBUREAU VOOR VERKEERSVEILIGHEID



Het Adviesbureau voor verkeersveiligheid centraliseert alle mogelijke diensten van het BIVV waar derden - nationale en internationale, publieke en private organisaties en instellingen - een beroep op kunnen doen.

RIJGESCHIKTHEID

Herstelonderzoeken

Als een rechter van een politie- of correctionele rechtbank iemand veroordeelt tot een rijverbod, kan hij de veroordeelde een medisch en/of psychologisch onderzoek opleggen als voorwaarde om het rijbewijs terug te krijgen. Dit soort onderzoeken worden in België "herstelonderzoeken" genoemd. De meest voorkomende aanleiding voor een herstelonderzoek is rijden onder invloed. Met de herstelonderzoeken willen we de recidive van rijden onder invloed aanpakken.

Het BIVV voert deze herstelonderzoeken uit en gaat hierbij na of iemand geschikt is om te rijden of niet. De arts en de psycholoog geven samen één advies. Een kandidaat kan geschikt verklaard worden, geschikt onder voorwaarden of niet rijgeschikt. Het BIVV laat het resultaat weten aan de kandidaat, de griffie en het parket.

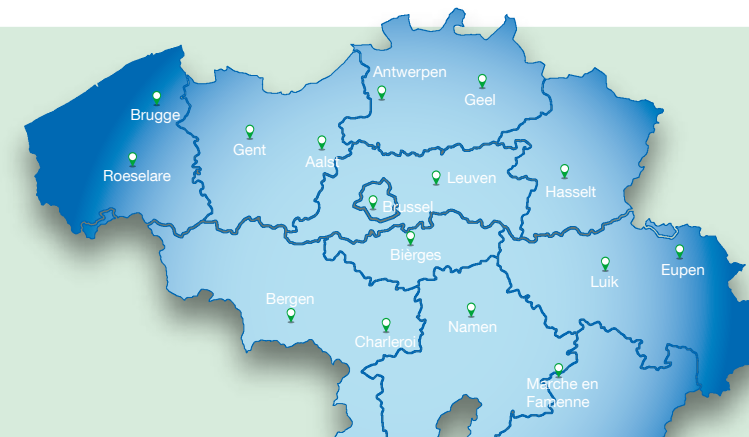
Het departement herstelonderzoeken bestaat uit: 10 psychologen, 16 artsen en 1 secretariaats-medewerker. Het BIVV heeft meerdere vestigingen over heel België waar de herstelonderzoeken kunnen plaats vinden. In 2014 werden 4.018 dossiers behandeld. Hiervan werden 76% geschikt verklaard zonder voorwaarden, 17 geschikt onder voorwaarden en 6% ongeschikt.

Samenwerking met NICC

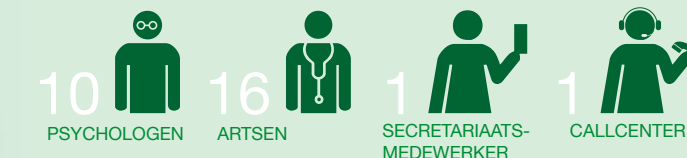
BIVV werkt samen met het Nationaal Instituut voor Criminalistiek en Criminologie (NICC) in een onderzoeksproject naar de alternatieven voor de CDT-bepaling voor het vaststellen van chronisch alcoholisme. Carbohydraat Deficiënt Transferine, of kortweg CDT, is een eiwit dat ontstaat bij overmatig alcoholgebruik over een periode van minimaal een week. De metingen zijn opgestart in 2014 en de eerste resultaten worden verwacht in de loop van 2015.

Rapport Herstelonderzoeken: opnieuw geschikt voor het verkeer?

Het Kenniscentrum van het BIVV maakte een rapport over het verloop van de herstelonderzoeken in België en vergeleek dit met de praktijk in een aantal andere Europese landen. De onderzoekers maakten ook een analyse van de deelnemers aan de herstelonderzoeken en geven enkele conclusies en aanbevelingen voor de verbetering van de procedure.



16 CENTRA
NL / FR / NL+FR / DE+FR



CARA

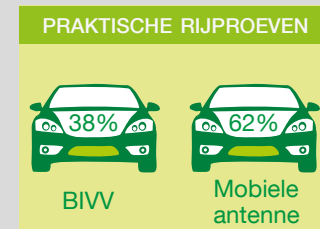
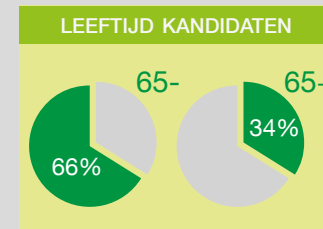
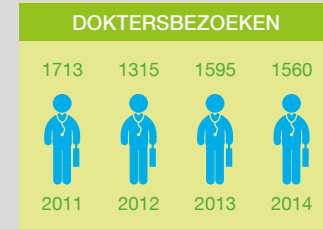
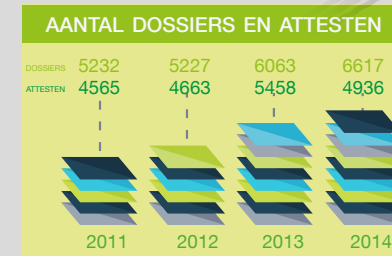
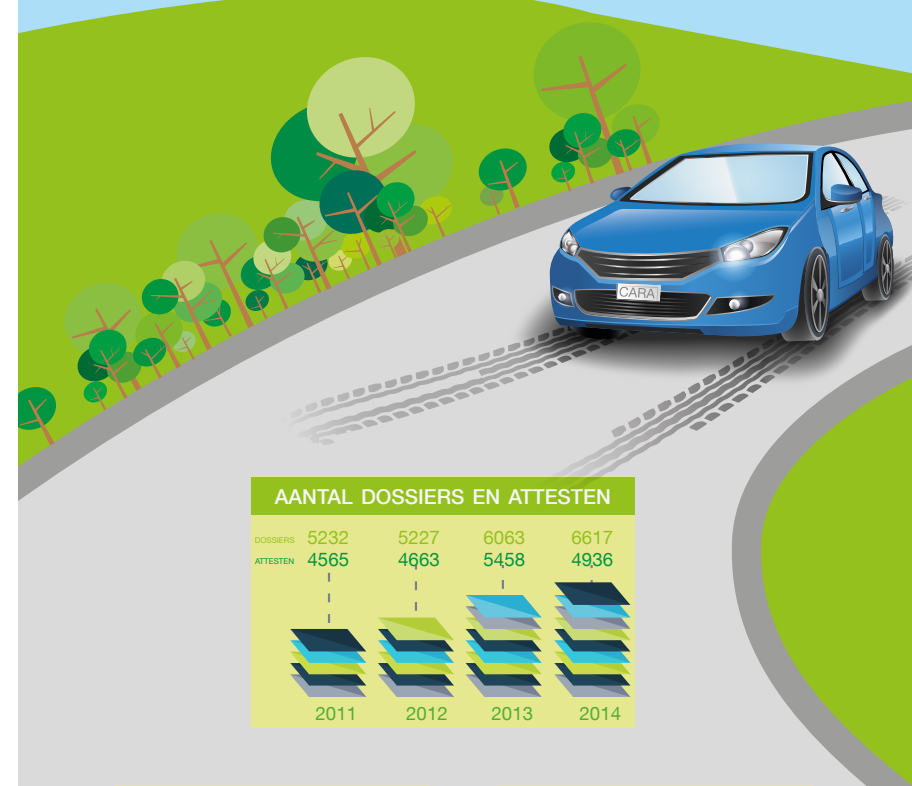
Het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing (CARA) evalueert of mensen met een beperking op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen als bestuurder.

Personen die bij het CARA terecht komen, zijn omwille van medische of psychologische redenen doorverwezen om te kijken of ze nog rijgeschikt zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om mensen die na een hersenbloeding aandachts-, visuele of inschattingsproblemen hebben. Maar ook bijvoorbeeld om mensen met een fysieke handicap die toch nog graag aan het verkeer willen deelnemen.

Het CARA bekijkt dan of dat medisch probleem kan opgelost worden aan de hand van medische, psychologische en praktische proeven. De evaluatie van deze rijgeschiktheid is altijd een delicate evenwichtsoefening tussen de individuele wens om met de wagen te willen rijden en de verkeersveiligheid in het algemeen. De toetsing van deze rijgeschiktheid gebeurt volgens wettelijk vastgelegde medische criteria.

Het CARA rijkt geen rijbewijzen uit, noch trekt rijbewijzen in, maar levert rijgeschiktheidsattesten af. Aan de hand van dat attest passen de bevoegde diensten het rijbewijs aan.

Samen met het afleveren van het attest beslist een multidisciplinair team van artsen, psychologen en aanpassingsdeskundigen over de voorwaarden, beperkingen en eventuele aanpassingen aan het voertuig. Ze adviseren over de ergonomische aspecten van de voertuigaanpassing, het vervoer van passagier en bestuurder in de niet-originele autozetel - bijvoorbeeld een rolstoel -, ombouwingen, rolstoelberging, gordeldracht, ...



44 cursussen “Sta even stil bij snelheid”

Driver Improvement

Driver Improvement bestaat uit verschillende psycho-educatieve leerprojecten voor verkeersovertreders:

Leerproject “alternatieve maatregelen”

Dit project - erkend door de FOD Justitie sinds februari 1994 - werd opgericht in het kader van alternatieve maatregelen. Door het parket (via de bemiddeling in strafzaken) en de rechtbank (via probatie) kan een verkeersovertreder een leerproject opgelegd krijgen. Hierdoor kan de overtreder een gedeelte van de geldboete voorwaardelijk krijgen of zelfs van verdere vervolging gespaard blijven.

Er zijn verschillende modules binnen het kader alternatieve maatregelen:

- een “algemene module” over allerlei overtredingen.
- een module “rijden onder invloed van alcohol”.
- een module “verkeersagressie”. De deelnemers aan deze module zijn daders van feiten van verkeersagressie: bedreigingen, opzettelijke vernielingen, opzettelijke slagen en verwondingen of doodslag.
- een module “jonge bestuurders met een opgefokte bromfiets”. De module werd opgericht in 2008 op vraag van het parket van Dendermonde. Ondertussen wordt deze cursus ook gegeven in het gerechtelijk arrondissement Mechelen.
- een module “rijden onder invloed van illegale drugs”. Deze module werd ontwikkeld op vraag van het parket van Mons en zal vanaf 2015 ook gegeven worden in Leuven en Dendermonde.
- een module “jonge, beginnende bestuurders”. Op vraag van het parket van Verviers werd deze module in 2014 opgestart. Qua inhoud en doelstellingen vertoont deze module veel gelijkenis met de algemene module. Echter de methodieken en het ritme van de cursus werden aangepast aan de specifieke leeftijdsgroep.

In 2014 kregen we in het totaal 2.446 nieuwe dossiers vanuit de verschillende justitiehuisen. In vergelijking met 2013 is dit een stijging van 5%. We merken dat deze stijging vooral heeft plaatsgevonden aan de Franstalige kant namelijk 13% terwijl er aan Nederlandstalige kant een daling heeft plaatsgevonden van 5,5%.

Wanneer we het aanbod vergelijken, merken we een spectaculaire stijging: in 2014 werden er 314 cursussen georganiseerd, in 2013 waren dat er nog “maar” 211. Hierdoor zijn de wachtlijsten sterk gekrompen zodat het BIVV kan garanderen dat de kandidaten binnen de 2 maanden kunnen deelnemen aan de cursus.

Project “Sta even stil bij snelheid”

Dit project omvat een theoretische cursus en een praktijkgedeelte, deels op de openbare weg, deels op een afgesloten parcours. Deze cursus is betalend en wordt gegeven in de gerechtelijke arrondissementen Mechelen, Doornik, Leuven en Bergen.

Met de Driver Improvement-cursussen wil het BIVV het aantal recidives terugdringen. En dat lukt! We weten dat mensen die vaak overtredingen maken, ook vaker betrokken zijn bij een ongeval. Door mensen te sensibiliseren tot een veiliger rijgedrag verhogen we de verkeersveiligheid. Daarnaast leren de cursisten dat verkeer vooral een sociaal gebeuren is, ook al heb je dat gevoel niet als je alleen in de wagen zit. Je moet niet alleen veiliger rijden voor jezelf, maar ook voor de anderen. Anticiperend rijden is hierbij een erg belangrijke boodschap.

Een andere boodschap die we aan de deelnemers meegeven, is dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor hun keuzes in het verkeer. Niet hun werk of hun vrienden bepalen dat ze dronken of te snel mogen rijden. Het is hun eigen beslissing.





Alcoholslot

Sinds 2012 is het BIVV erkend als omkaderingsinstelling voor het alcoholslot. Tijdens zo'n programma begeleiden we personen die veroordeeld werden tot een rijverbod in het opnieuw veilig deelnemen aan het verkeer.

Het begeleidingsprogramma bestaat uit individuele begeleidingsgesprekken, een opleiding over het gebruik van het alcoholslotapparaat en over de risico's en gevolgen van het rijden onder invloed, opbouw en afbraak van ademalcohol, de intentie en strategieën om na het verwijderen van het alcoholslot uit de wagen rijden en drinken gescheiden te houden.

Eind 2014 namen in totaal 15 personen deel aan het alcoholslotprogramma. Dit is een erg bescheiden resultaat in vergelijking met bijvoorbeeld Nederland waar sinds de introductie reeds duizenden bestuurders een alcoholslot opgelegd kregen.

LABORATORIA

Alcometrie

Dit labo onderzoekt onder andere alcoholsloten, ademtest- en analysetoestellen.

Goedgekeurde en geijkte meettoestellen

Alcoholsloten, ademtest- en analysetoestellen worden gebruikt voor strafvervolgingen. De vaststellingen van deze toestellen kunnen dus heel ernstige sancties tot gevolg hebben. Daarom is het uiteraard een must dat de burger de zekerheid krijgt dat die toestellen goedgekeurd en geijkt zijn, in overeenstemming met de technische regelgeving.

Erkend en ISO-geaccrediteerd

Het laboratorium alcometrie is ISO17025-geaccrediteerd. De FOD Economie erkende het laboratorium voor het eerst in 1991, bij de publicatie van het eerste koninklijk besluit over ademanalyse. Het laboratorium is uitgerust met twee universele, niet-fabrikant gebonden natgassimulatoren. De beproevingsinstallatie werd uitgebreid vergeleken met de Duitse referentiestandaard (Physikalisch-Technische Bundesanstalt – PTB).

Modelgoedkeuringen

Het BIVV is geaccrediteerd, accreditatienummer (110-Test), voor de uitvoering van de voorafgaande proeven voor modelgoedkeuring van ademanalysetoestellen, ademtesttoestellen en alcoholsloten, in overeenstemming met de Belgische wetgeving.

Wettelijke ijking van alcohol meetapparatuur van de politie

Het BIVV is een onafhankelijk instituut dat is geaccrediteerd, accreditatienummer (110-Test), voor de modelgoedkeuring, de ijking en de technische controle van ademanalysetoestellen en alcoholsloten, in overeenstemming met de Belgische wetgeving.

Testen van commerciële alcoholtesters

Fabrikanten, overheidsinstanties, bedrijven en consumentenorganisaties kunnen op aanvraag alcoholtesters laten testen. Hierbij test het BIVV in welke mate de toestellen voldoen aan de specificaties van de fabrikant.

Het totaal aantal ijkings van de ademanalysetoestellen gebruikt door de politiediensten is gestegen ten opzicht van voorgaande jaren. Daarnaast werden ook digitale alcoholtesters voor persoonlijk gebruik op de testbank gezet. In het Labo ALC werden de Lean-werkprocedures volop ingezet. De verlaging van de wettelijke drempel van strafbare alcoholconcentratie in het bloed naar 0,2 promille leverde extra modelgoedkeuringswerk op. De expertise van het BIVV op het gebied van alcometrie wordt nationaal en internationaal ingezet bij onder andere de werkgroep ademanalysetoestellen van de Organisation Internationale de Métrologie Légale (OIML) en bij het opstellen van de nieuwe versie van de Europese norm 'EN 50436 Alcohol Interlocks'.

ATP

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



Keuring van koelwagens

Net zoals auto's op regelmatige basis een keuring moeten ondergaan in de keuringsstations, moeten ook koelwagens voor internationaal transport van levensmiddelen gekeurd worden volgens de internationale wetgeving. Dit heet een ATP-controle (ATP = Attestation pour le Transport de denrées Périssables, of attest voor het transport van bederfbare goederen). Deze keuring wordt meestal uitgevoerd in de gebouwen van het BIVV, maar het kan ook op enkele plaatsen in de regio van de transporteurs, en op aanvraag zelfs bij de klant.

Deze mogelijkheid wordt door de transporteurs zeer geapprecieerd en hier wordt dan ook meer en meer gebruik van gemaakt. Tevens werd de werkwijze voor de certificering van nieuwe voertuigen vereenvoudigd, waardoor de certificaten sneller kunnen afgeleverd worden.

Naast de nodige know-how en expertise om onze klanten een prima service aan te bieden, werken we ook op internationaal vlak mee aan de verdere ontwikkeling van de reglementering.

CAS

Dit labo is verantwoordelijk voor het testen van motorvalhelmen en schermen.

Officiële proeven op helmen

Sinds meer dan 40 jaar voert dit labo testen uit op motorvalhelmen en hun schermen volgens de officiële proeven voor de homologatie van het Europese reglement ECE-R22-05 van Genève, en de kwalificatie- en lotproeven (Conformity Of Production, of kortweg COP).

Het labo helmen is ook uitgerust om alle nodige proeven uit te voeren op fiets-helmen.



Erkend en ISO-geaccrediteerd labo

Het Labo Helmen is een volledig uitgerust state-of-the-art laboratorium, geaccrediteerd volgens de norm ISO17025 accreditatienummer (110-Test).

In 2014 deed het labo 8 homologaties van motorhelmen en 8 homologaties van schermen.

De nieuwe LEAN werkprocedures leverden klantentevredenheid en hogere productiviteit op. In 2014 werd ook de ISO 17020 accreditatie behaald voor homologaties van fiets - en andere kinderhelmen.

CAV

CAV doet de periodieke en eerste verificatie van de apparaten van de auto-keuringscentra in België en brengt hierover verslag uit bij de FOD Mobiliteit. De periodieke verificaties gebeuren elk jaar.

De lean werkprocedures voor de ijkingswerken in de voertuigcontrolecentra werden systematisch toegepast en leidden tot hoge klantentevredenscijfers op de tevredensenquête 2014. De bredere inzet van mobiele remmeters langs de weg bezorgden het BIVV ook extra homologatie- en ijkingswerk van deze nieuwe toestellen.

MEC

Dit labo homologeert en ijkt de apparatuur die de installateurs van tachografen en snelheidsbegrenzers gebruiken.

Erkend labo

Het labo Mechanica van het BIVV is door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkend als technische dienst voor de homologatie en de ijking van de apparatuur van installateurs van tachografen, conform het KB van 14 juli 2005. Het labo werd ook erkend voor het uitvoeren van de controles van de werkplaatsen van de erkende installateurs van tachografen, conform hetzelfde KB.

Daarnaast is het BIVV door de FOD Mobiliteit en Vervoer erkend voor de controle van de werkplaatsen van de erkende installateurs van snelheidsbegrenzers (KB van 15 februari 2006). Het labo beschikt over twee volledig uitgeruste voertuigen om een volledige controle van de werkplaats en ijking van alle apparatuur ter plaatse uit te voeren.

Homologatie van de apparatuur

Een bedrijf mag bepaalde apparatuur alleen op de markt brengen wanneer er een goedkeuringscertificaat werd afgeleverd. MEC is geaccrediteerd voor het onderzoek en de uitvoering van de proeven.

Controle van de werkplaatsen

De jaarlijkse controle van de werkplaatsen van de erkende installateurs van tachografen en snelheidsbegrenzers gaat de correcte toepassing van de voorschriften van de FOD Mobiliteit en Vervoer na.

Volledige ijking ter plaatse

Het BIVV is geaccrediteerd in overeenstemming met de norm ISO17025 voor de ijking van de apparatuur die wordt gebruikt in de werkplaatsen van de erkende installateurs van tachografen.





SENSIBILISERING

RoadSafety@Work

Eén op de twee arbeidsongevallen is verkeersgerelateerd. Preventie van verkeersongevallen is dus ook binnen de werkomgeving erg belangrijk. RoadSafety@Work biedt oplossingen op maat voor bedrijven.

- Risicodiagnose: analyse en het in kaart brengen van een aantal indicatoren om vast te stellen welke elementen een rol spelen bij ongevallen.
- Workshops: opleidingen op maat, aangepast aan de behoeften van het bedrijf.
- Animaties: praktijkgerichte sensibiliseringsacties in het kader van bedrijfs-evenementen.
- Verkeersveiligheidsinspecties en -audits van de infrastructuur op en rond het bedrijfsterrein.
- Sensibiliseringscampagnes: het ter beschikking stellen van een reeks communicatietools zoals folders, affiches, artikels in bedrijfsbladen, ...

Zo biedt RoadSafety@Work een antwoord op de stijgende vraag van de bedrijfs-wereld om hun doelstellingen inzake “corporate social responsibility” te realiseren.

In 2014 werden er 148 bedrijfsanimaties georganiseerd, 102 workshops gegeven en 10 verkeersveiligheidsinspecties en –audits van bedrijventerreinen voor 215 bedrijven en organisaties.

ISO39001

Het portfolio aan diensten van het BIVV omvat ook de begeleiding van bedrijven en instellingen in het opzetten van een risicomangementsysteem door het uitvoeren van bijvoorbeeld een analyse van de verkeersrisico's op het bedrijfsterrein, het adviseren over de praktische uitvoering van onderdelen van het kwaliteitssysteem ISO 39001 of door het ontwikkelen van specifieke sensibiliseringsacties over de verkeersveiligheid voor het personeel.

Campagnes

In 2014 deed het BIVV zes campagnes rond de thema's: rijden onder invloed, snelheid, afleiding en hoffelijkheid.



MINDER ZUUR ACHTER HET STUUR

- PROBLEEM** Gebrek aan hoffelijkheid is de oorzaak van verkeersonveiligheid
- BRIEFING** Weggebruikers aanzetten tot meer respect voor de wegcode en andere weggebruikers
- DOEL GROEP** Weggebruikers
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, radiospots, website, online filmpje, terreinacties supermarkt



HIJ IS TE SNEL GEGAAN

- PROBLEEM** Te snel rijden is een wijdverspreid probleem, algemeen aanvaard door Belgische bestuurders
- BRIEFING** Doorbreken positief beeld dat mensen hebben van snelheid in het verkeer
- DOEL GROEP** Automobilisten, jonge bestuurders, 25-39 jaar
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, online filmpje, website + applicatie, sociale media, pers



DRINKEN EN RIJDEN? NIET GRAPPIG

- PROBLEEM** Rijden onder invloed van alcohol nog te hoog
- BRIEFING** Maatschappelijke tolerantie voor rijden én drinken verminderen, sociale afkeur
- DOEL GROEP** 40+, hoofdzakelijk mannen
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, POS-materiaal, verspreiding gadgets, website, online filmpjes, sociale media, terreinacties, wedstrijd, pers



BEEP! BEEP! BOEM! BOEM!

- PROBLEEM** Heel wat bestuurders gsm'en en sms'en achter het stuur, ondanks het verhoogde risico op een ongeval door afleiding
- BRIEFING** Bewustmaking van de risico's en scherper stellen maatschappelijke norm
- DOEL GROEP** Jonge bestuurders, 18-19 jaar en 30-49 jaar
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, website, online filmpje, sociale media, pers



WAAROM REED JE ZO SNEL?

- PROBLEEM** Te snel rijden is een wijdverspreid probleem, algemeen aanvaard door Belgische bestuurders
- BRIEFING** Doorbreken positief beeld dat mensen hebben van snelheid in het verkeer
- DOELGROEP** Automobilisten, jonge bestuurders, 25-39 jaar
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, website, online filmpje, sociale media, pers



DRINKEN EN RIJDEN? DOEN WIJ NIET!

- PROBLEEM** Rijden onder invloed van alcohol nog te hoog
- BRIEFING** Maatschappelijke tolerantie voor rijden én drinken verminderen, sociale afkeur
- DOELGROEP** 40+, hoofdzakelijk mannen
- MEDIA** Affichage langs de gewest- en autosnelwegen, POS-materiaal, verspreiding gadgets, website, online filmpjes, sociale media, pers

Samen naar 0 verkeersdoden

Organisaties en bedrijven die de doelstellingen van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid onderschrijven, kunnen lid worden van het Membership Programma van het BIVV. Zo steunen zij het BIVV bij de realisatie van haar doelstellingen en kunnen zij een beroep doen op haar kennis en dienstverlening.

Meer en meer bedrijven en organisaties begrijpen de noodzaak van een meer verkeersveilige leef- en werkomgeving. De veiligheid van mensen in het verkeer, maar ook de kosten van ongevallen zijn belangrijke onderwerpen die de aandacht van het bedrijfsleven verdienen.

Via het Membership Programma willen het BIVV en haar leden een win-win-situatie realiseren inzake verkeersveiligheid en aanverwante thema's, zowel voor de leden van het programma, het BIVV als de samenleving.

BIVV Membership Programma

Leden van het programma kunnen gebruik maken van de know how, de diensten en het netwerk van het BIVV:

- jaarlijkse bundeling van relevante studies.
- preview en debat nieuwe studies tijdens lunch-/ontbijtsessies.
- vermelding van de leden in de corporate communicatie.
- studies en opleidingen op maat.
- 10% korting op studies en opleidingen uitgevoerd door het BIVV.
- het BIVV als communicatiepartner voor bedrijven en organisaties.

Membership Programma

Recytyre vzw, het beheersorganisme voor afvalbanden in België, werd als eerste organisatie lid van het Membership Programma van het BIVV. De leden van het Membership Programma helpen het BIVV om haar doelstellingen inzake verkeersveiligheid te realiseren.

Vrijwilligersnetwerk

Het vrijwilligersnetwerk van het BIVV bood op 66 gelegenheden ondersteuning bij de campagnes van het BIVV.

VERKEERSHUIS VAN DE
VEILIGHEID
MAISON DE LA
SECURITE MILITAIRE

ORGANISATIE

80 Personeel

84 Financieel overzicht

86 Raad van bestuur

PERSONEEL



Het afgelopen jaar focuste human resources op een verdere professionalisering van het personeelsbeleid. Centraal stond het nieuwe werken, maar ook aan de eigen medewerkers als deelnemers in het verkeer werd extra aandacht geschonken. Zo wil het BIVV ook als werkgever een voortrekkersrol spelen op het vlak van verkeersveiligheid.

De ingebruikname van de nieuwe kantooromgeving betekende meteen ook een (vlotte) overstap naar de nieuwe manier van werken. Om de medewerkers te stimuleren om op een meer open, flexibele en resultaatgerichte manier samen te werken, sloegen HR, Facility en ICT de handen in mekaar. Individuele kantoren verdwenen. In de plaats kwamen flexibele werkplekken in een open ruimte. Naast goed uitgeruste vergaderzalen kwamen hier en daar kleine zithoeken voor informele gesprekken tussen collega's. Tegelijk werd ook telewerken mogelijk gemaakt en werkt intussen één op de drie medewerkers regelmatig van thuis uit. Door gebruik te maken van het Lync-platform kunnen zij ook van thuis uit vlot communiceren met hun collega's op kantoor.

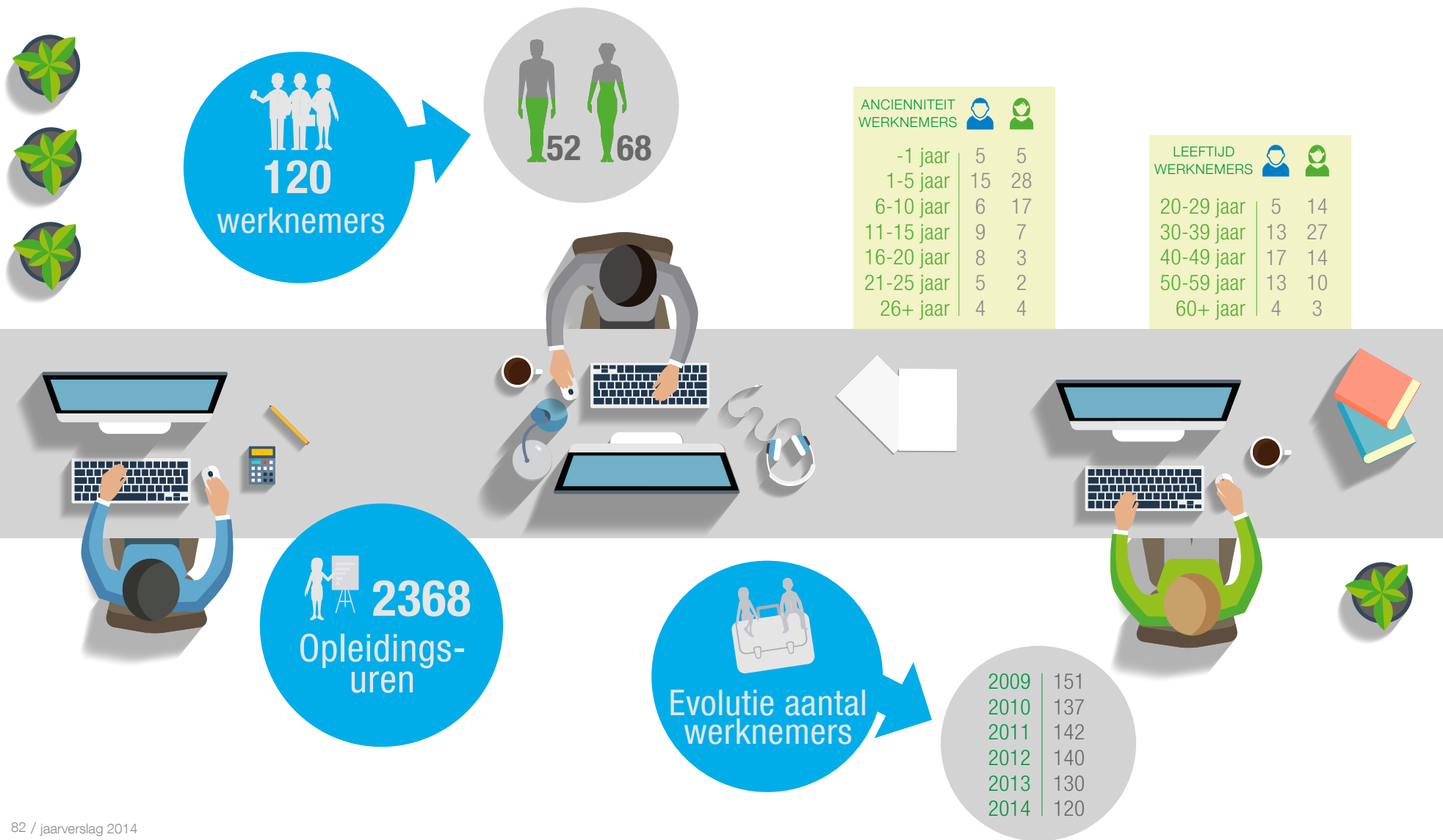
Dankzij de ingebruikname van een nieuwe informaticatoepassing voor HR hebben de medewerkers voortaan ook online toegang tot hun personeelsdossier. Naast de functiebeschrijving bevat hun persoonlijk dossier ook nog de jaarlijkse objectieven en evaluaties, de verworven competenties en een overzicht van de gevolgde opleidingen en een evaluatie hiervan.

ISO39001

Elke medewerker van het BIVV is een ambassadeur van de verkeersveiligheid. Het opleidingsplan 2014 bevatte dan ook verschillende opleidingen die de kennis en vaardigheden van de BIVV-medewerkers als deelnemer in het verkeer verhogen. Die inspanningen werden in juni 2014 beloond met een certificatie ISO 39001. Enkele initiatieven:

- De medewerkers ondertekenen het verkeersveiligheidscharter en engageren zich zo tot het respecteren van de wegcode en een hoffelijke rijstijl.
- 91 medewerkers volgden een workshop rond de thema's 'snelheid en afleiding' of 'veilig fietsen'.
- 100 medewerkers volgden een opleiding : 'wat te doen in geval van een ongeval' met naast de theorie ook een praktische proef.
- Gedurende 3 dagen wapperde de BIVV-vlag in het Verkeersopleidingscentrum, VOC Brugge. 75 medewerkers volgden er de opleiding 'smart and efficient driving', met focus op aspecten 'rijvaardigheid en voertuigbeheersing'.

KERNCIJFERS PERSONEELSBESTAND 2014



FINANCIËEL OVERZICHT

Het jaar 2014 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.

19.600 000€
Inkomsten BIVV

19.500 000€
Uitgaven BIVV



RAAD VAN BESTUUR

De vzw Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid werd in 1986 opgericht met als doel het bevorderen van de verkeersveiligheid. De raad van bestuur van de vzw wordt voorgezeten door de federale minister bevoegd voor Mobiliteit. Het dagelijks bestuur van de vereniging gebeurt door het directiecomité.

Mevrouw Jacqueline Galant

BIVV voorzitter, minister van Mobiliteit

De heer Laurent Ledoux

BIVV vice-voorzitter, voorzitter directiecomité FOB Mobiliteit en Vervoer

Mevrouw Karin Genoe

Afgevaardigd-beheerder BIVV

De heer Didier Antoine

Afgevaardigde van de afdeling Openbare Werken van het Waals Gewest

De heer Philippe Bernard

Voorzitter GOCA

De heer Luc Bontemps

Afgevaardigd bestuurder FEBIAC

Mevrouw Patricia Courange

Directie Beleid, Cel Verkeersveiligheid Brussel Mobiliteit

De heer Bernard Dehaye

Voorzitter Gracq

De heer Tom Dhollander

Gedelegeerd bestuurder Voetgangersbeweging

De heer Bob D'hoedt

Raadgever mobiliteit en openbare werken, kabinet Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

De heer Bruno Didier

Directeur Assuralia

De heer Freddy Gazan

Adviseur strafrechtelijk beleid FOD Justitie

De heer Michael Jonniaux

Directeur federale wegpolitie

De heer Frédéric Maeyens

Algemeen directeur RACB

De heer Yves Mannaerts

Directeur FBAA

De heer Geert Popelier

Verantwoordelijke juridische dienst VAB

De heer Michaël Reul

Secretaris-generaal UPTR

De heer Jean Thomas

Voorzitter Motorcycle Council

De heer Karel Van Coillie

Verantwoordelijke juridische dienst Touring

De heer Dirk Van Nuffel

Korpschef Vaste Commissie van de lokale politie van België

De heer Marc Vansnick

Directeur-generaal Verkeersveiligheid FOD Mobiliteit en Vervoer

De heer Philip Willekens

Directeur Lokale Integrale Veiligheid FOD Binnenlandse zaken

