

# iDREAMS

## NIEUWSBRIEF

**Nr. 4**

December 2021

# IN DEZE EDITIE

- PG. 2 Beste lezer
- PG. 5 Visie van het team op de Belgische wegstudie
- PG. 16 Visie van de deelnemers op de Belgische wegstudie
- PG. 21 Zeven nieuwe technische rapporten ingediend in 2021
- PG. 23 i-DREAMS disseminatie activiteiten in 2021
- PG. 25 i-DREAMS consortium kalender



## **BESTE LEZER,**

Het is al enige tijd geleden dat u van ons nog een nieuwsbrief kon lezen. Maar ik kan u verzekeren dat het i-DREAMS team niet heeft stilgezeten. Het voorbije jaar heeft ons project belangrijke stappen gezet, ondanks de enorme uitdagingen waarmee ook wij werden geconfronteerd door COVID. Deze pandemie die nu al bijna 2 jaar de hele wereld in zijn greep houdt, laat overal sporen na. Het voorbije jaar was het jaar waarin we onze ontwikkelde apparatuur zouden gaan testen in voertuigen, om te zien op welke manier we het rijgedrag kunnen verbeteren. Maar grote vertragingen in het aanleveren van belangrijke componenten en ook de gevolgen van COVID voor de personeelsbezetting, heeft toch wel zijn sporen nagelaten. Maar ons project werd met een jaar verlengd, wat ons in staat stelt om de vooropgestelde plannen toch nog uit te voeren.

Eén van die plannen is de opstart van de wegstudie. In vijf verschillende landen testen we onze ontwikkelde i-DREAMS apparatuur in verschillende voertuigen: auto's, vrachtwagens, bussen, treinen en trams. De Belgische wegstudie was daarbij de eerste die van start ging. In deze editie van de nieuwsbrief kijken we graag met u terug op onze ervaringen tijdens die wegstudie. Om voor u het totaalplaatje nog even helder te schetsen, lichten we graag eerst toe we de wegstudies binnen het i-DREAMS team benaderen.

We organiseren wegstudies in België, Duitsland, Griekenland, Portugal en het Verenigd Koninkrijk. Binnen elk land wordt gefocust op specifieke modi. België organiseert testen in auto's en vrachtwagens, Duitsland en Griekenland focussen enkel op auto's, Portugal organiseert wegstudies bij vrachtwagens en bussen en in het Verenigd Koninkrijk wordt er getest in auto's, treinen en trams.

In elk land testen we in twee golven. Elke testgolf neemt in totaal 18 weken in beslag. Na de eerste golf sturen we onze aanpak bij (waar nodig) en passen we dit toe in de tweede golf die opnieuw 18 weken duurt. Medio 2021 rustte het Belgische team 25 auto's en een 30-tal vrachtwagens uit met de i-DREAMS apparatuur. Elke chauffeur reed 18 weken lang met de apparatuur rond en interventies werden in vier fasen geïntroduceerd:

- Tijdens de eerste 4 weken ziet de bestuurder nog geen enkele interventie en worden rijparameters op de achtergrond gemeten.
- Tijdens de volgende 4 weken krijgt de bestuurder real time rij-assistentie in het voertuig bij risicovolle rijgedragingen. Deze interventies in het voertuig worden tot aan het einde van de wegstudie gegeven.
- In de daarop volgende 4 weken kan de bestuurder zijn eigen trips raadplegen in de i-DREAMS app. Hij krijgt dan ook meer informatie over hoe het systeem het rijgedrag beoordeelt (via scores) en kan bij de meest risicovolle gebeurtenissen filmpjes bekijken over de gevaarlijkste situaties die zich voordeden.
- Tijdens de laatste 6 weken dagen we bestuurders via de i-DREAMS app uit met spelelementen die hem/haar verder moeten motiveren en stimuleren om het rijgedrag te blijven verbeteren.

De eerste golf bij de Belgische autobestuurders is quasi afgelopen. We slaagden erin om meer dan 120.000 km aan data te verzamelen, dat is ongeveer driemaal de wereld rond. Ook bij de vrachtwagens loopt de data vlot binnen, maar de eerste golf van de wegstudie bij vrachtwagens wordt pas in het voorjaar van 2022 afgerond.

Wat volgt in deze nieuwsbrief zijn getuigenissen van verschillende mensen die betrokken waren bij de eerste golf van de Belgische wegstudie. We hopen dat het u een idee geeft van waar we aan gewerkt hebben en hoe we het zelf ervaren hebben. Verder geven we u een overzicht van de technische rapporten, ingediend in 2021, de status van de i-DREAMS output en de i-DREAMS kalender.

Ik hoop dat u deze nieuwsbrief met plezier zult lezen. Daarnaast wens ik u en uw dierbaren, samen met het hele i-DREAMS team, prettige kerstdagen en een gezond en voorspoedig nieuwjaar.



**PROF. DR. TOM BRIJS**  
**COÖRDINATOR**



## VISIE VAN HET TEAM OP DE BELGISCHE WEGSTUDIE

Het organiseren van deze wegstudie is een huzarenstukje geweest. Het vinden van deelnemers, het ontwikkelen en testen van de prototypes, het opvolgen van elke deelnemer tijdens de wegstudie, terwijl we tegelijkertijd probeerden een paar stappen verder te denken, om ons voor te bereiden op de volgende golf van de wegstudie. Dit alles in een context waarin onze dagelijkse activiteiten worden gedicteerd door een wereldwijde pandemie.

Wees gerust, het was een uitdaging. Maar we hebben het gedaan! Hoe we het hebben gedaan en wat we precies hebben gedaan, wordt op de volgende pagina's uitgelegd. We hebben geprobeerd de ervaringen van het team te vatten in 10 vragen.



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Het is mijn taak om de verschillende wegstudies op te volgen in de verschillende landen. Daarvoor wordt elke twee weken een afstemmings-vergadering georganiseerd met de betrokken partners. Voor de Belgische wegstudie heb ik vooral de contacten met de transportbedrijven voor mijn rekening genomen. En daarnaast was het mijn taak om het totaalplaatje te coördineren, om ervoor te zorgen dat iedereen die eraan werkte ‘on track’ bleef en om te detecteren waar er misschien moest bijgestuurd worden, zowel technisch, procesmatig als op vlak van communicatie. Daarnaast heb ik natuurlijk ook een rol gespeeld in de voorbereiding. Ik heb gekeken naar hoe we de hele procedure best opstarten op vlak van installatie, GDPR, verzekering, de intake, de rekrutering, de wetenschappelijke aanpak ...”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Ik was verantwoordelijk voor de rekrutering van de deelnemers, de planning en de communicatie tijdens de wegstudie. Prioriteit 1 was voldoende Belgische auto-bestuurders vinden die bereid waren om deel te nemen. Vervolgens organiseerde ik het proces. Dit hield in dat ik de installaties van de apparatuur plande, alle deelnemers informeerde over wat ze konden verwachten tijdens hun deelname en dat ik, eens de apparatuur geïnstalleerd was, regelmatig met hen communiceerde over hun ervaringen en over de volgende stappen. Bij de wegstudie met vrachtwagens staat onze coördinator Tom Brijs in voor de rekrutering van transportbedrijven. Eens die geworven en de vrachtwagens uitgerust zijn, ben ik opnieuw verantwoordelijk voor de communicatie tijdens de deelname. Ten slotte geef ik ook ondersteuning bij de juridische aspecten die geregeld moeten worden m.b.t de samenwerking met transportbedrijven.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Ik heb het draaiboek opgesteld waarin beschreven stond hoe we de wegstudie in België gingen aanpakken. De andere partners hebben dat als basis kunnen gebruiken om op verder te bouwen voor de organisatie van hun eigen wegstudies. Het draaiboek verschaftte eigenlijk een overzicht van alles waar we aan moesten denken. De verschillende fasen in de deelname, welke documenten we moesten voorbereiden, welke afspraken we moesten maken, welke communicatiestrategie we daaraan moesten koppelen (opgesteld door mijn collega Edith) ... Daarnaast ben ik ook betrokken geweest bij het selecteren van de gerekruteerde personen die bereid werden om deel te nemen. Ik ging na wie er wel en niet voldeed aan de inclusiecriteria die we vooropgesteld hadden. Ten slotte heb ik ook nog geholpen bij het ontvangen van de deelnemers voor het intakegesprek. Dat gesprek vond plaats wanneer onze technici de auto's installeerden met onze apparatuur.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “Bart en ik installeren alle meetapparatuur: alle camera's, alle antennes en de gateway. We testten die op voorhand en na afloop de-installeren we alles terug.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**André:** “Wij ondersteunden lokale installatieteams op het gebied van hardware en software. We hebben het systeem samen met IMOB ontwikkeld. Sommige onderdelen werden door onszelf ontwikkeld en tijdens het hele proces stonden we voortdurend in contact met het IMOB-team.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Ik probeerde alle facetten die met die wegstudie te maken hebben zo goed mogelijk te bewaken en aan te sturen. Er zijn zoveel aspecten aan verbonden, dat het soms een heel kluwen wordt en je gemakkelijk iets over het hoofd ziet. Ook al doet iedereen nog zo goed mogelijk zijn best. Alle juridische aspecten moeten afgedekt zijn, verzekering moet in orde zijn, hard- en software moeten klaar zijn, rekrutering moet gebeuren, communicatietraject moet uitgewerkt worden ... en er moeten medewerkers aangesteld worden om het allemaal uit te voeren. Die helicopterview bewaken en kijken waar er moet bijgestuurd worden zodat alles binnen de gestelde deadlines gebeurt, dat was de kern van mijn voorbereiding.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Voor de rekrutering heb ik een wervingsvideo en -flyer ontwikkeld die we via onze verschillende sociale mediakanalen hebben verspreid. Maar vooral dankzij de exposure die we kregen via een paar lokale en nationale nieuwsmidia, slaagden we erin om 300 autochauffeurs te vinden die bereid waren om mee te doen. Hieruit werden 25 chauffeurs geselecteerd voor de eerste golf en 25 voor de tweede golf van de wegstudie. Dit was voor mij het startsein voor het opstellen van de procesplanning en communicatie. Voor de planning van de installatiesessies gebruikten we een online kalender waar deelnemers zelf een afspraak konden maken. Ondertussen bereidde ik een briefing voor, formulieren om de deelname te officialiseren, handleidingen en alle communicatie die ik tijdens de wegstudie (die 18 weken duurt) naar de deelnemers zou sturen.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Eigenlijk was het opstellen van dat draaiboek de ideale voorbereiding. Het was daarnaast eigenlijk gewoon een kwestie van afspraken maken met andere collega's. De intakegesprekken hebben we bijvoorbeeld met 3 verschillende mensen gedaan. We hebben onderling de PowerPointpresentatie die we daarvoor gebruikten samen doorgenomen en goed afgesproken welke klemtonen we zouden leggen. Op die manier waren we zeker dat elke deelnemer ook hetzelfde verhaal meekreeg.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Bart:** “We hebben eerst veel prototypes getest om de werking van de apparatuur een beetje onder de knie te krijgen. En dan in onze eigen wagens en in wagens van collega's geïnstalleerd om de eerste fouten toch in ons eigen voertuig te maken voordat we iets doen in andere voertuigen. En natuurlijk ook veel YouTube videokes gekeken (lacht).”

**Thomas:** “We hebben ook een onlinecursus gevolgd want we moesten gecertificeerd worden om Mobileye (slimme camera die de omgeving observeert) te mogen installeren. Dat had enkel betrekking op de installatie van Mobileye. Voor de andere onderdelen zijn de technici van CARDIOID langsgeweest bij IMOB om ons op te leiden.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**André:** “Onze voorbereiding begon lang voor het begin van de eigenlijke wegstudie, aangezien wij eerst een paar pilootprojecten hebben gedaan als test. Wij zijn dus gewoon doorgegaan met het werk dat wij voor en tijdens de pilootprojecten hadden verricht. De gesprekskanalen waren al opgezet, de lokale teams wisten al met wie ze moesten spreken. Dus toen de wegstudie in België begon, zaten we al op één lijn met voornamelijk Bart en Thomas, de IMOB-technici, en natuurlijk ook met Tom. We gaven lokale ondersteuning in het prille begin en later begonnen we al met het testen van gateways voor de pilootprojecten ... en die lijn hebben we gewoon doorgetrokken.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Ja, er zijn wel een aantal facetten die verschillend zijn. In een transportbedrijf is de rol van de coach heel belangrijk. Die moet je mee hebben in het verhaal en dat is niet zo eenvoudig gebleken. Die hebben al heel veel operationele verantwoordelijkheden en dit project komt er dan bovenop. En alle gevolgen van COVID, die helpen niet aan die situatie. Er zijn ook wel wat technische verschillen. Autobestuurders identificeren zich in het voertuig door op het display te klikken, bij truckchauffeurs gebeurt dat automatisch via het chauffeurs ID die we uitlezen uit de tachograaf. Bij de vrachtwagens planden we de hartslag te meten via een stuurwielhoes (bij de auto's is dat via een armband), maar ook daar gooit COVID roet in het eten. We missen momenteel nog steeds cruciale onderdelen om die stuurwielhoezen te kunnen implementeren. Maar we hopen dat we dat in de tweede golf wel zeker kunnen doen.”



**EDITH DONDEERS**  
*Communicatiemanager*

“Ja, absoluut. Aangezien ik niet betrokken was bij de werving van transportbedrijven, betekende dat een stuk minder werkdruk. Bij de transportbedrijven richtte ik me vooral op het communicatieplan (en hoe dat aan te passen) om de deelnemers gedurende hun deelname te informeren. In deze setting is er ook een andere partij betrokken, namelijk de coach, verbonden aan het bedrijf. Hoewel ik rechtstreeks met de chauffeurs communiceer, komt hun feedback meestal bij de coach terecht, die vervolgens met mij en de rest van het i-DREAMS-team communiceert.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Ik ben helemaal niet betrokken geweest bij de wegstudie met vrachtwagens, dus daar heb ik me niet op hoeven voorbereiden.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Bart:** “Bij de installatie van auto's waren we alleen op onszelf aangewezen en dat was bij trucks niet het geval. Die zijn we gaan installeren in de truckbedrijven zelf en daar liepen ook steeds garagisten en mensen van de werkplaats rond die wel een handje konden helpen.”

**Thomas:** “Er bestaat ook een site die we veel gebruikten waar je van elk automodel kunt vinden waar je bijvoorbeeld stroom kunt pakken, dus voeding voor het systeem. En voor het verwijderen van de bekleding van auto's heb ik toch vooral veel naar YouTube filmpjes gekeken om te zien en te leren hoe garagisten dat doen.”

**Bart:** “In onze software hebben we ook een lijst van alle voertuigen waarin we kunnen zien waar de CANbus zit in elk voertuig. Via de CANbus moeten we namelijk alle signalen van het voertuig uitlezen. Op basis van die lijst, bekijken we op voorhand waar de CANbus zit in elk voertuig en welke signalen we beschikbaar gaan hebben.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**Carlos:** “Wat anders is, is de chauffeursidentificatie. In vrachtwagens gebruiken we het FMS (Fleet Management System) om te identificeren wie er rijdt. In auto's identificeren de bestuurders zich manueel op het interventiedisplay, dat in het voertuig is geïnstalleerd.”

**André:** “Er is ook CardioWheel, een stuurwielhoes voor vrachtwagens die we gebruiken om de hartslag te meten. In auto's gebruiken we daar armbanden voor. Helaas was er door COVID een wereldwijd tekort aan chips, die we nodig hadden om ze te produceren. Deze vertraging had tot gevolg dat de CardioWheel-sets niet klaar waren voor de eerste golf van de wegstudie. Het goede nieuws is dat we momenteel de productie aan het afronden zijn, zodat we de CardioWheel sets in de tweede golf van de wegstudie zullen kunnen gebruiken.”





**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Naast het coördineren, probeer ik zo snel mogelijk zicht te krijgen op wat de effecten zijn van wat we doen. We willen effecten op rijgedrag vaststellen natuurlijk. We gebruiken real-time en post-trip interventies. We introduceren die geleidelijk aan in 4 stappen om de effecten te kunnen meten. Eens die data binnen loopt, willen we zicht krijgen op wat er wel en niet werkt ... zodat we kunnen bijsturen in de tweede golf. Ook moeten we inschatten hoe COVID de mobiliteit beïnvloedt en dus mogelijk ook onze data. Bijvoorbeeld, we stelden vast dat door COVID tijdens de tweede helft van de dataverzameling veel meer trips werden afgelegd dan bij de start ... maar welke invloed dat precies heeft op de resultaten, kunnen we nu nog niet echt zeggen.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Tijdens de installatie van onze apparatuur in de voertuigen, heb ik elke deelnemer grondig ingelicht over wat er tijdens hun deelname zou gebeuren. Van zodra ze ons terrein verlieten, plande ik alle follow-up communicatie en rapporteerde ik over elke interactie in ons teamlogboek. Zo bleef iedereen op de hoogte van de vorderingen, feedback en problemen die de deelnemers tegenkwamen. Ik zorgde ervoor dat alle vragen van deelnemers binnen 48 uur werden beantwoord. En als er technische interventies nodig waren, zorgden Bart en Thomas ervoor dat die zo snel mogelijk werden uitgevoerd.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Eens de wegstudie gestart is, is mijn aandeel in het verhaal wel verminderd. De data zelf die wordt door andere collega's bestudeerd en geanalyseerd. De dagdagelijkse opvolging die gebeurde door Edith en ik heb dan gewoon af toe nog eens gecheckt of iedereen alle vragenlijsten had gekregen en ingevuld. Eigenlijk mag je wel stellen dat het grootste deel van mijn bijdrage aan de wegstudie toch heeft gelegen in de voorbereiding ervan, meer bepaald in het opstellen van het draaiboek.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Bart:** “Als de wagen bij ons vertrekt, is het onze taak om die technisch op te volgen. Op basis van de feedback die binnen komt van de deelnemers en door de data die we zien binnenkomen, kunnen we wel al heel wat inschattingen maken over wat er technisch wel en niet goed gaat. Het is dan onze taak om te anticiperen op die dingen en met oplossingen te komen. In sommige gevallen kon het op afstand opgelost worden via een ‘over-the-air’ software update. In andere gevallen ging het om problemen met de hardware waarvoor we moesten langs gaan bij de deelnemers om het op te lossen.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**Carlos:** “We hebben het systeem voortdurend gemonitord terwijl de ritgegevens binnenkwamen, om te controleren of alles goed werkte. We hebben software-updates doorgevoerd om de prestaties te verbeteren en we hebben de effecten daarvan nauwlettend opgevolgd.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Initieel was dat voornamelijk rekrutering. Maar dat bleek veel beter te lopen dan verwacht. En dan kwam COVID waardoor hardware veel te laat werd opgeleverd en het project heeft vertraagd. Daar kampen we nu nog mee. De stuurwielhoezen voor vrachtwagens zijn nog altijd niet beschikbaar. De tijdsdruk die daardoor is ontstaan heeft zeker ook invloed gehad op ons kwaliteitscontrole-systeem. Niet alleen door vertraging van aanlevering van materiaal, maar ook lagere personeelsbezetting vanwege COVID heeft hierin een rol gespeeld. Als projectcoördinator hebben we hierover transparant met de Project Officer van de Europese Commissie gecommuniceerd en hebben we kunnen pleiten voor een verlenging van het project met een jaar om onze oorspronkelijke doelstellingen te kunnen behalen.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“In de eerste plaats was ik bang dat we niet genoeg deelnemers zouden vinden, maar gelukkig bleek dat geen enkel probleem te zijn. Daarnaast vreesde ik dat we te maken zouden krijgen met vroegtijdige uitval van deelnemers na de eerste installaties in voertuigen. Bij de eerste paar installaties stelden we namelijk nog heel wat technische problemen vast, waardoor ik vreesde dat de deelnemers hun geduld zouden verliezen. Maar niets was minder waar. Dankzij hun snelle feedback, konden wij direct schakelen en de meeste problemen snel oplossen.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Hoe gaan we aan al die deelnemers geraken? En gaat alle apparatuur op tijd klaar zijn met die COVID-situatie? Uiteindelijk is dat wel allemaal goed gekomen. Er waren zelfs zo veel geïnteresseerden, dat we heel wat mensen hebben moeten teleurstellen. Dat had ik nooit gedacht! Voor wat betreft de apparatuur ... dat is wel serieus spannend geweest en hoef in het begin ook wel wat problemen gegeven. Maar ook dat is snel opgelost dankzij de inspanningen van iedereen. En ook de deelnemers hadden daar begrip voor.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “Ik was op voorhand vooral bang om dingen stuk te maken. Bij de opleiding die we kregen van de collega's van CARDIOID hadden ze ons daar ook voor gewaarschuwd en gezegd dat dat zeker zou voorkomen. Maar gelukkig is dat niet gebeurd.”

**Bart:** “Ik maak me vooral nog zorgen om de compatibiliteit van het materiaal. We maken op voorhand wel een selectie van voertuigen die het meest geschikt zijn, maar het gebeurt soms – en het is ook gebeurd – dat er voertuigen zijn waarbij niet alles volledig compatibel is. In het slechtste geval moeten we dan de installatie afbreken of maar gedeeltelijk uitvoeren. Dat kost veel tijd en is niet fijn voor de deelnemers.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**André:** “De robuustheid van het hele systeem baarde ons de meeste zorgen. En natuurlijk het feit dat alles ver van ons vandaan zou worden geïnstalleerd en gebruikt. Dat hield in dat we niet meer alles in eigen hand hadden. De controle uit handen geven was moeilijk (lacht). Natuurlijk geloofden we in de rest van de lokale teams die er klaar voor waren. Dat is ook de reden waarom alles uiteindelijk goed is gekomen. De installaties werden zeer goed uitgevoerd en de vooraf bepaalde procedures werden gevolgd. Dat is alles wat we ons konden wensen.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Dat heeft mij wel de nodige stress opgeleverd. We hadden onze processen goed op orde, maar er doken toch wel wat kinderziektes op in de technologie. We hebben toen moeten beslissen of we de installaties daardoor tijdelijk zouden stopzetten of toch doorgaan. We hebben voor het eerste gekozen. Bij de heropstart van de installaties, ging dat gelukkig veel vlotter en ging het nog slechts om enkele uitzonderlijke problemen. Maar de apparatuur was toen wel stabiel. Je voelt dan ook de stress van de mensen die de installaties doen. De tijdsdruk speelde daar ook parten, wat nu veel minder is omdat we een routine hebben gevonden en heel veel hebben bijgeleerd. Je probeert dan toch de mensen te motiveren als je ziet dat ze het moeilijk hebben. Bart en Thomas hebben dat echt geweldig gedaan. Ze hebben veel problemen geïdentificeerd en mee opgelost ... en dat was eigenlijk niet hun taak.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Dat was toch behoorlijk spannend, hoewel ik nog het gemakkelijkste deel van de koek voor mijn rekening moest nemen: de briefing van de deelnemers. Door de hardware uitdagingen die we in het begin kenden, liepen die installaties niet volgens plan. Maar dankzij de koelbloedigheid van Bart en Thomas (onze technici), maar zeker ook dankzij het begrip en het geduld van de deelnemers, liep dat allemaal eigenlijk nog goed af. Na de eerste 9 installaties hebben we de werken wel even stilgelegd om de apparatuur nog verder te testen en nieuwe onderdelen te ontvangen. Door COVID-vertragingen was het niet evident om aan nieuwe onderdelen te geraken. Toen we uiteindelijk de installaties terug opstartten, verliepen de installaties daarna quasi vlekkeloos.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“De briefingsgesprekken die ik voerde tijdens de installaties, die gingen wel goed. Na die gesprekken moesten de deelnemers online ook een vragenlijst invullen en dat ging niet bij iedereen even vlot. Sommige deelnemers begrepen niet alle vragen even goed of hadden moeite met het feit dat het online was. Maar dat waren eigenlijk allemaal kleine zaken die gemakkelijk opgelost konden worden. Af en toe ben ik ook bij Thomas en Bart eens gaan kijken hoe dat verliep en zeker in het begin was daar de stress wel heel voelbaar. Maar zelf vond ik het ook interessant om te zien hoe zij dat deden, zeker omdat ik er zelf heel weinig van ken. Er zijn momenten dat ik echt bewondering had voor de mannen, want dat was zo een stresserend iets voor hun en die zijn daar zo goed mee omgegaan.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “In het begin waren er wat hardware problemen. Dat heeft voor veel frustratie gezorgd. Dan gebeurde het dat we op het einde van een installatie stuitten op een hardware probleem. Er was geen tijd om opnieuw te beginnen en we hadden geen wisselstukken.”

**Bart:** “In het begin liep het echt heel moeizaam, ook al hadden we ons goed voorbereid. Elk probleem was nieuw, moeilijk te herkennen en op te lossen. En het moest allemaal snel gaan, want de mensen zaten te wachten. Na een tijdje herkenden we problemen snel en kenden we de oplossing meteen. De hardware was ook betrouwbaarder ... dat gaf toch meer vertrouwen. Ook om mensen terug weg te sturen. Bij die eerste auto's hebben we toch een beetje met een klein hart achter het venster staan kijken naar de auto's om te zien of ze wel konden wegrijden. Maar dat is gelukkig nooit een probleem geweest (lacht).”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**Carlos:** “Het was een beetje stressvol (lachend). Er was veel heen en weer communicatie tussen mij en Bart in het bijzonder. Niet alles was de eerste keer correct geïmplementeerd. Er waren veranderingen nodig in de gateway, in de interventies, in de API's, in de pre-processing ... Dus, we moesten dat allemaal veranderen. Het was veel werk 'à la minute' en veel communicatie tussen de teams. We hebben ook enkele wijzigingen aangebracht aan de installateur-app, die wordt gebruikt door de mensen die de systemen in de voertuigen installeren. Dit hielp me om een beter inzicht te krijgen in wat er aan de hand was.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Dat vond ik heel boeiend. Plots zie je dat alles als een puzzel in elkaar valt: de app werkt, het dashboard waar trips op binnen komen en waar je gebeurtenissen en video’s op ziet. Op een bepaald moment functioneren de installaties stabiel en dat geeft wel een gevoel van opluchting en voldoening. Die data zien binnen stromen, dat doet echt deugd. Het was hard werken, maar het heeft wel geloond.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Nadat we de kinderziektes van in het begin (voornamelijk hardware problemen) hadden opgelost, verliep de rest eigenlijk gewoon volgens de verwachtingen. Hier en daar een technisch probleempje om op te lossen, feedback van deelnemers opvolgen, hun vragen beantwoorden, uitleg geven bij elke nieuwe stap in de deelname. Het was veel werk, meer dan ik op voorhand verwachtte, maar het was onder controle en bleef in de goede richting evolueren.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Daar heb ik eigenlijk wel een vrij goed gevoel over. Ok, er waren de kinderziektes in het begin. En hoewel die op dat moment wel heel frustrerend waren, zeker voor de technici, zijn die toch relatief snel opgelost. En ook de samenwerking met de deelnemers verliep zo aangenaam, dat ik niet anders kan dan toch met een goed gevoel erop terugkijken.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “De eerste weken na de eerste installaties vielen me heel hard tegen. Het voelde of niks ging zoals we het wilden. Maar we hebben zo snel zoveel bijgeleerd en de apparatuur werd al snel een stuk betrouwbaarder. Dus eens wat verder in het traject, had ik er toch stukken meer vertrouwen in. Ook bij de de-installaties. Dat ging allemaal zo gemakkelijk. Eigenlijk was het voor mij echt een fijn leertraject net omdat het zo ver uit mijn comfort zone lag.”

**Bart:** “In het begin was er gewoon veel frustratie door de problemen die opdoken. Maar door de inzet van iedereen is dat heel snel veel verbeterd ... en zien we dan ineens alle data binnenkomen. Dat is wel tof om dan ineens die vooruitgang te zien.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**André:** “Ondanks de uitdagingen hebben we er een positief gevoel over. De interactie tussen de teams verliep heel goed. Met IMOB hadden we natuurlijk de kans om ook fysiek samen te werken, aangezien sommige dingen al gedaan waren voor COVID ons trof. En dat heeft echt geholpen. Met andere partners moesten we alles op afstand doen en dat is een stuk moeilijker. Sommige dingen zijn moeilijk uit te leggen of te laten zien via kanalen op afstand. Dus dat was een extra uitdaging.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Er is zeker iets wat we ernstig overwegen. Bij de post-trip interventies passen we in de laatste fase van de deelname een strategie toe om mensen te motiveren via uitdagingen om hun rijgedrag te verbeteren. We zijn aan het bekijken of we daar ook een externe beloning aan moeten koppelen. Een aantrekkelijke prijs bijvoorbeeld als je op het einde de chauffeur blijkt te zijn met de hoogste verkeersveiligheidsscore. We vermoeden dat we dat gaan moeten doen om het potentieel van onze strategie te maximaliseren. In een commerciële context zou je als een dergelijke beloning bijvoorbeeld kunnen denken aan een korting op je autoverzekering. Dat kunnen wij in deze onderzoeksfase uiteraard nog niet bieden. Zonder die extrinsieke beloning, blijft het natuurlijk vrijblijvend en afhankelijk van de goodwill van de deelnemer.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Ja, dat zeker wel. Deelnemers doorlopen tijdens hun deelname 4 fasen. De communicatie die ik hen bezorg, heeft daar betrekking op en geeft telkens meer uitleg over de nieuwe fase die eraan komt. Ik heb geleerd welke aspecten uit mijn communicatie werken en welke niet. Ik heb dus een goed beeld van hoe ik mijn communicatieplan moet bijsturen en welke aspecten ik diepgaander moet toelichten. Daar zal ik dus zeker werk van maken in de tweede golf. Ook zullen we alle deelnemers uit de tweede golf op hetzelfde moment laten starten. Dat was in de eerste golf niet het geval. Daar startte elke deelnemer aan zijn/haar traject op de dag van de installatie. Dat maakt dat er 25 verschillende communicatietrajecten liepen. Door iedereen op dezelfde dag te laten starten, kunnen we dat toch een stuk efficiënter laten verlopen, waardoor het makkelijker wordt om alles op te volgen.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Ja, zeker. Voor de tweede golf hebben we de finale selectie toch nog iets anders aangepakt. We zijn verdergegaan op die lijst van 300 inschrijvingen en daar hadden we al een heel deel mensen van weerhouden. Zij hadden de boodschap gekregen dat we de finale selectie voor de tweede golf op een later moment zouden doen. En na onze ervaringen uit de eerste golf, zijn we daar toch nog iets specifieker geweest in onze finale selectie. We hebben heel specifiek gemikt op automerken en -modellen waarvan we weten dat de installatie relatief vlot gaat. En sommige merken en modellen hebben we ook uitgesloten.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “Bij heel wat de-installaties heb ik wel gemerkt dat sommige auto's ‘te goed’ geïnstalleerd zijn (lacht). Sommige dingen hebben we zo goed bevestigd en op plaatsen waar je achteraf moeilijk bij komt. Bij de volgende installaties ga ik zeker meer rekening houden met de-installaties.”

**Bart:** “Het zijn inderdaad dat soort kleine dingen die we te weten komen door het te doen. Ook de volgorde waarin we de dingen installeren, die hebben we ook bijgestuurd. In die nieuwe volgorde die we zijn gaan hanteren, gaat het veel sneller en is het resultaat veel betrouwbaarder. Omdat we nu ook al vertrouwd zijn met specifieke problemen die zich kunnen voordoen, kunnen we de apparatuur daar op voorhand ook gericht op testen. Dat gaan we zeker ook doen om problemen te voorkomen.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**Carlos:** “Alle procedures staan op punt en lopen gesmeerd, dus ik hoop dat we niet veel meer hoeven te veranderen. Natuurlijk zullen er altijd hier en daar wat problemen zijn, maar de belangrijkste stappen zijn al gezet en zijn in de loop van de tijd geperfectioneerd. Ik hoop dat we ze nu gewoon kunnen herhalen.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Aan de ritten en de scores en de events kon je wel vrij snel afleiden over welk type chauffeur het gaat. Dat heeft me aangenaam verrast! Je haalt de *sjarels* er snel uit. Het systeem geeft echt een getrouw beeld van het gedrag van de chauffeur. Ook een van de coaches van de deelnemende transportbedrijven bevestigde dit en gaf aan dat hij echt geholpen is met de info die we aanbieden via het dashboard. Het deed deugd om dat vast te stellen.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Goh, wat me het meeste opviel ... en dat heb ik vaak aan mijn naaste collega's op kantoor gezegd ... is dat ik enorm blij verrast was door de medewerking van de deelnemers. Die hebben het allemaal stuk voor stuk grondig en heel nauwkeurig aangepakt. Ze hebben ons steeds zeer goede en constructieve feedback gegeven als daarom gevraagd werd en in alles veel geduld getoond. Ik voelde me echt trots op hun.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Ja, ik heb het al aangehaald. De medewerking van de deelnemers en de inzet die ze getoond hebben doorheen die 18 weken, die heeft me toch verbaasd. Ik vreesde dat we heel wat afhakers gingen hebben en dan op zoek moesten gaan naar nieuwe deelnemers, maar dat was totaal niet het geval. Die betrokkenheid vind ik echt lovenswaardig. Het was niet te doen om de beloning die ze van ons kregen, ze hadden elk echt een specifieke intentie om mee te doen.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Bart:** “Het belang van kwaliteitscontrole hebben we heel erg onderschat. Uiteraard is alles op voorhand getest, maar ervaring heeft uitgewezen dat het nog veel grondiger moet. Dat kunnen we nu ook veel beter, omdat we weten op welke potentiële problemen we moeten testen.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**André:** “We verwachtten wel wat problemen, maar wat ons enigszins verraste, waren de connectiviteitsproblemen die we hadden. Dat was voornamelijk te wijten aan het verlies van 4G-dekking. Het 4G-netwerk in Portugal is echt goed, er zijn bijna geen gebieden met slechte 4G-dekking, maar dat is niet het geval in het buitenland. En daar waren we een beetje verbaasd over. Het systeem is daar nu robuust voor, maar dat was het oorspronkelijk niet.”



**TOM BRIJS**  
*Projectcoördinator*

“Ik hoop dat we na de tweede golf ook wel seizoenseffecten kunnen zien. Dan hebben we toch bijna een heel jaar afgedekt. Maar dan is er nog altijd COVID. Dat blijft een onzekere factor die eventueel ook onze tweede golf van de wegstudie volledig kan doorkruisen en beïnvloeden. We zien het nu al op de weg, het is weer een stuk rustiger, dus dat zal zeker invloed hebben.”



**EDITH DONDERS**  
*Communicatiemanager*

“Ik verwacht dat het proces gemakkelijker en efficiënter zal verlopen dankzij alle ervaringen die we gehad hebben en wat we daaruit leerden. Anderzijds maak ik me soms wel zorgen over de context waarin alles plaatsvindt. COVID drukt zijn stempel op alles: niet alleen op de voortgang van ons project, maar ook op de mobiliteit zelf. Door COVID zijn de mobiliteitspatronen veranderd. In het begin van de eerste golf zagen we dat er in het algemeen veel minder verplaatsingen gedaan werden. Na enkele weken normaliseerde dat weer en werden weer veel meer verplaatsingen afgelegd. Ik maak me wel zorgen over welk effect dit gaat hebben op onze data. In de tweede golf zal dit ook een rol spelen. Nu, dat is overmacht en daar hebben we weinig controle over natuurlijk.”



**EVELIEN POLDERS**  
*Coördinator wegstudie*

“Ondanks de tegenslagen was de overall ervaring wel positief voor mij. En ik hoop in de tweede golf dat we weer een even geweldig publiek gaan hebben. Het zal moeilijk zijn om de groep in de eerste golf te overtreffen, dat is alleszins zeker (lacht). We zien dat het systeem werkt en het wijst de pijnpunten aan waar mensen zich vaak zelf niet bewust van zijn. Dat geeft al mooie inzichten. Wat de leereffecten gaan zijn die we hopen te bereiken, daar ben ik heel nieuwsgierig naar. Maar daar is het nog te vroeg voor om daar al iets van te kunnen afleiden.”



**THOMAS STIEGLITZ  
BART DE VOS**  
*IMOB Technici*

**Thomas:** “Ik verwacht veel minder technische problemen in de tweede golf. We hebben zoveel geleerd, kunnen veel meer voorkomen en veel meer oplossen. Dus ik ben ervan overtuigd dat de tweede golf een veel vlottere ervaring gaat worden.”



**CARLOS CARREIRAS  
ANDRÉ LOURENÇO**  
*CardioID Technici*

**Carlos:** “Van mijn kant verwacht ik meer consistentie en dat we alle datatypes vanaf het begin zullen hebben. Dit is niet het geval voor de eerste golf. Maar het zal de gegevensanalyse achteraf ten goede komen.”

**André:** “Ik ben het met Carlos eens. We zijn tevreden over de kwaliteit van ons product in termen van robuustheid. We zijn voorbereid op wat extra optimalisaties. Ook heeft de installatie app nu meer mogelijkheden, dus dat geeft ons een goed gevoel over wat komen gaat.”



## **VISIE VAN HET TEAM OP DE BELGISCHE WEGSTUDIE**

Lees hierna de interviews met dhr. Jo Bronckaers (deelnemer aan de eerste golf van de i-DREAMS wegstudie met auto's) en dhr. Tom Van Gestel, coach bij het transportbedrijf Group Op de Beeck, die met 8 vrachtwagens deelneemt aan de i-DREAMS wegstudie. Waarom hebben zij besloten mee te doen aan ons project en hoe ervaren zij hun deelname?





## JO BRONCKAERS, 69 JAAR

*Heeft het volledige traject van de wegstudie in de eerste golf meegedaan. Zijn deelname liep af op 12 oktober 2021*

### Waarom besliste u om deel te nemen aan dit onderzoek?

“Omdat ik in mijn beroepsleven kort bij de regelgeving heb gestaan en altijd heel veel kilometers heb gemaakt. Ik was jarenlang technisch adviseur bij Febiac (de Federatie van Belgische Automobilconstructeurs). Door deel te nemen, had ik het gevoel dat ik ook nu nog iets kan bijbrengen aan de verkeersveiligheid. Dat is belangrijk voor mij.”

### Hoe heeft u over het onderzoek gehoord?

“Via de media. Wat ik daar zag heeft me echt getriggerd. Na overleg met mijn vrouw en kinderen was ik helemaal overtuigd. Volgens hen was dit echt iets voor mij ... en voilà, de rest is geschiedenis.”

### Hoe ervaarde u uw deelname?

“Als heel positief. Het is een studie en er loopt al eens wat fout. Daar heb ik alle begrip voor. Alles werd snel opgelost door jullie team en dat was interessant om te zien. Tijdens mijn deelname ben ik mezelf toch ook al een paar keer tegengekomen. Mijn scores op stuurvaardigheid waren niet zo schitterend. En ik weet ook wat de oorzaak is door naar de filmpjes in de iDREAMS app te kijken. Ik pak mijn bochten nogal vlug (lacht). Dat komt vermoedelijk door mijn verleden. Ik heb aan autoracing gedaan en daar zijn precies toch wel wat gewoontes van blijven plakken. Ook mijn wagen is nogal een vlot machine, dat speelt zeker ook mee.”

Daarnaast helpt het systeem mij om bewuster bezig te zijn met mijn snelheden. Ik heb nooit bewust de intentie om te snel te rijden. En daar waar je bijvoorbeeld 120 km/u mag rijden, houd ik me daar ook vrij goed aan. Maar bij de lagere snelheden, durf ik er toch rap over te zitten. i-DREAMS houdt me daar goed in het gareel. Maar ook mijn goede punten worden duidelijker. Ik vind mezelf zeker geen agressieve chauffeur en doe altijd mijn best om voldoende afstand te houden tot mijn voorliggers. Dat bevestigt i-DREAMS ook als ik naar mijn scores voor bumperkleven kijk. Noem het systeem dus gerust een stevige bewustmaker, want dat doet het toch bij mij.”

**Naast de interventies in het voertuig, kreeg u in de laatste 2 fasen van uw deelname heel wat informatie via de i-DREAMS app. Vond u dit interessant?**

“Ja, toch wel. Zoals ik al zei, die scores vind ik echt interessant. Ik leer er veel van mezelf over. Ik ben ook echt nieuwsgierig om er elke dag naar te gaan kijken, tenminste als ik ritten heb gemaakt. We kregen ook regelmatig tips via de app die konden helpen om rijgedrag te verbeteren. Dat vond ik heel interessant. De doelen en de uitdagingen die we via de i-DREAMS app konden aangaan, die zijn aan mij een beetje voorbij gegaan. Ik doe zelf nu nog vooral korte ritjes, dus dat was voor mij wat minder interessant.”

**Wat zijn voor u de belangrijkste werkpunten van het systeem zoals u het ervaren heeft?**

“Dat zit voor mij vooral in de kleinere dingen. We moesten een armband dragen die de hartslag registreert en die wordt gebruikt door het systeem om te bepalen hoe vermoeid we zijn. Ik vond die armband niet comfortabel en onhandig in gebruik.

Over de waarschuwingen in de auto ben ik grotendeels wel enthousiast. De meeste waarschuwingen, zoals bijvoorbeeld met betrekking tot bumperkleven waren nauwkeurig. Maar de snelheidswaarschuwingen klopten niet altijd, want soms wel vervelend was. Maar er zat wel een correctiesysteem achter waardoor de snelheidsinformatie over de afgelegde trips wel klopte als je de trips achteraf in de app bekeek. Dus uiteindelijk werd dat wel opgelost. Gegeven mijn verleden in het race circuit, was het voor mij ook wel interessant geweest om acceleratiewaarschuwingen te krijgen in de wagen. Die waren er niet, maar daar vonden we dan wel weer informatie over terug in de app.”

**Wat zijn voor u de belangrijkste troeven van het systeem zoals u het ervaren heeft?**

“Vooral het bewustmakingseffect dat het heeft. Dat vond ik heel stimulerend. En misschien nog los van het specifieke systeem, vond ik het gewoon heel fijn en leerrijk om betrokken te zijn in zo’n studie. Om te zien hoe jullie dat aanpakken. Mijn ervaringen met jullie team waren dan ook heel positief.”

**Dat is fijn om te horen! Moesten wij in de toekomst nog een vervolg breien aan dit onderzoek, zou u dan opnieuw bereid zijn om deel te nemen?**

“Absoluut, heel graag zelfs!”

**Super, hartelijk bedankt voor dit interview Jo!**

**EDITH DONDEERS  
COMMUNICATIEMANAGER i-DREAMS**



## **TOM VAN GESTEL, BESTUURDERSCOACH BIJ TRANSPORTBEDRIJF GROUP OP DE BEECK**

*Neemt met 8 chauffeurs deel aan de eerste golf van de i-DREAMS wegstudie. De deelname van Group Op de Beeck startte officieel op 29 november 2021.*

### **Vanwaar de interesse van Group Op de Beeck om mee in het i-DREAMS project te stappen?**

“Als wij iets kunnen betekenen voor de verkeersveiligheid en nieuwe systemen die misschien op de markt kunnen komen, dan staan wij heel hard te springen omdat wij veiligheid heel hoog in het vaandel dragen. Omdat wij het belangrijk vinden dat onze chauffeurs een heel veilige, efficiënte rijstijl hebben om op maandag te vertrekken en op vrijdag of zaterdag veilig thuis weer terug aan te komen. En als er systemen bestaan om hun rijstijl te kunnen coachen en hun zo veiliger te laten rijden, dan staan we daar heel graag voor open;”

### **Wat is uw functie binnen Group Op de Beeck?**

“Ik geef intern opleidingen aan de chauffeurs, waaronder de Code95 opleiding en ik volg de chauffeurs op aan de hand van rijstijlrapporten. Ik weet dus hoe ze zich op de baan bewegen. Ik sta echt tussen de chauffeurs. Dat maakt dat het wel een heel leuke job is hier. Het maakt ook dat onze schadegevallen dalen, wat positief is.”

### **Was het moeilijk om de chauffeurs te overtuigen om mee te werken aan i-DREAMS?**

“Nee, dat was helemaal niet moeilijk. Elke chauffeur die ik belde was direct akkoord en wilde direct meedoen. Officieel is onze deelname pas gestart op 29 november omdat het even geduurd heeft voor alle vrachtwagens geïnstalleerd waren. Maar tijdens de installaties zagen we de eerste data al binnenkomen van de vrachtwagens die al waren uitgerust. Als coach kan ik dat ook zien via het i-DREAMS web dashboard. Ik heb aan 2 of 3 chauffeurs ook al wat van die data laten zien en wat daaruit komt en die vinden dat super! Het zal dus voor mij heel gemakkelijk zijn om dat te coachen. Sommige chauffeurs hebben al geprobeerd om de i-DREAMS app te downloaden, maar die wordt pas in een later fase van de deelname geïntroduceerd. Maar het toont wel dat als onze mannen zich engageren, dat ze direct ook naar hun resultaten willen kijken. Zo zijn ze wel (lacht). We zijn ook wel een bedrijf met een uitgesproken veiligheidscultuur. Van onze chauffeurs verwachten we dat zij daar in meegaan. Doen ze dat niet, dan passen ze niet in ons bedrijf. De chauffeurs die we dus aan boord hebben, daarvan kan ik dus wel garanderen dat als we ze vragen om mee te doen, dat ze dat ook echt op een ernstige manier doen en ook oprecht geïnteresseerd zijn.”

### **Hoe hebben jullie i-DREAMS leren kennen?**

“Via een collega uit een ander transportbedrijf dat al contact met jullie had over i-DREAMS.

Ik en die collega hebben vroeger samengewerkt bij een bedrijf dat heel erg focuste op het aansturen van chauffeurs om met begeleiding anders en veiliger te gaan rijden. We zijn daar beiden vertrokken om een rol te gaan spelen elk in een ander transportbedrijf, maar onze prioriteiten zijn nog steeds dezelfde: chauffeurs in de transportsector zo veilig mogelijk hun job laten doen.”

### **Wat verwacht u van de deelname van uw chauffeurs aan i-DREAMS?**

“Als ik van mijn 8 chauffeurs ervoor kan zorgen dat ik er bij de helft een rustigere, efficiëntere rijstijl erin kan rijden die nog veiliger is ook ... dan ben ik immens gelukkig. Als het bij allemaal is, dan ben ik de hemel te rijk. Ervoor zorgen dat onze chauffeurs zich veilig op de baan bevinden. Dat is een hoofddoel dat primeert bij ons.

Ik heb me ook voorgenomen om elke maand met die mannen te gaan samen zitten, afzonderlijk of in groep omdat groepsdruk soms ook wel kan helpen in zo'n gegeven waarbij we focussen op het verbeteren van de rijstijl. Ik heb het nog niet helemaal op punt staan hoe ik dat wil aanpakken, maar ik wil ze wel elke maand eens gezien hebben om een praatje te maken over wat en hoe, naar hun resultaten kijken en dan moet dat normaal gezien wel lukken”

**OK Tom, bedankt voor deze babbel. We wensen jou en je chauffeurs alvast veel succes toe!**

**EDITH DONDERS  
COMMUNICATIEMANAGER i-DREAMS**

## ZEVEN NIEUWE TECHNISCHE RAPPORTEN INGEDIEND IN 2021



### Rapport 4.4: Een flexibele bestuurder-machine interface voor real-time waarschuwingsovername

De hardware van het i-DREAMS-project heeft tot doel de bestuurder in real-time te informeren en te waarschuwen over de veiligheidscontext tijdens het rijden. Dit systeem geeft visuele en geluidswaarschuwingen, informatie over de toestand van de Veiligheids-Tolerantie-Zone, en verzamelt voor bepaalde situaties informatie over de bestuurder (bv. identificatie van de bestuurder). In dit rapport wordt het interventiedisplay voorgesteld en worden de keuzes voor de hardware, de geïntegreerde software en de integratie met de gateway verantwoord.

### Rapport 4.5: Een smartphone-app (Android) voor gepersonaliseerde feedback over rijgedrag

Een Android smartphone-app werd ontwikkeld om de bestuurder feedback te geven over belangrijke variabelen in het veiligheidsgedrag van de bestuurder nadat een rit is voltooid. Op basis van de veiligheidsprestaties van de bestuurder worden nieuwe doelen gecommuniceerd aan de bestuurder en worden tips, trucs en beloningen gegeven om die doelen te bereiken. De chauffeur kan zijn/haar veiligheidsprestatie zien in relatie tot zijn/haar collega-chauffeurs.



### Rapport 4.6: Een web platform voor het stellen van persoonlijke doelen, tips & trucs, en sociale gamificatie

Er is een web platform ontwikkeld voor het stellen van doelen en sociale gamificatie, waarmee vlootmanagers / operatoren doelen kunnen stellen en ontvangen en een reeks gamificatiefuncties kunnen configureren of raadplegen om het gedrag van bestuurders op een duurzame manier te verbeteren. Op basis van de veiligheidsprestaties van de bestuurder kan de vlootmanager / operator ook de individuele prestaties van verschillende bestuurders vergelijken.





**Rapport 4.7: Een gids voor chauffeurs/bedrijfscoaches over het verbeteren van de veiligheid in transportbedrijven, gebaseerd op echte chauffeursgegevens**

Er is een web platform ontwikkeld voor het stellen van doelen en sociale gamificatie, waar vlootmanagers / operatoren doelen kunnen stellen en ontvangen en een reeks gamificatiefuncties kunnen configureren of raadplegen om het rijgedrag op duurzame wijze te verbeteren. De handleiding, die het onderwerp is van dit rapport, zal bedrijfscoaches helpen bij het gebruik van het web platform.

**Rapport 4.1: Een reeks flexibele modules voor het verzamelen, integreren en in real-time verwerken van sensorgegevens**

Dit rapport beschrijft de sensortechnologieën in het voertuig, die toezicht houden op de context, de bestuurder en het voertuig. Er wordt beschreven hoe het systeem de complexiteit van de taken en het omgangsvermogen inschat, en hoe het alle informatie samenvoegt en de real-time verwerking uitvoert die nodig is om de nodige interventies uit te voeren om de bestuurders in een veilige rijzone te houden.



**Rapport 5.3: Beschrijving van de wegstudies voor het bepalen van de Veiligheids-Tolerantie-Zones en de performantie van de in-voertuig interventies**

Dit rapport beschrijft de wegstudies op basis van de ontwikkeling van ontwerpaanbevelingen en specificaties die eerder in D3.4 zijn gepresenteerd. Dit wordt bereikt door de huidige planning en middelen te tonen die zijn gecreëerd om de wegstudies uit te voeren.



**Rapport 3.6: Verbeterd instrumentarium van aanbevolen instrumenten voor gegevensverzameling, monitoringmethoden en interventies, met inbegrip van drempels voor de Veiligheids-Tolerantie-Zone**

Dit rapport is een update van een aantal geselecteerde delen van rapport D3.2. De oorspronkelijke auteurs hebben samengewerkt met de WP3-partners om de oorspronkelijke tekst bij te werken en nieuwe tekst aan dit rapport toe te voegen om de ontwikkelingen in WP4, 6 en 7 en de werkzaamheden van de Werkgroep 'Werking Wiskundig Model' weer te geven.





## i-DREAMS DISSEMINATIE ACTIVITEITEN IN 2021

### Congresdeelname

**16 - 17**

Jun 2021

#### 7th International IEEE Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems, online

- Presentatie door Fran Pilkington-Cheney met als titel: *The i-DREAMS intervention strategies to reduce driver fatigue and sleepiness for different transport modes*. DOI: <https://doi.org/10.1109/MT-ITS49943.2021.9529340>
- Presentatie door Roja Ezzati Amini met als titel: *Risk scenario designs for driving simulator experiments*. DOI: <https://doi.org/10.1109/MT-ITS49943.2021.9529268>

**1 - 3**

Sep 2021

#### 10th International Congress on Transportation Research, Rhodes Islands, Greece

- Presentatie door Eva Michelaraki met als titel: *Modelling the safety tolerance zone: recommendations from the i-DREAMS project* (Bijhorende publicatie [online](#) beschikbaar).

**26 - 27**

Okt 2021

**7th Humanist Conference, Rhodes Islands, Greece**

- Presentation door Eva Michelaraki met als titel: *State-of-the-art technologies for post-trip safety interventions* (Presentatie [online](#) beschikbaar)
- Presentatie door Eva Michelaraki met als titel: *A review of real-time safety intervention technologies* (Presentatie [online](#) beschikbaar)

**10 - 12**

Nov 2021

**9th International Cycling Safety Conference 2022, online**

- Presentatie door Tom Brijs met als titel: *Driving simulator evaluation of an advance warning system for safe cyclist overtaking* (Abstract [online](#) beschikbaar)

**Publicaties in wetenschappelijke vakbladen**

E. Michelaraki, C. Katrakazas, G. Yannis, A. Filtness, R. Talbot, G. Hancox, F. Pilkington-Cheney, K. Brijs, V. Ross, H. Dirix, A. Neven, R. Paul, T. Brijs, P. Fortsakis, E. Konstantina Frantzola and R. Taveira (2021). *Post-trip safety interventions: state-of-the-art, challenges, and practical implications*. In: Journal of Safety Research, Vol. 77 (2021), pp. 67-85. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2021.02.005>

**Publicaties in congresuitgaven**

M. R. Alam, C. Al Haddad, C. Antoniou, C. Carreiras, Y. Vanrompay and T. Brijs, "A big data-as-a-service architecture for naturalistic driving studies", In: 7th International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS), 2021, pp. 1-6, DOI: <https://doi.org/10.1109/MT-ITS49943.2021.9529322>

R. E. Amini, E. Michelaraki, C. Katrakazas, C. Al Haddad, B. De Vos, A. Cuenen, G. Yannis, T. Brijs and C. Antoniou, "Risk scenario designs for driving simulator experiments", In: 7th International Conference on Models and Technologies for Intelligent Transportation Systems (MT-ITS), 2021, pp. 1-6, DOI: <https://doi.org/10.1109/MT-ITS49943.2021.9529268>

E. Michelaraki, C. Katrakazas, G. Yannis, E. Konstantina Frantzola, F. Kalokathi, S. Kaiser, V. Ross, K. Brijs and T. Brijs. "A Review of Real-Time Safety Intervention Technologies". In: Proceedings of the 7th Humanist Conference, Rhodes Islands, Greece, October 26-27, 2021. ISBN : 978-2-9531712-6-6 (Artikel [online](#) beschikbaar)

E. Michelaraki, C. Katrakazas, G. Yannis, A. Filtness, R. Talbot, G. Hancox, Fran Pilkington-Cheney, K. Brijs, V. Ross, H. Dirix, A. Neven, R. Paul, T. Brijs, P. Fortsakis, E. Konstantina Frantzola and R. Taveira, "State-of-the-art Technologies for Post-Trip Safety Interventions", In: Proceedings of the 7th Humanist Conference, Rhodes Islands, Greece, October 26-27, 2021. ISBN : 978-2-9531712-6-6 (Artikel [online](#) beschikbaar)





## i-DREAMS CONSORTIUM KALENDER

### Interne activiteiten

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>16 - 17</b><br>Maa 2021 | <b>i-DREAMS Zesde Stuurcomité / Tweede Gebruikersadviesraad</b><br>Online (vanwege COVID-19) |
| <b>8</b><br>Jun 2021       | <b>i-DREAMS Zevende Stuurcomité</b><br>Online (vanwege COVID-19)                             |
| <b>8</b><br>Okt 2021       | <b>i-DREAMS Achtste Stuurcomité</b><br>Online (vanwege COVID-19)                             |

## Geplande activiteiten

- |                            |  |
|----------------------------|--|
| <b>19 - 20</b><br>Jan 2022 | <b>i-DREAMS Negende Stuurcomité/ Algemene vergadering</b><br>Online (vanwege COVID-19)   |
| <b>Te bep.</b><br>Apr 2022 | <b>i-DREAMS Tweede Tussentijdse Evaluatievergadering</b><br>Online (vanwege COVID-19) of Fysiek (nog te bepalen)   |
| <b>8 - 10</b><br>Jun 2022  | <b>Deelname aan '8<sup>th</sup> Road Safety &amp; Simulation International Conference'</b> , <a href="https://www.nrso.ntua.gr/rss2022/">https://www.nrso.ntua.gr/rss2022/</a> - Athene, Griekenland – Met diverse presentaties van het i-DREAMS consortium en Prof. dr. Tom Brijs als keynote speaker |
| <b>14 - 17</b><br>Nov 2022 | <b>Deelname aan het 'Transport Research Arena' congres</b> , <a href="https://traconference.eu/">https://traconference.eu/</a> - Lissabon, Portugal – Met diverse presentaties van het i-DREAMS consortium   |

## Gepubliceerd door

Universiteit Hasselt  
Instituut voor Mobiliteit (IMOB)  
Wetenschapspark 5 bus 6  
3590 Diepenbeek  
België  
**Namens het i-DREAMS consortium**

## Contact

idreams-admin@uhasselt.be  
www.idreamsproject.eu



*Merry Christmas*

AND HAPPY NEW YEAR

---

i  DREAMS