

Young Drivers Conference Barcelona
November, 21st 2016

Karin Genoe
Belgian Road Safety Institute





Statistics & risk factors

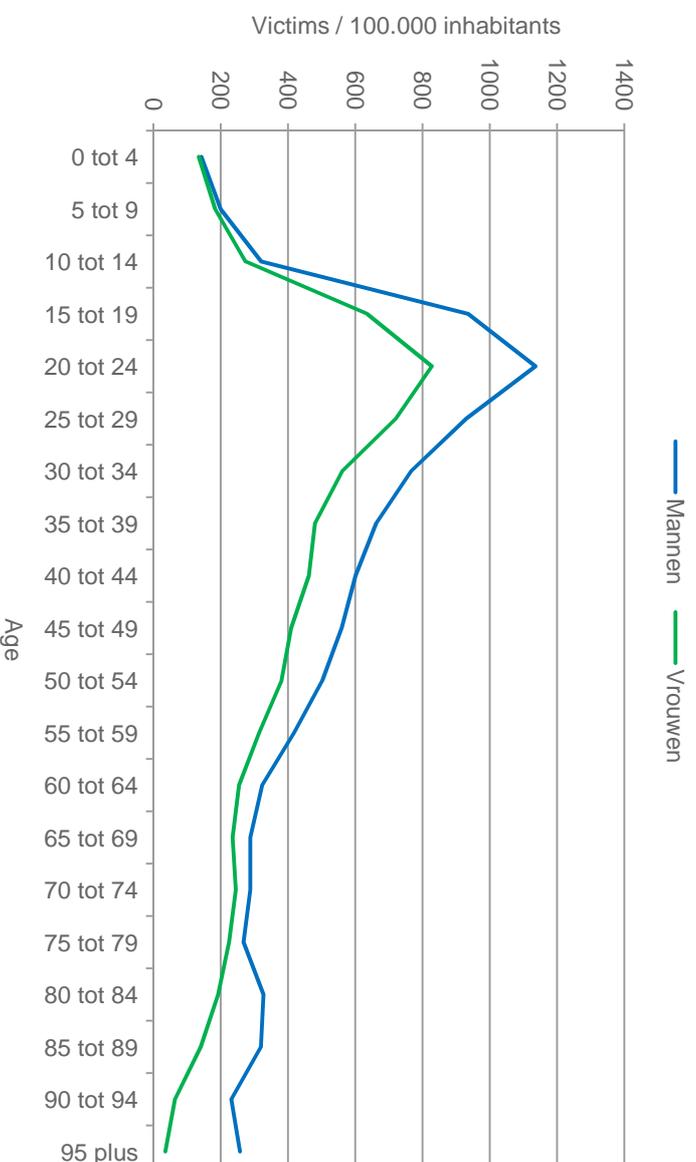
Findings for drivers aged 18 to 24

- ▶ 1) 1 accident out of 3 during the weekend

	Weekdag	Weeknacht	Weekend dag	Weekend nacht	Totaal	Totaal weekend
2010	5768	861	2164	1644	10437	3808
2011	6011	796	2166	1560	10533	3726
2012	5510	778	1970	1355	9613	3325
2013	5035	757	1675	1241	8708	2916
2014	4438	603	1483	902	7426	2385
2015	4217	528	1411	848	7004	2259
2010-2015	30979	4323	10869	7550	53721	18419
	58%	8%	20%	14%	100%	34%

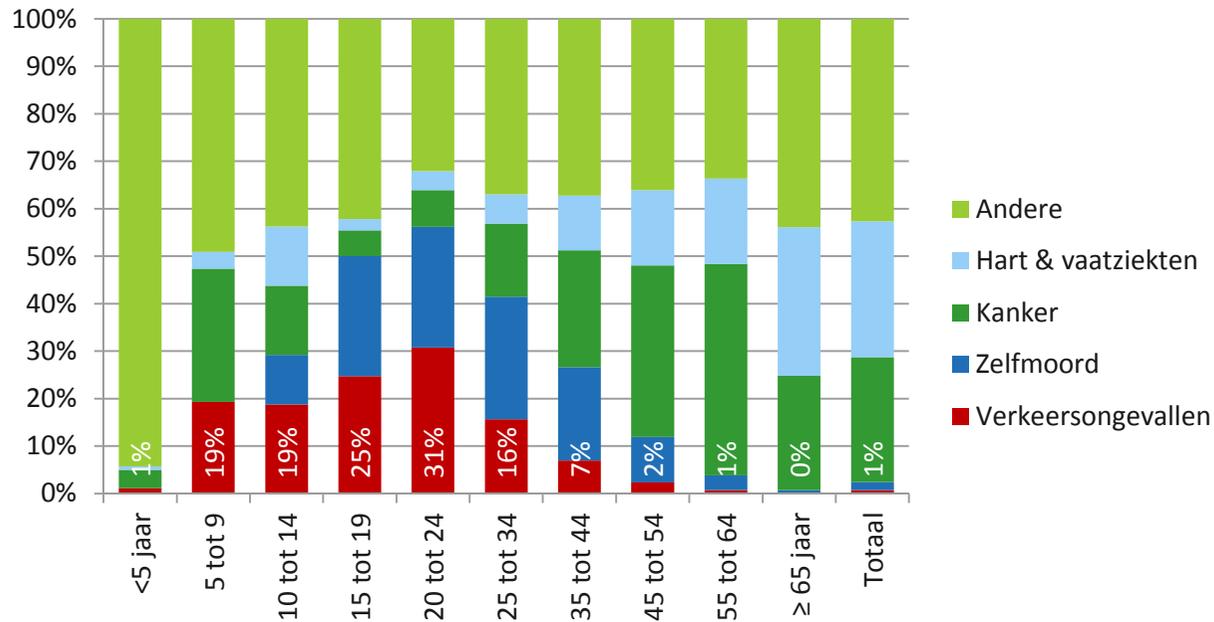
Findings for drivers aged 18 to 24

2) Over-representation of young drivers involved in traffic accidents



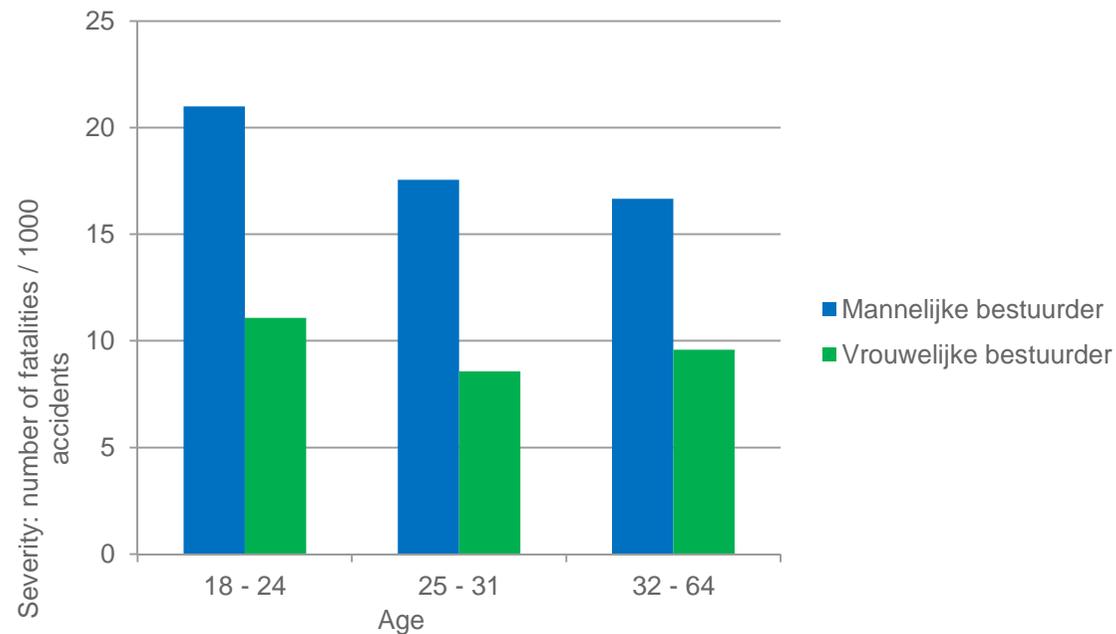
Findings for drivers aged 18 to 24

3) Traffic accidents : primary cause of death for young people



Findings for drivers aged 18 to 24

4) Accidents are more serious and more fatal



Risk factors

- Limited driving experience:
 - correct technique ?
 - less able to evaluate risks, speed and distance
 - no experience in case of an emergency stop
- Attitude/mindset : according to the development phase of youngsters =>underestimation of the risks and overestimation of own capacities
- Specific circumstances : drive at night, in group, in a boisterous atmosphere, when they feel tired, under the influence of alcohol or other drugs...

(Possible) reforms / measures

Reform of driver training in Flanders - DECIDED

1. Minimum 9 months of driving practice before taking the practical exam (in the past only 3 months)
2. Risk perception test + reaction test
3. 4 extra maneuvers during practical exam
4. During the practical test, the candidate has to proof the ability to use the GPS for part of the track.
5. Compulsory refresh course 6 months after successfully passing the practical exam => training on specific skills such as driving in difficult circumstances (frost, snow, ...)

Zero tolerance alcohol use for novice drivers => Under Review

Proposition :

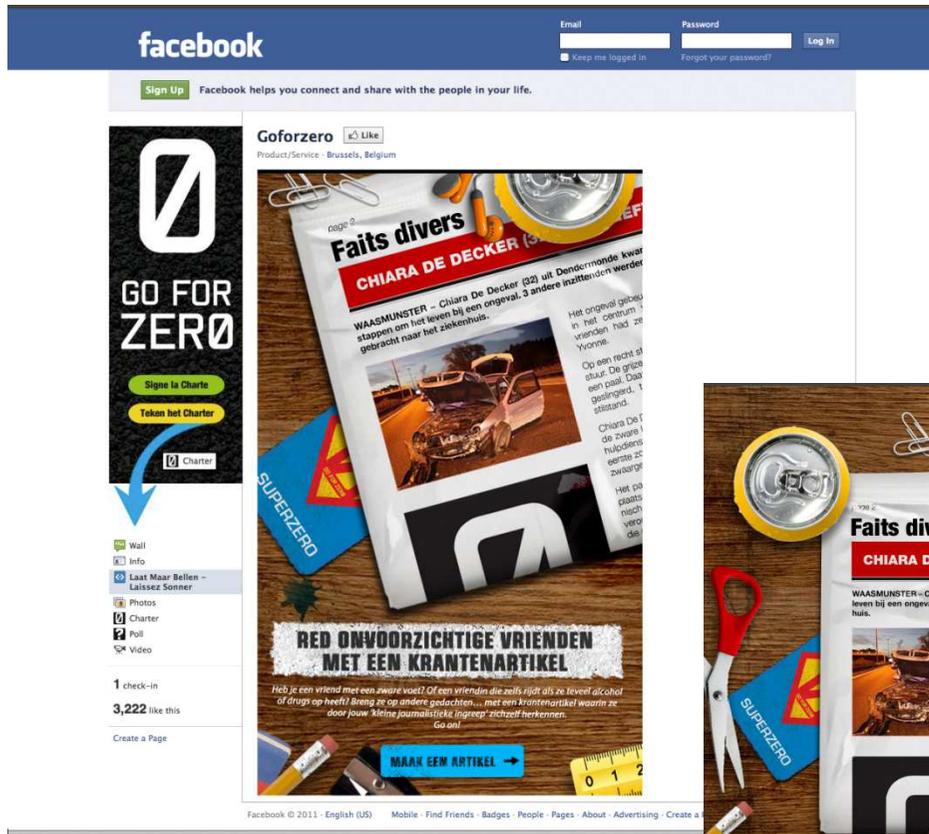
0,2 pro mille instead of 0,5 during the first 3 years

Why ?

- Lack of experience in first years after obtaining license
- Drivers between 18 & 25 years old under the influence
=> 8 x more risk of being involved in an accident

Good practices: awareness campaigns

Online newspaper article



Peer to peer approach

- Negative peer pressure among young people.
 - Positive peer to peer pressure
- Every young person knows an irresponsible driver in his group of friends but it's very hard to tell him or convince him not to do drive irresponsibly again. Nobody wants to be the 'uncool friend'.
- 37% of Belgian young people (18-29) have accepted a ride from a driver under the influence of alcohol or drugs (2011).

Key figures

- **15.000+** users
- **€0** media investment
- Generated **€1.800.000** worth of earned media
 - Major coverage in all Belgian media: newspapers, television, radio
 - Coverage in some foreign media (France, Holland)
 - Opened the news of the most popular TV-stations in Belgium



➔ **Safer traffic became a topic for weeks**

Viral: what if you were invited to your own funeral?

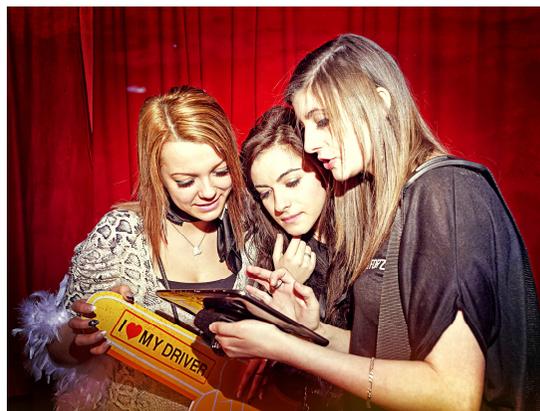


What if you were invited to your own funeral?

Good practices: activations

Field activations

- Go For Zero driver stand
- Exposure on site of big events
- Give-away : photo + information about driving risks (drugs, alcohol, fatigue, speed)
- Every weekend
- Field activations : nightclubs, events & festivals all over Belgium



Why?

- To increase awareness of driving risks (drugs, alcohol, fatigue, speed) among young people (18-24)
- To give them specific information about these topics
- To place the driver in the spotlight

28 events : 18 nightclubs/10 festivals; 7000 contacts

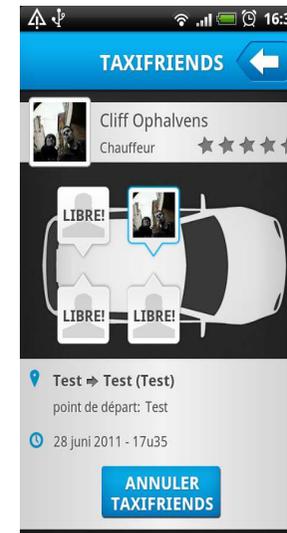


MNM/Pure FM Taxifriends

Offering young people a solution to ride home safely after a party



Facebook & mobile carpool app



Driving experience campaign

Project AXA driveXperience

Not all youngsters have a risky behaviour, hence the need for a system to reward 'the good students' and to encourage the others to improve their behaviour.

Article l'Echo
19/02/2016

Enregistrer et récompenser la bonne conduite au volant



KARIN GENOE
Administratrice et déléguée de l'IBSR

Il est dit qu'un assuranceur ne pourrera pas voir la face d'une police d'assurance qui stimule la prudence au volant. Il est peut-être le raisonnement est que les appareils qui enregistrent le comportement au volant, associés à un bonus-malus à l'attention du conducteur, ne rappellent pas un commissaire qui martèle d'être prudent à ses auditeurs. C'est dommage, car de tels systèmes ont démontré de potentiels qui le système. Chaque du bonus-malus. Ils peuvent aider à créer une base plus large pour la prudence au volant. Il ne faut donc pas les suggérer, mais les encourager auprès des particuliers, des entreprises et des secteurs des assurances. L'avantage de proposer des permis dans et de compensation sont, bien sûr, autres.

Tout est intéressant quand j'ai lu la nouvelle qui un assuranceur de notre pays a annoncé qu'il allait les verser en les études concernant l'enregistrement du comportement au volant. Le raisonnement est resté à l'extérieur d'une vibration sur les permis d'assuranceur sur base du comportement au volant n'est pas nécessaire sur le plan commercial et a un peu plus d'elles sur les marchés conducteurs enregistrés. Le fait

que cela ait entre temps incité de nombreuses jeunes conductrices à un comportement plus sûr et plus responsable au volant ne compte apparemment pas. Même si l'objectif est d'encourager pour la compagnie d'assurance en question est peut-être moins évident, une telle police pourrait cependant bien dans la direction d'exemple que l'assuranceur avance dans notre société.

Le bonus-malus, système pervers
Prenez le système traditionnel du bonus-malus. Des points attribués qui enregistrent la vitesse, l'accélération, les freinages, le freinage brutal, etc., rendent les mécanismes d'assurance plus complexes. En effet, le bonus-malus traditionnel est, dans un certain sens, un système pervers. Il sanctionne celui qui a un accident, même si le chauffeur est totalement responsable. Il est possible que le nombre croissant de délinquants de faire non également le à l'augmentation de la prime pour celui qui provoque un accident. Nous devons évaluer ces modèles ou nous récompensons les chauffeurs qui conduisent sans les jours précédents. Les données chiffrées

Il est préférable de récompenser la prudence au volant plutôt que de sanctionner en cas d'accidents. L'appareil enregistreur du comportement au volant est plus dissuasif que le bonus-malus.

des petits appareils électroniques rendent cela possible. Les assureurs se heurtent aux défis objectifs de chauffer au volant, car un enregistrement instantané. De cette manière, une telle police pour un bon bénéfice.

Les appareils électroniques qui enregistrent le comportement au volant jouent également un rôle important dans l'éducation à la sécurité routière. Le fait que nombreux accidents de la circulation impliquent des jeunes. Ces accidents représentent un coût énorme pour la société. Grâce aux appareils, des chauffeurs inexpérimentés reçoivent un feedback sur leur comportement au volant et peuvent ainsi le modifier à cet égard. Ces petits appareils ont, en d'autres termes, un certain effet préventif. Cela permet à nos jeunes conducteurs d'être de meilleurs chauffeurs. Cela peut en outre éliminer un autre sujet délicat: faire passer les primes d'assurance élevées pour les jeunes.

Il est intéressant à signaler pour des projets de prévention supplémentaire: l'appareil qui enregistre le comportement au volant est sanctionnant pour cela. Mais cela qui respecte bien les règles et a une attitude plus responsable dans le trafic n'est pas récompensé pour cela. Une étude est nécessaire à propos des manières de mesurer également l'effet de la récompense sur la sécurité routière.

La CE est peut-être dans les mains des grandes entreprises, qui peut en valider un tel système pour éviter leurs salariés à un comportement sans danger. Pour les chauffeurs particuliers, les primes expérimentales des assureurs sont, il semble, indispensables. En effet, cela-ci nous permettrait de mieux comprendre les avantages et les inconvénients de tels systèmes, à la fois à court et à long terme. Ce n'est pas seulement le potentiel du chauffeur responsable, mais également la sécurité routière en général qui s'en trouvent mieux.



Le bonus-malus sanctionne celui qui a un accident, même si le chauffeur n'est que partiellement responsable.

Contribution of BRSI:

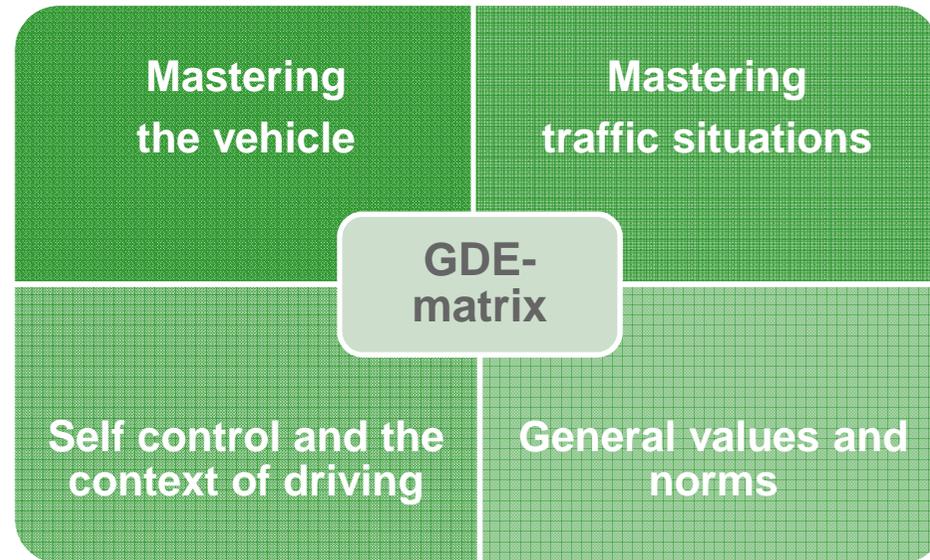
- 1) Support of all prevention projects that aim to improve road safety, specific for young drivers
- 2) Independent research that checks if there is indeed a link between technology and the behaviour of young drivers
- 3) Existing material was provided to promote road safety (access of AXA-clients to an e-learning platform, driving advice,...)

→ Respect for private life of participants (contacts with the Privacy Commission)

Smartdrivers project

A unique and accessible **holistic program** embedding all aspects in the process of becoming a safe young driver for **youngsters** and their **parents**.

Guidance
Experience
Achievements
Fun
Safety



Application

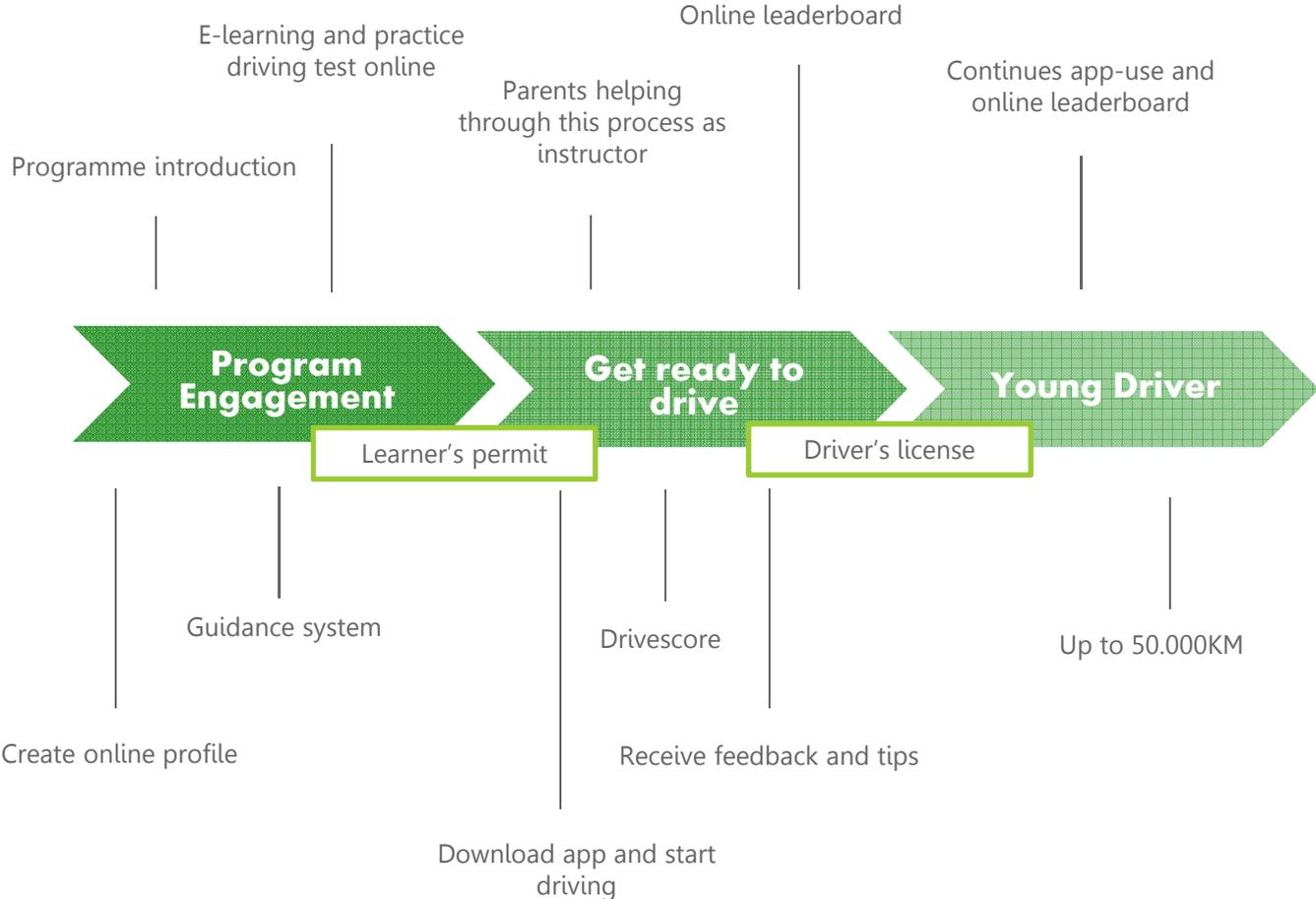
Mobile service
Drivescores
Rewards and badges
Feedback and tips
Test drives

Gamification:

- Badges
- Rewards
- Missions



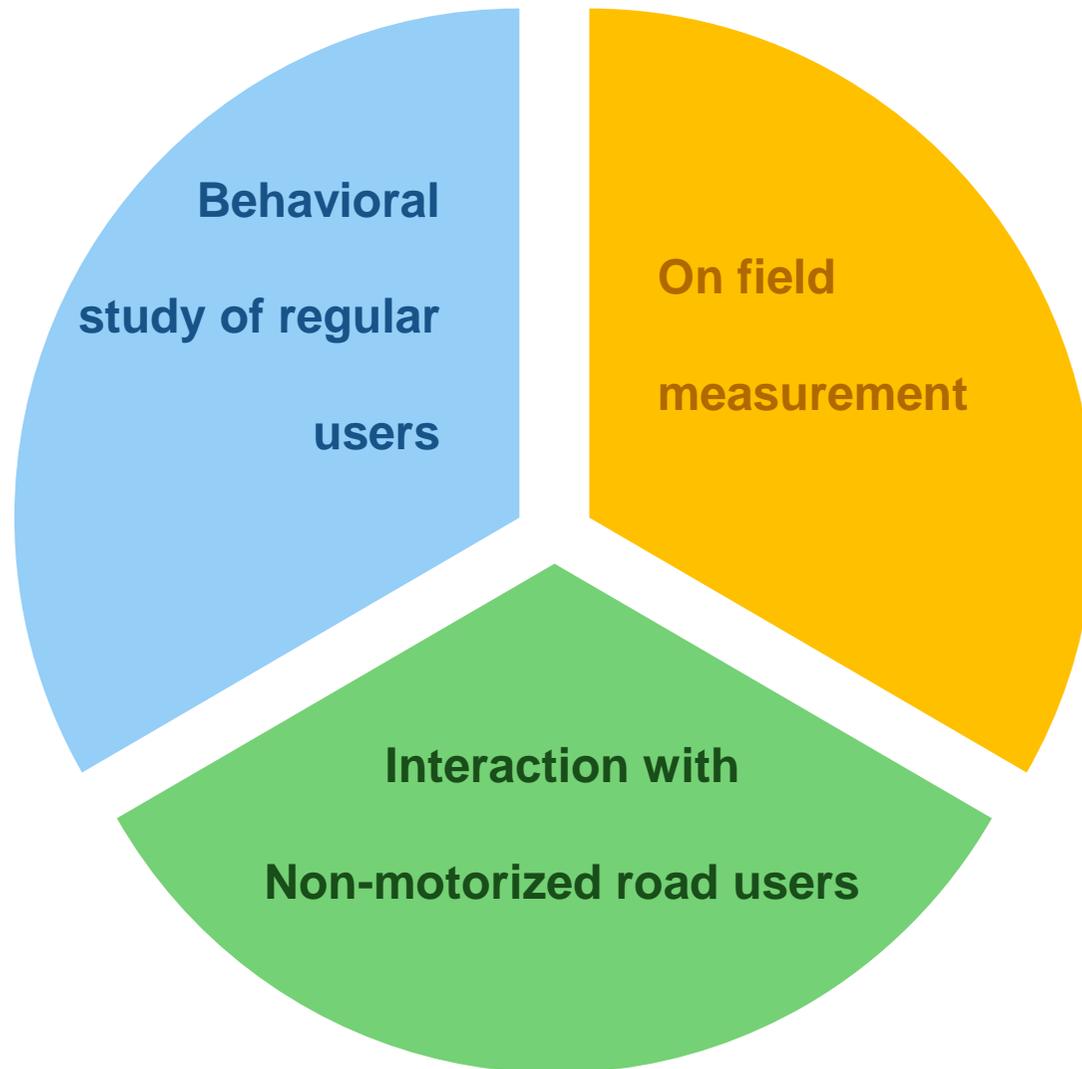
Platform



Alternatives : new urban mobility



Study sections

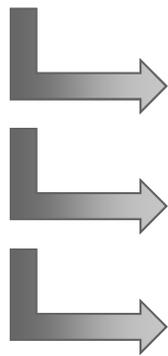


Goals and consequences

Inform the public & lawmakers about the safety risks



More new, well-informed and protected users



- Better tools for safe driving
- Increase multimodal mobility
- Support innovation

Contact

Karin Genoe
Chief Executive Officer

E-mail: Karin.Genoe@bivv.be
Tel : +32 2 244 15 33

